J
103
H72
1921
C65
A4

CANADA. PARL. C. DES C.
COM. SPEC. ... APPROVISIONNEMENT FUTUR DU COMBUSTIBLE AU CANADA.

... témoigneges.

DATE	NAME - NOM

J5161
193

RAPPORT OFFICIEL DES TÉMOIGNAGES

ENTENDUS

AU COURS DE LA SESSION DE 1921

CONCERNANT

L'APPROVISIONNEMENT FUTUR DU COMBUSTIBLE AU CANADA

PAR UN

COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

(Traduit de l'anglais)

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1921

24662—1

TABLE DES MATIÈRES

Remarque.—On trouvera aux Débats de la Chambre des Communes, en date du 23 mars 1921, pages 1302 à 1325, les résolutions du Dr Michael Steel (South Perth) concernant la nomination d'un comité spécial chargé d'étudier cette question dans tous ses détails.

	Page
Ordre de renvoi	iii
Autorisation des travaux d'impression	iv
Rapport final	v
Recommandations du comité	ix
Témoins, liste alphabétique des	xi

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, le 1er avril 1921.

Résolu :—Qu'un comité spécial composé de messieurs Steele, Blair, Cowan, Keefer, Hocken, Douglas (Cap-Breton et Richmond), Ross, McKenzie, Lemieux et Maharg, soit nommé pour étudier toutes les questions ayant trait à l'approvisionnement futur du combustible au Canada avec pouvoir de faire comparaître les personnes et produire les documents et dossiers, d'interroger les témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre.

CERTIFIÉ,

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, le 13 avril 1921.

Il est ordonné :—Que les témoignages maintenant entendus par ledit comité soient imprimés chaque jour et que la règle 74 s'y rapportant soit suspendue.

CERTIFIÉ,

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, le 15 avril 1921.

Il est ordonné :—Que le nom de M. Chisholm soit substitué à celui de M. Lemieux sur la liste des membres dudit comité.

CERTIFIÉ,

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

AUTORISATION DE L'IMPRESSION

CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, le 1er juin 1921.

Il est ordonné :—Que les témoignages entendus chaque jour de la présente session par le comité spécial chargé d'étudier la question de l'approvisionnement futur du combustible au Canada, soient indexés et publiés sous forme de brochure au nombre le 1.000 exemplaires (800 en anglais et 200 en français). et que la règle 74 s'y rapportant soit suspendue et, de plus, que la distribution desdits exemplaires soit et est par les présentes assignée au greffier du comité qui est chargé de les expédier aux maisons d'enseignement, bibliothèques publiques, chambres de commerce et autres corps publics qui pourraient en faire la demande.

CERTIFIÉ,

W. B. NORTHRUP,

Greffier de la Chambre des Communes.

RAPPORT DEUXIÈME ET FINAL

Au nom du comité spécial chargé d'étudier la question de l'approvisionnement futur du combustible au Canada, M. Steele présenta le rapport suivant comme étant le deuxième et dernier rapport dudit comité:—

Le 23 mars la Chambre adoptait la résolution suivante:—

Que, de l'avis de la Chambre, la question de l'approvisionnement futur du combustible au Canada devrait être étudiée par le Parlement et qu'un comité spécial de la Chambre des Communes devrait être nommé immédiatement pour s'enquérir de tous les détails de la question avec pouvoir de faire comparaître les personnes et produire les documents et dossiers, d'interroger les témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre.

En conséquence votre comité fut nommé.

Nous avons tenu 28 séances et avons interrogé 37 témoins.

Parmi les sujets divers étudiés au cours de notre enquête on notera les suivants:—

Les ressources du Canada en matière de combustible réparties par provinces;

La production de la houille au Canada et la distribution que l'on en fait;

L'importation et la distribution du charbon des Etats-Unis;

Le transport du charbon par voie ferrée et par eau à travers le Canada;

Le combustible industriel et domestique;

Les substituts du charbon, avec étude spéciale relativement aux forces hydrauliques, à l'électricité, à la tourbe, au coke, au gaz, aux couches pétrolifères et à la carbonisation des lignites.

Le comité a entendu les témoignages des représentants des gouvernements de l'Alberta, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Nous avons aussi entendu des témoins parlant au nom des exploiteurs de houillères de la Nouvelle-Ecosse, de l'Alberta et de la Colombie britannique.

Les unions ouvrières de la Nouvelle-Ecosse envoyèrent quatre représentants dont les renseignements contribuèrent considérablement à l'établissement de la preuve dont le comité était chargé.

La question de l'approvisionnement du combustible pour l'Ontario fut étudiée par l'ancien contrôleur du combustible de la province, les représentants de l'Association des détaillants du charbon et un représentant d'une des plus fortes agences de distribution de la province.

Nous avons constaté qu'avec les énormes ressources de charbon dont jouissent les provinces maritimes, la Colombie anglaise et l'Alberta, ces provinces ne souffrent point d'une disette de charbon. La Saskatchewan et le Manitoba utilisent de plus en plus le charbon provenant des mines de l'Alberta et commencent aussi à développer leurs propres sources de combustible par l'extraction de la houille et la fabrication de briquettes. Par suite du manque de service de transport sur le St-Laurent pendant la guerre, la province de Québec qui en 1915 acheta 2,048,222 tonnes de charbon à la Nouvelle-Ecosse, n'en acheta que 386,022 tonnes en 1920, obtenant le reste de son approvisionnement aux Etats-Unis. L'Ontario, malheureusement, dépend à l'heure actuelle presque entièrement des Etats-Unis pour s'approvisionner de combustible et se trouve dans une position telle qu'une grève prolongée des mineurs aux Etats-Unis ou autre situation propre à empêcher l'exportation du charbon de ce dernier pays placerait la province dans l'impossibilité de compter sur ses sources habituelles de charbon. Advenant une telle situation, la production actuelle du charbon au Canada ne suffirait

certainement pas aux besoins des gens de l'Ontario, même si le transport du charbon s'y faisait librement.

Le peu de temps accordé au comité ne lui a pas permis d'entrer dans tous les détails du problème de l'approvisionnement futur du combustible au Canada, mais les témoignages qu'il a recueillis de part et d'autre le justifie, de l'avis de ses membres, de transmettre à la Chambre les conclusions suivantes:—

1. L'importance capitale d'un approvisionnement de combustible capable de suffire à la population, de tout un pays se passe tout à fait de commentaires; mais en ce qui concerne le Canada et son climat rigoureux le combustible y devient un article essentiel à la vie. Pusqu'il en est ainsi, votre comité est d'avis qu'à cause des difficultés que notre peuple a eu à surmonter au cours des dernières années pour s'approvisionner de combustible, et à cause de la possibilité que des conditions aussi adverses peuvent bien se répéter à l'avenir, le gouvernement devrait nommer quelqu'un qui serait chargé de se tenir en communication très étroite avec la situation relevant de la rareté du combustible au Canada. Avec l'autorisation nécessaire de la part du gouvernement fédéral cet officier devrait être revêtu de pouvoirs qui lui permettraient d'agir dans n'importe quel cas d'urgence afin que notre peuple ne soit pas exposé à souffrir des inconvénients provenant de la rareté du combustile pour des fins domestiques et industrielles. Il devrait aussi être autorisé à s'enquérir de tous les détails de la situation et appeler à son secours les experts dont il pourrait avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

2. Que nos pouvoirs hydrauliques devraient être développés de la façon la plus complète afin de se mettre en demeure de fournir l'énergie hydro-électrique aux établissements industriels du pays.

3. L'électrisation des chemins de fer qui sont situés dans les centres éloignés des sources de production de charbon canadien servirait peut-être à résoudre le problème posé et mérite certainement l'attention des chemins de fer intéressés.

4. Que le transport du charbon par eau joue un grand rôle dans le coût de ce combustible et que, en conséquence, tout ce qui tend à réduire le coût du transport par eau devrait être encouragé.

5. Que le peuple devrait être encouragé à utiliser du charbon domestique, du coke, de la tourbe et des briquettes, partout où la chose est pratique, au lieu de toujours compter sur l'anthracite importé.

6. Que tous les consommateurs, notamment les consommateurs domestiques, soient priés d'acheter leur charbon de bonne heure à l'été lorsque les facilités de transport se prêtent mieux à la distribution du charbon et que les compagnies de transport soient également priées d'aider à atteindre ce but en accordant une réduction substantielle dans les taux de transport durant cette saison.

7. Que les commerçants de charbon canadiens soient poussés à produire et à emmagasiner à des endroits convenables dans Québec, Ontario et Manitoba, de grandes quantités de charbon en prévision de la production et de la fabrication du coke pour fins domestiques, pour servir de substitut à l'anthracite importé et aussi pour la production des produits chimiques qui peuvent en découler.

8. Qu'une campagne de publicité soit lancée en vue de montrer au peuple canadien la nécessité de faire usage du charbon canadien partout où la chose est possible et lui enseigner les meilleures méthodes à suivre dans l'utilisation des divers combustibles pour fins domestique et industriels, et cela afin d'obtenir la plus grande mesure d'efficacité et augmenter la demande pour nos produits nationaux.

Votre comité a étudié d'autres questions relevant de ce grave problème et qui, de son avis, demandent une étude encore plus détaillée; au nombre de celles-ci nous pouvons mentionner:—

Le classement et l'inspection du charbon aux mines;

Dans les grandes cités l'emmagasinage du charbon qui peut être livré au cours de la saison où les taux de transport sur chemin de fer sont moins élevés;

L'utilisation économique du combustible au foyer comme dans les établissements industriels afin d'en arriver à la plus grande somme possible d'efficacité;

La distribution des wagons aux fins du transport du charbon;

L'officier qui serait nommé par le gouvernement pourrait accorder beaucoup plus de temps à l'étude de toutes ces questions;

L'approvisionnement futur du combustible au Canada constitue un grand problème national et comme tel exige une solution que seule peut lui donner la poussée d'une action nationale.

Votre comité a l'honneur de soumettre ci-joint pour la gouverne de la Chambre une copie de la preuve qu'il a établie.

Et de plus nous recommandons que les témoignages entendus à chaque jour au cours de la présente session par le comité spécial chargé d'étudier la question de l'approvisionnement futur du combustible au Canada, soient indexés et publiés sous forme de brochure au nombre de 1,000 exemplaire, et que la règle 74 s'y rapportant soit suspendue; de plus que la distribution desdits exemplaires soit et est par les présentes assignée au greffier du comité qui, par les présentes, est autorisé à en expédier les copies aux institutions d'enseignement, aux chambres de commerce et autres corps publics qui en feraient la demande.

LES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le peu de temps accordé au comité n'a pas permis à celui-ci d'entrer dans tous les détails du problème de l'approvisionnement futur du combustible au Canada, mais les témoignages qu'il a recueillis de part et d'autre le justifient, de l'avis de ses membres, de transmettre à la Chambre les recommandations suivantes:

1. L'importance capitale d'un approvisionnement de combustible propre à suffire aux besoins de la population de tout un pays se passe de commentaires; mais en ce qui concerne le Canada et son climat rigoureux le combustible y devient un article essentiel à la vie. Puisqu'il en est ainsi, votre comité est d'avis qu'à cause des difficultés que notre peuple a eu à surmonter au cours des dernières années pour s'approvisionner de combustible, et à cause de la possibilité que des conditions aussi adverses peuvent bien se répéter à l'avenir, le gouvernement devrait nommer quelqu'un qui serait chargé de se tenir en communication très étroite avec la situation relevant de la rareté du combustible au Canada. Muni de l'autorité nécessaire de la part du gouvernement fédéral, cet officier devrait être libre d'agir dans n'importe quel cas d'urgence afin que notre peuple ne soit pas exposé à souffrir des inconvénients provenant de la rareté du combustible pour des fins domestiques et industrielles. Il devrait aussi être autorisé à s'enquérir de tous les détails de la situation et appeler à son secours les experts dont il pourrait avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

2. Que nos pouvoirs hydrauliques devraient être développés de la façon la plus complète afin de se mettre en demeure de fournir l'énergie hydro-électrique nécessaire aux établissements industriels du pays.

3. L'électrisation des chemins de fer qui sont situés dans les centres éloignés des sources de production de charbon canadien servirait peut-être à résoudre le problème posé et mérite assurément l'attention des chemins de fer intéressés.

4. Que le transport du charbon par eau joue un grand rôle dans le coût de ce combustible et que, en conséquence, tout ce qui tend à réduire le coût du transport par eau devrait être encouragé.

5. Que le peuple devrait être encouragé à utiliser du charbon domestique, du coke, de la tourbe et des briquettes, partout où la chose est possible, au lieu de toujours compter sur l'anthracite importé.

6. Que tous les consommateurs, notamment les consommateurs domestiques, soient priés d'acheter leur charbon de bonne heure à l'été lorsque les facilités de transport se prêtent mieux à la distribution du charbon et que les compagnies de transport soient également priées d'aider à atteindre ce but en accordant une réduction substantielle dans les taux de transport durant cette saison.

7. Que les commerçants de charbon canadiens soient poussés à produire et à emmagasiner à des endroits convenables dans Québec, Ontario et Manitoba, de grandes quantités de charbon en prévision de la production et de la fabrication du coke pour fins domestiques, pour servir de substitut à l'anthracite importé et aussi pour la production des produits chimiques qui peuvent en découler.

8. Qu'une campagne de publicité soit lancée en vue de montrer au peuple canadien la nécessité de faire usage du charbon canadien partout où la chose est possible et lui enseigner les meilleures méthodes à suivre dans l'utilisation des divers combustibles pour fins domestiques et industrielles, et cela afin d'obtenir la plus grande mesure d'efficacité et augmenter la demande pour nos produits nationaux.

Votre comité a étudié d'autres questions relevant de ce grave problème et qui, à son avis, demandent une étude encore plus détaillée; au nombre de celles-ci nous pouvons mentionner:—

Le classement et l'inspection de charbon aux mines;

Dans les grandes cités l'emmagasinage du charbon qui peut être livré au cours de la saison où les taux de transport sur chemin de fer sont moins élevés;

L'utilisation économique du combustible au foyer comme dans les établissements industriels afin d'en arriver à la plus grande somme possible d'efficacité;

La distribution des wagons aux fins du transport du charbon;

L'officier qui serait nommé par le gouvernement pourrait accorder beaucoup plus de temps à l'étude de toutes ces questions;

L'approvisionnement futur du combustible au Canada constitue un grand problème national et comme tel exige une solution que seule peut lui donner la poussée d'une action nationale.

Votre comité a l'honneur de soumettre ci-joint pour la gouverne de la Chambre une copie de la preuve qu'il a établie.

Et de plus nous recommandons que les témoignages entendus à chaque jour au cours de la présente session par le comité spécial chargé d'étudier la question de l'approvisionnement futur du combustible au Canada, soient indexés et publiés sous forme de brochure au nombre de 1,000 exemplaires et que la règle 74 s'y rapportant soit suspendue; de plus que la distribution desdits exemplaires soit et est par les présentes assignée au greffier du comité qui est autorisé à en expédier des copies aux institutions d'enseignement, aux chambres de commerce et autres corps publics qui en feraient la demande.

LISTE ALPHABÉTIQUE DES TÉMOINS

Témoins, absence des 797-802
Anrep, A., spécialiste en tourbe 542
Baxter, Robert, Glace Bay, N.-E. 473
Britt, Thomas G., agent du combustible, C.P.R. 437
Caspell, B. A., Brantford, Ont. 331
Caye, agent du combustible, chemin de fer G.-T. 64
Cook, S. J., min. des Mines 18
Côté, l'hon. J. L., secrétaire provincial, Alberta 83, 178
Daly, J. M., London, Ont. 640
Delaney, W. P., Glace Bay, N.-E. 532
Dick, A., agent général des ventes, Dominion Coal Co. 185
Dion, Alfred, gérant, Ottawa Gas Company 596
Dougall, L., agronome général, C.P.R. 701
Drummond, Leonard E., ingénieur, Edmonton 412
Fairbairn, J. M. R., ingénieur en chef, C.P.R. 563
Graham, James, Toronto, Ont. 751
Halpin, Wm. J., Ottawa, Ont. 344
Harrington, H. A., Toronto, Ont. 284
Hudson, J. G. F., ingénieur, min. des Mines 608, 766
Hurcombe, J. M., gérant, C. C. Ray, Ottawa 354
Kensit, H. E., ingénieur, génie électrique 644
McAllister, Fred., statisticien, Ottawa 4
Mackie, John M., gérant, Hillcrest Mines, Alta 775
McDougall, W. H., prés. de la Nova Scotia Steel & Coal Co. 242, 787
McDougall, I. D., Inverness, N.-E. 677
McLachlan, J. B., Glace Bay, N.-E. 498
McLennan, D., représentant du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse 245
Michaud, l'hon. J. E., député, prov. du Nouveau-Brunswick 466
Murphy, John, ingénieur, génie électrique, min. des Chemins de fer et Canaux . . 570
Pitcher, N. C., professeur, Université de l'Alberta 102
Price, Alfred, gérant général, lignes de l'est, C.P.R. 459
Rogers, Alfred, Toronto 398
Ross, R. A., président, comm. du lignite 623
Scott, James G., président, B.C. Coal Co. 667
Simpson, Louis, ingénieur, Ottawa 366
Teakle, R. B., gérant, marine marchande du gouvernement 756
Thomson, L. R., secr., comm. du lignite 636
Vaughan, R. C., vice-président, che. de fer N. du C. 32
Wolvin, R. M., président, Dominion Coal Co. 143
Young, R. M., secr., houillers de l'Ouest 119

RAPPORT OFFICIEL DES TEMOIGNAGES

ENTENDUS PAR UN

COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES NOMMÉ POUR ÉTUDIER LES QUESTIONS RELEVANT DE L'APPROVISIONNEMENT FUTUR DU COMBUSTIBLE AU CANADA

RAPPORT OFFICIEL DES TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ 425,
JEUDI, le 7 avril 1921.

Le comité spécial chargé d'étudier toutes les questions relevant de l'approvisionnement futur du combustible au Canada se réunissait à 10 heures du matin sous la présidence de M. Steele, son président.

Le PRÉSIDENT: Le comité voudra bien se mettre à l'ordre et nous ouvrirons de suite notre première séance.

D'abord je suis heureux de vous faire part d'une dépêche que j'ai reçue hier soir:

Edmonton, Alta., le 6 avril.

Dr STEELE, président,
Comité du combustible, Ottawa.

Le 1er avril j'ai télégraphié au très honorable Arthur Meighen que le gouvernement de l'Alberta désirait participer à la tâche imposée à votre comité. Vous voudrez bien me télégraphier dès que vous serez prêts à entendre ce que nous voulons vous communiquer au sujet du charbon de l'Alberta et de son développement.

(Signé) J. L. CÔTÉ.

Ceci cadre bien avec la politique que nous avons décidée il y a quelques jours, savoir demander la coopération des gouvernements provinciaux dans l'étude que nous avons à faire sur cet article.

M. COWAN: Est-ce que les autres provinces se sont exprimées dans ce sens? Je suis heureux d'apprendre que le gouvernement de l'Alberta a jugé à propos de nous communiquer ses désirs de coopérer avec nous et je crois que nous devrions télégraphier dans ce sens à chacune des provinces, car il est nécessaire de savoir quelle est la politique qu'ils entendent suivre en ceci, car s'il en était autrement nous pourrions établir une ligne de conduite qui serait contraire à leurs intérêts et en cela faire plus de mal que de bien. Si quelques-unes des autres provinces ont les yeux fermés sur cet état de choses il nous importe de les leur ouvrir. Il importe que la province d'Ontario s'intéresse à cette question du combustible; c'est pour elle une question de la plus haute importance et depuis plusieurs années elle compte dans son organisation un comité à cet effet. Il en est ainsi de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que nous devrions communiquer avec ces provinces tout de suite.

Le PRÉSIDENT: Nous nous proposons d'envoyer des avis à toutes les provinces; c'est exactement ce que nous avions décidé l'autre jour.

L'hon. M. LEMIEUX: L'automne dernier je me suis rendu à Banff, dans l'Ouest canadien. Le but de mon voyage était d'étudier un peu les régions houillères, surtout celles de l'Alberta, et je suis allé au Pas du Nid de Corbeau et de là à Blairmore où je demeurai quelques jours; comme on le sait c'est un centre houiller. J'étais accompagné de M. le sénateur Dandurand; nous avons rencontré là le gérant général et vice-président de la *West Canada Collieries*; c'est un ingénieur minier d'une grande expérience. On expédie de là environ deux mille tonnes de charbon par jour et à ma grande surprise j'ai découvert qu'on y expédiait du charbon jusqu'à Sudbury dans l'Est. Il va sans dire qu'on en expédie aussi aux Etats-Unis, dans les états de Washington et de l'Orégon.

A part son titre d'ingénieur minier, ce monsieur est aussi un expert en matière de mines de charbon. Il représente de grandes maisons françaises et anglaises, vu qu'il y a là beaucoup de capital français et anglais de placé dans ces environs; il est aussi certainement le plus gros commerçant et producteur de tout ce district. Ainsi, je proposerais qu'au cours de nos séances l'on appelât ici ce monsieur de grande expérience, et je vous assure qu'il saurait discuter ici de la situation avec beaucoup d'intelligence. Un peu plus tard je crois que ce monsieur Charbonnier qui est un ingénieur minier de grande expérience et de beaucoup de connaissance consentirait à témoigner devant ce comité, et cela, j'en suis persuadé, à ses propres frais.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie sincèrement de cette suggestion, M. Lemieux. Maintenant, nous devions avoir ici M. Cook de la statistique, ainsi que messieurs McAllister et Hudson qui sont ici dans le moment. M. Cook n'est pas encore entré.

Je crois que nous ferions bien de débuter par un état de la statistique, mais en l'absence de M. Cook il serait peut-être préférable d'appeler M. McAllister pour l'interroger. Je crois qu'aujourd'hui nous pouvons y mettre une heure, savoir jusqu'à onze heures, à cause de la réunion d'autres comités.

M. COWAN: Avant de commencer me serait-il permis de demander à ces messieurs s'ils sont prêts à revenir ici à n'importe quel moment où nous pourrions en avoir besoin, car nous ne pourrons pas en finir avec eux ce matin?

Le PRÉSIDENT: Oui, n'importe quand. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'assermenter ce témoin.

M. ROSS: Lorsqu'il s'agira de chiffres relatifs au coût de production, ces témoins devraient être tenus de témoigner sous serment.

M. COWAN: C'est là le seul point. Si nous ne faisons pas prêter le serment à celui-ci et que nous obligions le suivant au serment d'usage, comment allons-nous distinguer?

M. ROSS: Qu'on leur fasse prêter le serment à tous; c'est encore le meilleur moyen.

M. COWAN: Il n'y a pas de mal à cela. Nous savons tous que ces messieurs vont nous dire rien autre chose que la pure vérité, mais nous n'aurons pas de distinction à faire entre les uns et les autres.

FRED G. MCALLISTER est appelé, assermenté et interrogé:

Le président:

Q. M. McAllister, quelle position officielle avez-vous remplie qui vous permette de venir ici et donner à ce comité des renseignements de valeur?—R. Monsieur le président, j'étais autrefois avec M. Magrath, qui était alors contrôleur du combustible, d'abord à titre de statisticien et plus tard je le représentai personnellement à Pittsburg où le contrôleur avait ouvert un bureau. A mon retour au Canada, je fus chargé d'une partie de l'administration du bureau central du contrôle du combustible qui grandissait beaucoup. L'été dernier, lorsque le président de la Commission des chemins de fer et ses collègues furent chargés du contrôle du combustible, on me demanda de bien vouloir accepter à ma charge l'administration de la loi en vertu de laquelle les autorités fédérales les engageaient de prendre en mains la situation au point de vue du combustible.

Q. Avez-vous ici un état tout préparé?—R. Non.

Q. Etes-vous prêt à présenter quelque état du genre?

M. Ross:

Q. Avez-vous eu quelque expérience dans les mines de charbon ou dans la manipulation du charbon avant d'accepter ces diverses positions?—R. Non, monsieur.

Q. A quoi étiez-vous engagé antérieurement à cela?—R. Je faisais de la statistique plus ou moins. J'étais en charge des levés statistiques faits par la province d'Ontario relativement à ses grands chemins et antérieurement à l'adoption définitive du plan d'achèvement actuel. J'ai aussi fait d'autres travaux statistiques. L'hiver dernier, j'étais à Winnipeg et j'ai fait le travail de statistique de la Commission du blé. C'est plus ou moins à titre d'expert en statistique qu'on m'a embauché pour ce travail sur le combustible, bien que je fusse membre du barreau de l'Ontario.

Le PRÉSIDENT: M. McAllister est prêt à faire une déclaration qui va ouvrir la discussion.

Le TÉMOIN: Je crois, monsieur le président, que, comme je suis le premier à parler, je servirais peut-être mieux les fins du comité en essayant de vous donner les grandes lignes de la situation, quitte à laisser à ceux qui connaissent mieux les détails de la question le soin d'y ajouter. J'ai divisé ce que j'avais à dire en trois parties: les sources d'approvisionnement, le système de distribution que nous avons et, en dernier lieu, quelques-uns des principaux faits relatifs à la consommation.

Pour ce qui est des sources d'approvisionnement, nous pouvons prendre d'abord les sources étrangères et en second lieu nos sources domestiques. Parmi les sources étrangères, nous avons d'abord l'anthracite qui, comme tout le monde le sait, vient des Etats-Unis. Les gîtes d'anthracite sont minimes comparés aux gîtes bitumineux. Et les membres du Service des combustibles des Etats-Unis estiment que ces sources peuvent produire environ 90,000,000 de tonnes par année durant quelques siècles encore, de sorte que ce n'est pas une question d'approvisionnement en ce qui concerne l'anthracite.

Mais la question des frais surgit tout de suite. Ces dernières années, comme tout le monde le sait, le coût de la main-d'œuvre et des matériaux a considérablement augmenté. En outre, l'heure est arrivée où, dans les mines d'anthracite des Etats-Unis, on exploite de plus petits filons, des filons de six à sept pieds, tandis qu'autrefois on en exploitait de bien plus gros. Comme résultat, avec la même somme de travail, on obtient un bien plus faible rendement. Par conséquent, nous ne pouvons pas dire que le coût de notre anthracite va baisser au point où il était avant la guerre.

Il y a un autre facteur qui a son importance. C'est que soixante et douze pour cent de la production est entre les mains de huit grandes compagnies qui tendent à établir une situation de monopole. Récemment, le "Public Leader" de Philadelphie a, en caractérisant une enquête faite par W. Jett Locke, conseil d'économie politique des Etats-Unis, et que notre gouvernement a amené ici récemment pour adresser la parole à la convention mixte des représentants ouvriers et patronaux....

L'hon. M. Lemieux:

Q. Quel est son nom?—R. W. Jett Locke. Il a proféré des accusations plutôt étonnantes auxquelles on a répondu ensuite, et je serais heureux de soumettre une copie photographique du compte rendu de journal qui s'y rapporte, si le comité le désire. Ce n'est pas une preuve, mais cela s'y rapporte.

Le président:

Q. Cela fait-il autorité ou est-ce seulement l'opinion de M. Locke?—R. C'est l'opinion de M. Locke basée sur ce qu'il a constaté. Si le comité le demande, je puis lui en fournir une copie.

M. Ross:

Q. Quel a été le résultat de cette discussion? Vous dites que M. Locke a fait des déclarations étonnantes qu'on a ensuite réfutées. Où était la vérité?—R. Je n'ai pas suivi cela. C'est très récent. M. Locke affirmait que les consommateurs de Philadelphie payaient pour leur charbon trois dollars de plus qu'ils n'auraient dû payer, étant donné le coût de l'exploitation.

Q. M. Locke est-il l'homme que le gouvernement du Canada a employé pour voir à l'approvisionnement du charbon pendant la guerre?—R. Non.

Quant au charbon bitumineux, l'approvisionnement, aux Etats-Unis, comme tout le monde le sait, est pratiquement illimité. Comme question de fait, la tendance, aux Etats-Unis, est à la surproduction. Il y a plusieurs grandes exploitations minières qui donnent rarement ce qu'elles sont capables de produire.

En second lieu, il y a nombre de petites exploitations qui mettent leurs produits sur le marché dès que les prix dépassent la normale. Par suite, en peu de temps, de fortes quantités de charbon se trouvent sur le marché et cela démoralise le commerce.

Avant la guerre, le Canada avait beaucoup de difficulté à obtenir du charbon bitumineux, de sorte que la question, en ce qui concerne l'approvisionnement aux Etats-Unis, n'en est pas tant une de production que de transport, comme je voudrais le montrer dans un instant.

Une autre chose qui affecte le coût du charbon bitumineux aux Etats-Unis c'est qu'on transporte beaucoup de grain et de minérai du Nord-Ouest vers certains endroits situés sur le lac Erié, ce qui permet aux compagnies de transport de donner un taux peu élevé sur le transport du charbon vers l'ouest. Ainsi, la facilité de transport du charbon est augmentée et les compagnies houillères ont pu répartir leurs frais d'exploitation sur toute l'année et par conséquent réduire leur prix de vente.

Parlons maintenant de nos sources d'approvisionnement domestiques et procédons de l'ouest à l'est. Nous n'avons pas à nous occuper de la Colombie britannique. Il n'y a pas de charbon pour la distribution dans cette province parce que le climat y est très doux et parce qu'il y a des mines tout près des autres sources d'approvisionnement. Comme question de fait, cette province exporte près d'un million de tonnes de charbon par année.

Malheureusement, à cause des montagnes, cette source d'approvisionnement n'est pas disponible pour les autres parties du Canada. Quant à l'Alberta, on a estimé qu'elle renfermait à peu près quinze pour cent de la richesse mondiale en charbon. On peut dire que toute la province est remplie de gisements houillers de différentes qualités.

Là encore la grande difficulté ne réside pas dans la production mais dans les frais.

Un calcul fait il y a quelque temps démontrait que la production des charbonnages de l'Alberta est d'environ vingt mille tonnes—

M. Cowan:

Q. Vingt mille tonnes par année?—R. Par année, et cela veut nécessairement dire que les frais d'administration élèvent le prix de vente.

Q. Dois-je comprendre qu'on ne peut pas augmenter ce rendement, que c'est la limite?—R. La difficulté n'est pas là mais dans le fait qu'il y a trop de petites exploitations. La production est assez forte. L'an dernier, elle a été de plus de six millions de tonnes, mais il semble y avoir trop de houillères en exploitation.

Le président:

Q. Vous voulez dire la production moyenne de tous les charbonnages?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. En d'autres termes, il y a tant de petits charbonnages que les frais d'administration rendent la production du charbon très coûteuse?—R. C'est cela.

M. Hocken:

Q. Ces houillères ne vendent pas assez de charbon pour le produire à bon compte? —R. Non. Il y a aussi un autre facteur qui intervient, c'est l'irrégularité de la demande. Elle tombe terriblement en été, de sorte qu'un grand nombre de ces mines sont fermées pendant une longue période chaque année.

M. Cowan:

Q. A ce propos, connaissez-vous la qualité de ce charbon? Est-il assez bon pour se conserver durant l'été si les gens en achètent?—R. Il y en a qui l'est. Il l'est presque tout. Si les cultivateurs voulaient se donner la peine de le mettre dans les fosses.

Q. C'est ce que je veux savoir. Je crois qu'il se garderait. Il ne m'a jamais donné de difficulté. J'achète de la houille bitumineuse de Galt. Le printemps il m'en reste un peu; je n'utilise pas tout ce que j'entre. Elle est très bonne à l'automne si je la tiens couverte, mais les gens ont dans l'idée qu'elle ne se garde pas. C'est une idée fausse et plus vite ils en seront débarrassés mieux ce sera.

Le TÉMOIN: Une des grandes difficultés auxquelles on a à faire face dans tout le pays c'est le fait que le public ne veut pas rencontrer les exploitants à mi-chemin. Il veut le charbon à sa commodité et il est très particulier sur la qualité. Naturellement, il paye pour ses goûts.

L'hon. M. Lemieux:

Q. Il y a un peu d'anthracite??—R. Il y a un gisement d'anthracite à Banff.

M. Cowan:

Q. Avez-vous eu affaire aux mines de Sheep Creek à la frontière entre l'Alberta et la Colombie britannique, propriété de Pat Burns, je crois?—R. Non.

L'hon. M. Lemieux:

Q. Il y en a trois sortes dans l'Alberta? La houille bitumineuse, un peu d'anthracite et du lignite?—R. Dans l'Alberta on appelle cela du charbon domestique. Ainsi il y a trois sortes de charbon: l'anthracite, le bitumineux et le domestique.

M. Ross:

Q. En deux ans, 1919 et 1920; l'Alberta a augmenté sa production de cinquante pour cent. Y a-t-il eu augmentation ou diminution du coût?—R. On n'a pas calculé le coût récemment à ma connaissance...

Q. C'est très important.—R. Aucune branche où j'aie affaire ne l'a fait. Mais M. John Sterling peut vous donner des renseignements sur ce point.

M. Cowan:

Q. Où est-il?—R. C'est un fonctionnaire du ministère du Travail qui habite l'Alberta. Le ministère du Travail exerce un contrôle sur le rendement dans le district 18 qui comprend tout l'Alberta et une partie de la Colombie britannique.

L'hon. M. Lemieux:

Q. N'est-il pas vrai que le coût a augmenté considérablement?—R. Oui.

Q. A cause des différends ouvriers?—R. Eh bien, le coût de la main-d'œuvre a augmenté.

Le président:

Q. Puis-je interjeter une remarque? Je crois qu'il est peut-être aussi bien de permettre à M. McAllister de nous parler de ce qu'il connaît. Il a une connaissance générale de la question et je suggère que nous lui permettions de discourir sur les points où il peut parler en connaissance de cause. Alors nous pourrons entrer dans les détails avec d'autres témoins.

Le TÉMOIN: Mon but était de donner un aperçu général de la situation telle que vue par un fonctionnaire du contrôle des combustibles.

[M. Fred. G. McAllister.]

L'hon. M. Lemieux:

Q. Vous disiez que l'Alberta pouvait fournir quinze pour cent de la consommation mondiale de charbon?—R. J'ai dit que l'Alberta avait sous terre quinze pour cent de la richesse mondiale en charbon.

M. Keefer:

Q. Vous parliez du lignite?—R. Oui.

Q. De toutes les sortes de charbon?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Et la Saskatchewan?—R. La Saskatchewan a un petit gisement de charbon. Sa production l'an dernier a été d'à peu près trois cent mille tonnes.

M. COWAN: Je suggérerais que nous laissions cela de côté jusqu'à ce que nous appelions le président de la Commission de l'utilisation du lignite. Il peut nous donner sur ce point de meilleurs renseignements que qui que ce soit.

Le TÉMOIN: La Saskatchewan a un charbon très inférieur.

M. Keefer:

Q. Dites-nous ce que vous savez du charbon de la Saskatchewan?—R. Je passais la Saskatchewan parce que je ne veux que donner quelques traits de la situation générale et la Saskatchewan n'est pas un facteur dans l'étude du problème de l'approvisionnement du pays en combustible.

Dans les provinces maritimes, il y a comme tout le monde le sait, de grandes quantités d'un charbon de bonne qualité. Ici encore, la question des frais entre en jeu. Une grande partie des gisements, à ces endroits, sont sous-marins et il faut construire d'un côté des galeries d'approche qui entraînent des frais. Puis il y a le fait que plus vous creusez sous terre plus vous augmentez les frais de roulage. Et dans ces mines il y a souvent du gaz qui empêche l'utilisation des machines électriques et la réduction du coût.

Le président:

Q. Cela s'applique-t-il à toutes les mines des provinces maritimes ou seulement aux plus considérables?—R. A une grande partie d'entre elles mais pas à toutes.

Et dans les provinces maritimes la demande de charbon pour fins industrielles n'est pas très grande et comme dans l'Ouest elle va suivant les saisons, c'est-à-dire qu'elle est limitée à l'été. Sans doute on a l'approvisionnement des navires et, lorsque les circonstances sont favorables, un marché d'exportation outre-mer.

Le marché des Etats-Unis, à cause du coût peu élevé de la production dans ce pays leur cause beaucoup de difficulté par suite de l'activité de la concurrence, bien que dans huit cent milles de rayon il n'y ait pas de charbonnages américains.

Une chose qui pourrait peut-être servir à stabiliser l'industrie dans cette région serait la signature de contrats à long terme et à prix raisonnables avec les chemins de fer. Cela permettrait aux mines d'avoir un débouché tout prêt pour leur houille.

M. Cowan:

Q. Savez-vous si les chemins de fer ont jamais cherché à faire de tels contrats à long terme?

M. KEEFER: Je crois, docteur, que ce serait une bonne idée de laisser le témoin poursuivre. Nous pouvons prendre des notes et l'interroger ensuite. Il ne donne qu'un résumé et c'est l'embarrasser que de l'interrompre.

Le TÉMOIN: Abordons maintenant la question de la distribution. Des Etats-Unis au Canada, le charbon se transporte sur une étendue où la circulation est fortement congestionnée. Pendant la guerre, on a eu recours à divers expédients pour vaincre cette difficulté comme l'établissement de zones pour obliger les industries à prendre

leur charbon au plus proche, la priorité donnée aux chemins de fer et d'autres expédients.

Une chose qui a eu de bons résultats, c'est l'échange de minerai et de charbon à Cleveland. On concentrait le charbon à cet endroit pour le distribuer ensuite, de sorte que lorsque les vaisseaux arrivaient ils pouvaient se charger vite et partir.

Au Canada, dans les provinces des prairies, une des grandes difficultés consiste dans le fait que la demande ne se maintient pas au cours de l'été et qu'au commencement de l'automne on a besoin du matériel de transport pour le mouvement des récoltes.

Le président:

Q. Lorsque vous dites que la demande ne se maintient pas, vous voulez dire qu'elle ne dure pas?—R. Oui.

Les compagnies de chemins de fer et autres, dans les provinces des prairies se sont efforcées d'éveiller l'attention du public sur la nécessité de se procurer du charbon dans le courant de l'été, sous peine de courir le risque de n'avoir pas de charbon une fois l'hiver arrivé. Sans doute, si le charbon ne circule pas avant les récoltes, la température qui prévaut après le transport des récoltes est de nature non seulement à retarder le mouvement mais dans bien des cas à mettre le consommateur en grand danger de n'avoir pas de charbon. C'est là un embêtement continuel.

Il y a aussi la difficulté de faire des provisions de charbon suffisantes pour les chemins de fer.

A ce sujet, il serait peut-être utile à l'Ouest d'examiner une page du cahier de commandes des exploitants d'anthracite de l'Est. Vers cette époque-ci de l'année les vieilles compagnies de chemins de fer ont l'habitude de réduire leur tarif de 50 sous puis d'ajouter dix sous par mois dans la suite. Peut-être que dans l'Ouest on pourrait adopter quelque plan de ce genre qui pourrait fonctionner avec la collaboration de tous les exploitants et qui faciliterait le transport. Les chemins de fer devraient pouvoir réduire leurs tarifs l'été tandis que les exploitants feraient aussi une réduction sur le prix. Ce n'est qu'une suggestion que je fais pour avoir observé ce qui se fait dans le commerce de l'anthracite.

A la tête des Grands lacs, on constate qu'il se fait un changement. L'Alberta s'est occupé activement de s'emparer du marché du Manitoba et de la partie orientale de l'Ouest. Elle a son représentant, un ingénieur, qui réside à Winnipeg et qui a pour mission d'aider les compagnies industrielles à faire un choix judicieux de leur combustible. Il se met gratuitement à la disposition de tous les consommateurs industriels qui ont quelque difficulté avec le charbon qu'ils consomment. Grâce à cela et à la pression exercée par les exploitants de l'Ouest, il y a du déplacement dans le charbon à la tête des lacs.

M. Keefer:

Q. Que voulez-vous dire par déplacement? Voulez-vous dire qu'il ne monte pas jusqu'à la tête des lacs?—R. Non.

Q. Que voulez-vous dire?—R. Il n'y a pas autant d'anthracite. L'an dernier, les importations, à la tête des lacs, avaient été de 503,000 tonnes. Cette année elles n'ont été que de 299,000 tonnes. Une réduction de presque la moitié.

L'hon. M. Lemieux:

Q. L'anthracite qui va dans l'Ouest?

M. COWAN: De l'Est.

L'hon. M. Lemieux:

Q. On l'a réduit de moitié?—R. Un peu moins.

M. Ross:

Q. Vous voulez dire que l'anthracite américain est supplanté par la houille bitumineuse du Canada dans l'Ouest?—R. Cela semble être la tendance.

Q. Vous voulez dire dans l'Ouest de l'Ontario aussi?—R. Il y en a eu quelques wagons mais cela ne compte pas.

M. Douglas:

Q. Vous parlez surtout du Manitoba?—R. Oui.

Le président:

Q. Cet ingénieur, à Winnipeg, est-il à l'emploi du gouvernement ou des exploitants de houillères?—R. Je ne saurais dire qui paye son traitement.

M. Cowan:

Q. Je crois que vous trouverez que c'est le gouvernement de l'Alberta. J'en suis sûr. Il a un homme à cet endroit qui enseigne comment on peut utiliser la houille albertaine...

Le PRÉSIDENT: C'est une bonne politique.

M. Douglas:

Q. Est-ce la Coal Sales Agency?—R. Non, celle-ci représente les exploitants.

Q. Il n'est pas au service de cette société?—R. Non, c'est un fonctionnaire qui donne des renseignements scientifiques.

Q. De la part des gouvernements de l'Ouest seulement?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Il serait peut-être bon de le faire venir ici?—R. Oui.

M. COWAN: La chose s'est décidée ce matin. Il est entendu, je crois, qu'en temps opportun nous aurons ici un représentant du gouvernement de l'Alberta.

Le TÉMOIN: Maintenant, pour ce qui est du remplacement du charbon américain par la houille canadienne, je dois dire que les compagnies qui voiturent la houille américaine ont construit des entrepôts considérables à la tête des lacs et y ont placé beaucoup d'argent. Ils fournissent à Winnipeg et au Manitoba tout le charbon qu'ils désirent. Il n'y a pratiquement pas de facilités d'entreposage à Winnipeg ou à l'ouest de Winnipeg qui pourraient remplir la même fonction pour le charbon de l'Ouest. Cela milite en faveur de la houille américaine, au point de vue du consommateur. On peut en obtenir dès qu'on en veut, tandis que pour la houille de l'Ouest il faut attendre que les exploitants puissent la donner et que les chemins de fer la transportent.

M. Douglas:

Q. Abstraction faite de la question de savoir quelle houille est meilleure que l'autre?—R. Oui.

Q. Je suppose que la houille albertaine donne d'aussi bons résultats que les autres? —R. On prétend qu'une partie est aussi bonne mais on admet qu'une grande partie ne l'est pas.

Maintenant, pour en venir à la partie centrale du Canada: l'Ontario et le Québec, les chemins de fer ont réussi à faire la distribution. Dans les hivers exceptionnellement froids, l'avenue de Niagara se congestionne, c'est-à-dire que les chemins de fer canadiens ne peuvent pas enlever tout le charbon qui arrive à Niagara et que le blocus s'ensuit. L'an dernier a été une exception il n'y a pas eu de blocus et les tombereaux ouverts ont traversé la frontière en nombre suffisant pour transporter 8,200,000 tonnes de charbon. Tous ces tombereaux n'étaient pas chargés de charbon, mais c'est un indice approximatif du mouvement trans-frontière, car on peut balancer avec les tombereaux les wagons fermés chargés de charbon.

Le transport du charbon au moyen des traversiers a aussi fait beaucoup.

M. Cowan:

Q. Quoi?—R. On transportait du charbon en Ontario par les traverses.

M Keefer:

Q. On traversait le lac Erié?—R. Oui. Pour donner un exemple, cette année, à Sarnia et à Windsor, il est venu 160,000 tonnes par les traversiers contre 82,000 l'hiver dernier. A Erié il y a eu une diminution: 286,000 tonnes contre 362,000 l'an dernier; à Port Stanley et Port Burwell il y a eu un mouvement de 540,000 tonnes cette année contre 406,000 l'an dernier; à Port Maitland, 246,000 tonnes cette année contre 152,000 l'an dernier; à Cobourg, 434,000 cette année contre 356,000 l'an dernier, ce qui indique que les traverses peuvent contribuer largement au mouvement du charbon.

M Keefer:

Q. Connaissez-vous la différence entre le coût du transport par eau et celui de l'expédition par la frontière de Niagara?—R. Je ne puis vous le dire quant au charbon traversé, mais je puis vous le dire quant au transport par chemin de fer jusqu'à Toronto et au transport par eau jusqu'au même endroit.

Q. Quelle est la différence?—R. Le taux par eau est de 95 sous.

M. Douglas:

Q. D'où?—R. Des ports de l'Erie à Toronto.

M Keefer:

Q. Quel est le taux par chemin de fer?—R. $3.32.

M. Ross:

Q. M. McAllister, sur la base que vous suggérez là,—une forte augmentation dans le transport par les traversiers—le charbon devrait être meilleur marché, pour ce qui est du transport....R. La grande partie de ce charbon est de la houille bitumineuse et sert aux chemins de fer.

M. Cowan:

Q. Où prennent-ils la houille bitumineuse—dans quel Etat?—R. Elle vient toute de la Pennsylvanie.

Q. Connaissez-vous les taux du transport, de la Pennsylvanie aux ports canadiens, c'est-à-dire y compris le transport par chemin de fer?—R. Eh! bien, le taux du transport, sans doute, dépend de l'endroit où les mines se trouvent, mais $1.95 serait un taux très représentatif.

M. Douglas:

Q. De quel charbonnage est-ce?

M. Cowan:

Q. Vous avez dit chemin de fer et eau? Cela veut-il dire par chemin de fer depuis le point de départ en Pennsylvanie jusqu'au bord de l'eau du côté américain et puis en bateau à travers les lacs? Savez-vous quel est le taux par cette voie?—R. Le taux, depuis les environs de Pittsburg jusqu'au lac Erié est de $1.95

M. Douglas:

Q. Est-ce à partir du charbonnage de Clearfield?—R. Près de Pittsburg.

Q. Est-ce là le taux le plus bas?—R. Je ne puis le dire.

Q. Vous ne pouvez donner le taux moyen?—R. Non, j'ai simplement choisi un taux représentatif.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons plus tard un témoin qui pourra nous donner des chiffres sur ces taux.

M. Keefer:

Q. Pour expliquer ce $3.90. Le $1.95 est-il compris dans le $3.90?—R. $3.32.

Q. Le $1.95 est-il compris dans le $3.32?—R. Oui.

Q. De sorte que la comparaison avec le $3.32 serait de $1.95 et 90 sous, soit $2.85, contre $3.32, est-ce cela?—R. Oui.

Un autre point, en ce qui concerne le charbon transporté par eau, avant que nous partions, et qui surgit naturellement de ce qui a été dit: Il semble que quelques-unes des villes qui constituent des ports sur les lacs: Toronto, Hamilton et peut-être Ottawa pourraient prendre plus de charbon transporté par eau qu'elles ne le font. Cela nécessiterait sans doute des facilités de déchargement et d'emmagasinage.

M. Hocken:

Q. Si vous ajoutez le coût de l'emmagasinage au coût du transport par eau, comment cela se comparerait-il avec le coût total du transport par voie ferrée?—R. Eh bien, prenons le cas de Montréal, par exemple. Je ne puis vous donner des chiffres exacts, mais je vous cite Montréal comme exemple. Cette ville achète beaucoup de charbon des provinces maritimes qu'elles distribue ensuite.

Le marché de Montréal absorbe plus de 2,600,000 tonnes de charbon des provinces maritimes tous les ans. L'an dernier, il n'en a eu qu'environ 256,000 tonnes. En d'autres termes, le marché de Montréal a été mis en pièces, comme on dit, pour ce qui est du charbon des provinces maritimes.

M. Cowan:

Q. On n'en a pas employé autant que de coutume?

M. KEEFER: Non, on ne pouvait pas avoir de bateaux.

M. Douglas:

Q. Quand vous dites l'an dernier, que voulez-vous dire?—R. L'exercice terminé il y a quelques jours, le 31 mars.

Q. Le dernier exercice d'approvisionnement houiller?—R. Oui. Sans doute, c'est pratiquement la même chose parce que la saison de navigation se termine avec l'année. Il est limité au temps où le St-Laurent est ouvert, lorsqu'on ne parle que du charbon apporté par eau.

M. Cowan:

Q. Etes-vous certain qu'on a pris moins de charbon de la Nouvelle-Ecosse parce qu'on ne pouvait pas avoir de bateaux?—R. Récemment. Je dirais qu'avant la guerre, si le coût du charbon des provinces maritimes avait été plus bas, on aurait dû en prendre plus à Montréal qu'on n'en prenait; en d'autres termes, une forte quantité de charbon des provinces maritimes se vendait sur le marché, avant la guerre.

Q. A ce propos, vous avez parlé de l'action du gouvernement albertain qui avait popularisé la houille de l'Ouest. Les provinces maritimes ont-elles fait quelque chose de ce genre ou serait-il avantageaux qu'elles prissent une telle initiative? Cela aurait-il dans le Québec, par exemple, l'effet que cela a eu au Manitoba?—R. Je ne le sais pas quant à la qualité. La qualité est très bonne, de sorte qu'on n'aurait pas besoin d'en parler longtemps, mais je parlais de la question du prix. Les houillères des provinces maritimes ne peuvent pas produire le charbon à aussi bon compte que celles des Etats-Unis.

Q. Comment leur charbon figure-t-il, comme qualité?—R. Il est très bon, dans la plupart des cas.

L'hon. M. Lemieux:

Q. Vous voulez dire bon, comparé à la houille bitumineuse des Etats-Unis?—R. Oui, il figure raisonnablement bien. Les charbonnages américains je dirai, ne feraient

pas de tort au produit canadien au point de vue qualité. Maintenant, pour ce qui est de l'anthracite sur le marché de Montréal, le commerce est en grande partie entre les mains de quelques grosses compagnies qui peuvent aller aux Etats-Unis et parler gros chiffres aux producteurs. Par conséquent, la province de Québec n'a jamais eu de grandes difficultés à ce sujet, pour ce qui est de l'anthracite, à cause de l'influence que peuvent exercer les commerçants de Montréal sur les gens de Pennsylvanie. Cela fait un contraste avec la situation de l'Ontario où le commerce du charbon est divisé entre une multitude de petits commerçants qui tous font des voyages aux mines et vont voir bien des gens mais ne peuvent exercer la même pression.

Q. Quels sont les chiffres, pour Montréal, en ce qui regarde l'anthracite? Vous avez donné deux millions?—R. Montréal a importé 1,230,000 tonnes, cette année.

M. Ross:

Q. D'anthracite?—R. Oui.

Q. Quelles ont été les importations de l'Ontario?—R. 3,130,000.

M. Cowan:

Q. Pouvez-vous me dire ceci? Ces grosses compagnies montréalaises qui peuvent obtenir des conditions aussi favorables vendent-elles le charbon moins cher dans la province de Québec que les petites compagnies de l'Ontario ne le vendent à leurs clients?—R. Elles ne le vendent pas plus cher.

M. Ross:

Q. Est-il meilleur marché?—R. Je crois qu'il est à peu près au même prix, mais le consommateur est pas mal certain de son approvisionnement.

Maintenant, à la question de consommation. Cela peut se traiter brièvement. trois points de vue: la consommation domestique, la consommation industrielle et la consommation des chemins de fer.

Sur le premier point, il n'y a pas de doute que la consommation domestique pourrait absorber plus de charbon bitumineux qu'elle ne l'a fait dans le passé. Cela s'est démontré dans les provinces maritimes où, avant la guerre, le taux par eau jusqu'à New-York était de $1.25. Pendant la guerre, il s'est élevé à $7, ce qui a pratiquement découragé un grand nombre de gens des provinces maritimes qui ont appris à acheter du charbon bitumineux de grosseur convenable. Il semble n'y avoir pas de raison pour que les gens des provinces maritimes et du Québec n'achètent pas de charbon bitumineux pour employer dans les temps doux. Sans doute, il faut se servir de l'anthracite dans les temps froids, mais le charbon bitumineux pourrait servir dans les temps doux de l'automne et du printemps. Il s'agirait, pour les fabricants de calorifères, d'inventer un appareil d'alimentation capable de recevoir l'une ou l'autre sorte de charbon.

Pour ce qui est de la consommation industrielle, les chemins de fer brûlent de grandes quantités de charbon des Etats-Unis. Comme question de fait, la quantité totale du charbon des Etats-Unis consommé l'an dernier par les compagnies de chemins de fer a été de 5,166,000 tonnes.

M. Hocken:

Q. Combien de charbon domestique?—R. A l'ouest des Grands lacs, on en a consommé 6,500,000 tonnes.

M. Ross:

Q. Les chemins de fer?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Les chemins de fer canadiens?—R. Oui.

M. COWAN: M. le président, comme l'heure achève—je le regrette—j'aimerais poser sur ce point une question que j'ai déjà posée.

Q. Ces chemins de fer ont-ils essayé de faire des contrats à long terme avec les mineurs houillers de la Nouvelle-Ecosse ou d'ailleurs; ou encore les houillers de la Nouvelle-Ecosse, dans le but d'activer les affaires, ont-ils essayé de faire des contrats à long terme avec les chemins de fer?—R. Mon impression est qu'ils n'ont pas obtenu autant qu'ils auraient pu.

Le président:

Q. Vous ne connaissez pas les faits?—R. Non.

Q. Car, après tout, les faits sont tout ce qui intéresse le comité?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Vous êtes d'avis qu'un contrat à long terme serait très avantageux si on pouvait en faire?—R. Oui, certainement.

Q. Cela rendrait les transports plus réguliers et permettrait de produire à meilleur compte?—R. Oui.

Q. Si on pouvait faire cela, on pourrait réduire le prix payé par le consommateur, ce qui veut dire que les consommateurs canadiens seraient plus disposés à l'acheter? N'est-ce pas logique?—R. Oui, mais je ne sais pas comment cela fonctionnerait.

Il y a un autre point que je voudrais aborder, avant de finir. C'est la question du prix. La consommation du charbon est variable. Il y en a de grandes quantités et il répond rapidement aux changements de prix. On perd souvent ce fait de vue que si les prix peuvent varier beaucoup à la surface, il y a de grandes quantités de charbon qui se vendent à bas prix par suite d'un contrat à long terme. Cela est vrai des grandes compagnies industrielles et des gros importateurs, par exemple, de sorte que le gros du charbon n'est pas affecté par la variation de ces prix. Une petite quantité qui affecte une petite proportion du charbon et non tout le charbon.

M. Ross:

Q. Cela se rapporte à l'approvisionnement domestique d'une manière très générale?—R. C'est la question de l'anthracite. Je parlais de la houille bitumineuse.

M. Douglas:

Q. Si je comprends ce que vous voulez dire, M. McAllister, les chemins de fer ont des compagnies qui leur fournissent le charbon à très bon marché?—R. J'ai parlé de cela simplement—non—par exemple, nos chemins de fer vont aux Etats-Unis et font des arrangements avec de grosses compagnies. Nos grands industriels vont aussi faire des contrats à long terme et quelques-uns de nos gros importateurs font la même chose, de sorte que, lorsque les prix montent ou baissent d'un jour à l'autre ou d'une semaine à l'autre, cela n'affecte pas ces contrats du tout et une grande quantité de charbon vient dans ce pays à un prix bien inférieur aux prix payés par le consommateur.

M. Douglas:

Q. Il n'en a pas été ainsi récemment?—R. Il y a encore des contrats.

Q. Savez-vous s'il y a des contrats entre la *Canadian National Railway,* pour une longue période, avec les exploitants américains?—R. La *Canadian National Railway* n'a pas vu très loin dans sa politique d'approvisionnement en combustible.

Je crois, M. le président, que c'est tout ce que je voulais dire.

L'hon. M. LEMIEUX: On m'informe que la *Canadian National Railway* achète son charbon des houillères canadiennes.

Le PRÉSIDENT: Il passe onze heures, et je sais que plusieurs membres de ce comité ont hâte d'aller à d'autres comités. Allons-nous ajourner ou désirez-vous continuer?

M. KEEFER: Nous devrions tâcher d'en finir avec ce témoin.

Le PRÉSIDENT: Je dois partir. Et je crois que d'autres membres du comité désirent assister à d'autres comités ce matin. Je pense que M. McAllister a fini son témoignage.

Le TÉMOIN: Oui, M. le président.

M. DOUGLAS: Peut-être que M. McAllister reviendra, car sans doute on aimerait le questionner sur bon nombre de choses qui sont venues devant le comité.

L'hon. M. LEMIEUX: Il peut revenir à la prochaine réunion?

Le PRÉSIDENT: Quand nous le désirerons.

M. COWAN: Quand nous réunissons-nous de nouveau? Mardi prochain à dix heures?

Le PRÉSIDENT: Dix heures, est-ce trop tôt?

Plusieurs DÉPUTÉS: Non, c'est très bien.

M. DOUGLAS: Je suggérerais qu'à la prochaine réunion nous appelions un représentant du département du combustible de la *Canadian National Railways,* de Toronto.

Le PRÉSIDENT: J'allais dire que nous avions deux témoins aujourd'hui: M. Cook, de la division de la statistique et M. Hudson, de la division des frais. Ne serait-il pas bon de poursuivre avec eux, à notre prochaine séance? Nous avons jugé à propos de les convoquer de bonne heure.

M. DOUGLAS: La seule raison pour laquelle je préconise cela dans le moment c'est que c'est plus ou moins une question d'urgence. Les mineurs de la Nouvelle-Ecosse travaillent actuellement un jour par semaine et il est question d'un contrat d'environ 600,000 tonnes offert à la compagnie de là-bas par les chemins de fer. Il semble y avoir un différend au sujet de l'offre de ce contrat et je crois que la question peut se régler vite. C'est une affaire d'urgence. Il s'agit de donner de l'emploi aux mineurs et je crois que ce comité peut s'occuper de cette question urgente en entendant cet homme au plus vite. Je regretterais de briser l'arrangement que le comité a fait. Je signalais simplement cette question d'urgence.

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais que M. Douglas se réunisse avec M. Keefer et moi-même pour que nous arrangions le programme de la prochaine séance en conséquence. M. Keefer et moi-même, nous sommes chargés de préparer le programme.

M. COWAN: Est-il possible d'obtenir des copies de ces témoignages, afin que nous puissions les avoir devant nous pour y référer?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous faisons imprimer ces témoignages tous les jours.

Le comité s'ajourne au mardi 12 avril 1921, à 10 heures a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ n° 425,
MERCREDI, 13 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur les affaires relatives à l'alimentation du Canada en combustible s'est réuni à 10 heures a.m. Le président, M. Steele, était au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: M. Cowan a proposé, appuyé par M. Maharg qu'un rapport soit fait à la Chambre des Communes pour recommander que les témoignages reçus par le comité spécial d'enquête sur les affaires relatives à l'approvisionnement futur du combustible au Canada soient imprimés d'un jour à l'autre et que la règle 74 s'y rapportant soit suspendue.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, permettez-moi d'indiquer ce que le comité du programme a fait depuis la dernière séance.

Comme ce comité l'avait décidé, on a envoyé aux premiers ministres des provinces la lettre suivante:—

"Un comité spécial de la Chambre des Communes a été nommé pour faire enquête sur toutes les affaires relatives à l'approvisionnement futur du combustible au Canada.

"Je suis chargé par le comité de vous en avertir afin que si votre gouvernement croit qu'il est de l'intérêt de votre province de faire des représentations sur les affaires qui font l'objet de l'enquête, le comité puisse, et il s'en fera un plaisir, fixer une date convenable pour que tout représentant que vous pourrez désigner pour y comparaître puisse être entendu."

Cette lettre a été envoyée aux premiers ministres de toutes les provinces.

Je puis dire que dès que cette lettre a été envoyée au premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, nous avons reçu le télégramme suivant du ministre des travaux publics et des mines de la Nouvelle-Ecosse:—

"La question objet de votre comité, approvisionnement futur du combustible au Canada, nous intéresse beaucoup. Avez-vous quelque suggestion à nous faire touchant la manière dont notre collaboration pourrait vous être le plus utile? Veuillez nous avertir et nous serons à votre disposition.

(Signé) E. H. ARMSTRONG,
Ministre des Travaux publics et des Mines.

J'ai répondu comme ceci:—

"L'hon. E. H. ARMSTRONG,
Ministre des Mines,
Halifax.

"Réponse votre télégramme: Comité sera heureux entendre représentants votre gouvernement sur tout aspect de la question du combustible, surtout sur ce qui pourrait vous aider augmenter production et étendre le marché du charbon de Nouvelle-Ecosse. Ecrit premier ministre Murray aujourd'hui.

Je puis dire que la seule réponse que nous ayons eue des premiers ministres provinciaux est celle du premier ministre de Québec, M. Taschereau. Dans sa réponse, il dit: "comme cettte affaire est du domaine du ministère des terres et forêts, je réfère la question à mon collègue, l'honorable M. Mercier".

Nous avons aussi une lettre de l'Association des manufacturiers canadiens disant qu'elle sera heureuse de coopérer avec notre comité dans le but de résoudre ce problème qui est d'une grande importance pour les manufacturiers du Canada.

Est-il nécessaire de mettre cela dans les témoignages?

M. COWAN: Je le crois. Pourquoi pas?

M. MAHARG: Il prourrait être bon que cela se sache.

Le PRÉSIDENT: Très bien. La lettre dit:—

" Cher M. Steele,

" On nous informe qu'un comité spécial de la Chambre des Communes a été nommé pour faire enquête sur les questions relatives à l'approvisionnement futur du combustible au Canada avec pouvoir d'examiner les témoins, de faire produire des documents, dossiers, et le reste.

" L'Association des manufacturiers canadiens a un comité qui s'occupe depuis assez longtemps de l'étude de ce problème et nous serons heureux de collaborer avec le comité, autant que possible, pour résoudre cette question qui est d'une grande importance pour les manufacturiers du Canada.

Votre tout dévoué,

(Signé) J. E. WALSH,
Gérant général."

Maintenant, suivant le désir du comité, nous avons demandé qu'on nous envoie un représentant de la *Canadian National Railways* ici pour hier, mais il n'a pas pu se rendre. Il sera ici demain.

M. COWAN: C'est très satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: Le vice-président sera ici. Mardi prochain, nous aurons un représentant du gouvernement albertain.

M. COWAN: Je comprends qu'il en vient deux.

Le PRÉSIDENT: Oui, l'honorable M. Côté et le professeur Pitcher. Je pourrais dire que j'ai aussi télégraphié à M. Dick, agent de vente de la "Dominion Coal Company" à Montréal, lui demandant de comparaître demain. Il a répondu qu'il lui conviendrait mieux de comparaître au commencement de la semaine prochaine, si cela fait l'affaire du comité.

M. COWAN: Je suppose que demain, la journée va être pas mal prise par la "Canadian National".

Le PRÉSIDENT: Oui, probablement. Peut-être que si nous pouvions fixer les jours où le comité se réunira, nous pourrions communiquer avec M. Dick. Les gens de l'Alberta seront ici mardi. Nous ne pouvons pas facilement nous réunir lundi.

M. COWAN: Les gens de l'Alberta arriveront-ils ici par le train de mardi matin?

Le PRÉSIDENT: Je le suppose.

M. COWAN: Je propose que nous nous réunissions mardi, de manière à ne pas les garder plus longtemps que nécessaire.

M. BLAIR: Je crois qu'il faudra bien près d'une journée de séance pour entendre M. Côté. Il peut probablement examiner toutes les faces de la situation albertaine.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous nous réunir mercredi?

M. COWAN: Je crois, M. le président, que nous devrions tenir nos séance aussi fréquemment que possible parce que nous avons beaucoup à faire. Je suis prêt à laisser tout le reste de côté pour que nous puissions nous réunir aussi souvent que nous le pouvons.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis que nous devrions nous réunir aussi fréquemment que possible. Si, à certains jours, nous ne pouvons pas nous réunir à cause d'autres réunions, cela peut s'arranger. Je demanderai à M. Dick de venir mercredi. Maintenant, si le comité doit aller au fond de cette question, il va falloir nous réunir souvent et être prompts à venir.

M. S. J. COOK est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre situation officielle?—R. Je suis le chef de la division des Mines, de la Métallurgie et de la Chimie au bureau fédéral de la statistique.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Depuis qu'on l'a créée, il y a un an. Auparavant, j'étais le chimiste des laboratoires relatifs aux aliments et aux drogues. La possibilité d'un retour de la disette de charbon que nous avons eue au Canada il y a trois ans, lorsque le gouvernement a dû nommer un contrôleur du combustible indique qu'il faut prendre des mesures appropriées pour assurer la continuité de l'alimentation du pays en charbon pour les fins commerciales et domestiques. Le problème n'est pas facile à résoudre, et la nomination par le parlement d'un comité spécial chargé d'examiner la question ne sera probablement qu'un pas vers une solution satisfaisante, si vraiment on peut en trouver une. Dans le passé, pendant la période d'abondance, peu de gens s'occupaient des moyens à prendre pour prévenir la pénurie. Et lorsque l'approvisionnement a été faible, il a fallu adopter des mesures temporaires.

Pendant la récente administration du service de contrôle du combustible au Canada par M. C. A. Magrath, on a tellement insisté sur l'importance de maintenir des dossiers complets sur toutes les données relatives à la production du charbon dans ce pays et aux importations des Etats-Unis, sous forme de tableaux faciles à consulter, que les principaux dossiers préparés sous ce régime ont été fondus avec ceux déjà compilés par le bureau de la statistique, et lorsque la division des mines du Bureau a été établie l'an dernier, le recueillement de dossiers complets sur l'approvisionnement en charbon a été une de ses premières entreprises. Tout ce travail se fait maintenant sur une base permanente et les divers gouvernements intéressés se trouvent desservis grâce à la collaboration des gouvernements provinciaux et fédéral, rendue possible par le bureau.

Organisation du travail

Pour l'information du comité, j'ai cru bon de donner un aperçu du travail qui se fait. Le bureau obtient chaque mois les chiffres relatifs à la production et à la consommation grâce à l'aide des divers départements provinciaux qui administrent les lois minières dans les provinces productrices de houille. Ce plan, inauguré en janvier 1920, pourvoit au recueillement des données de la production provenant des exploitants et fournies par les officiers provinciaux. Ainsi, on peut raisonnablement se fier aux données reçues. Les rapports viennent en double et une copie, après avoir reçu le visa des officiers provinciaux, est transmise à Ottawa pour être compilée avec les données des autres provinces, par le personnel entraîné de la division minière. Ce plan a eu de bons avantages dont profite l'exploitant. Celui-ci n'a maintenant qu'à remplir une formule par mois sachant qu'il ne sera pas obligé de faire le même travail plusieurs fois pour d'autres départements.

Récemment on a ajouté un perfectionnement à ce travail, et maintenant on reçoit des rapports quotidiens sur la production de toutes les mines du Canada.

Le ministère des Douanes donne deux fois par mois des rapports sur les importations et exportations du Canada en charbon. Ces chiffres sont absolument à jour et

tout le charbon qui entre au Canada venant des Etats-Unis est indiqué, par quantités et par espèces, pour chaque port d'entrée. Les exportations de charbon produit au Canada sont indiquées par les quantités expédiées par chaque port de sortie.

Ce calcul continuel de l'approvisionnement en charbon permet au gouvernement, dans les époques de pénurie, d'agir sagement dans le contrôle du combustible. A part cette mesure de préparation à l'action en cas d'urgence, on a encore fait peu de choses. Mais on peut maintenant discuter la possibilité de prévenir ces disettes de combustible et nous espérons qu'on pourra élaborer un plan défini à cette fin.

La situation houillère au Canada

Au Canada, la situation est très satisfaisante, dans le moment. L'exploitation houillère au Canada a été sujette à bien des vicissitudes et cependant, malgré tout, la production des houillères canadiennes en 1920 a dépassé celle de l'année précédente de trois millions de tonnes et a dépassé de un tiers de million de tonnes la production de 1913 qui avait été la plus élevée. En 1920, les exportations se sont élevées de plus d'un demi-million de tonnes à 2,558,223 tonnes, et les importations des Etats-Unis se sont élevées à 20,815,596 tonnes, soit une augmentation de plus de 22 pour cent sur l'année précédente. Dans le tableau qui suit, la production houillère de chaque province est indiquée pour chaque année de, 1911 à 1920 inclusivement. En outre, le pourcentage de la production canadienne totale dans chaque province a été calculé pour chaque année, de sorte qu'il est facile de voir la situation relative des provinces houillères.

Il y a ensuite un tableau que je pourrais peut-être lire et à l'alinéa suivant il y a un second tableau intitulé "Pourcentage de la houille produite par chaque province, chaque année, de 1911 à 1920" la production totale pour chaque année a été considérée comme 100 pour cent et le pourcentage de la production de chaque province a été calculé sur cette base. Voici les tableaux:—

PRODUCTION HOUILLÈRE DES MINES CANADIENNES, PAR PROVINCES, POUR LES ANNÉES DE 1911 À 1920

(Petites tonnes)

	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Sask.	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon	Total
1911. . . . Tonnes	7,125,551	55,781	217,193	1,565,930	2,581,369	2,840	11,548,664
1912. . . . "	7,834,724	44,780	232,234	3,326,238	3,200,226	9,245	14,647,447
1913. . . . "	8,135,104	70,311	219,645	4,189,536	2,897,840	20,442	15,532,878
1914. . . . "	7,448,062	99,240	240,300	3,743,672	2,444,024	13,465	13,988,743
1915. . . . "	7,513,739	126,923	243,125	3,390,567	2,198,355	7,487	13,480,196
1916. . . . "	6,911,995	143,658	294,264	4,667,033	2,785,453	3,300	14,815,703
1917. . . . "	6,345,335	189,668	360,623	4,873,637	2,660,834	5,264	14,435,361
1918. . . . "	5,836,370	266,585	348,988	6,126,443	2,879,099	2,900	15,460,385
1919. . . . "	5,790,196	166,377	379,347	4,933,660	2,649,516	.....	13,919,096
1920. . . . "	6,416,506	171,610	335,122	6,907,765	3,091,320	.....	16,922,323

POURCENTAGE DE LA HOUILLE PRODUITE PAR CHAQUE PROVINCE CHAQUE ANNÉE DE 1911 À 1920

	Nouvelle-Ecosse Pourcentage	Nouveau-Brunswick Pourcentage	Sask. Pourcentage	Alberta Pourcentage	Colombie-Britannique Pourcentage	Yukon Pourcentage	Canada Pourcentage
1911.	61.8	0.5	1.8	13.6	22.3	0.0	100
1912.	53.5	0.3	1.6	22.8	21.8	0.0	100
1913.	52.4	0.5	1.4	26.9	18.7	0.1	100
1914.	53.4	0.7	1.8	26.7	17.4	0.0	100
1915.	55.7	0.9	1.8	25.3	16.3	0.0	100
1916.	46.7	0.9	1.9	31.6	18.9	0.0	100
1917.	43.9	1.3	2.5	33.8	18.5	0.0	100
1918.	37.8	1.7	2.3	39.6	18.6	0.0	100
1919.	41.6	1.2	2.7	35.5	19.0	....	100
1920.	37.9	1.0	1.9	40.9	18.3	....	100

[M. S. J. Cook.]

Par ces tableaux on verra que la production houillère de la Nouvelle-Ecosse était de plus de 8 millions de tonnes en 1913, mais au-dessous de six millions et demi de tonnes en 1920.

Avant que je passe là-dessus, j'aimerais attirer votre attention sur certains chiffres pour renseigner ceux qui n'ont pas les chiffres devant eux. Le pourcentage de la houille produite au Canada par la Nouvelle-Ecosse est comme suit, sous la rubrique "Nouvelle-Ecosse"—en chiffres ronds 62, 53, 55, 53, 55, 46, 43, 37, 41 et 38. C'est dire que ces chiffres représentent les pourcentages de la production totale du Dominion attribuables à la Nouvelle-Ecosse. Cette courbe graduellement décroissante va de 62 pour cent en 1911 à 37 pour cent en 1920. En même temps, l'Alberta a haussé ses chiffres de 13 pour cent en 1911 à 22 pour cent en 1912, 26 pour cent en 1913, pratiquement la même chose en 1914 et 1915, 31 pour cent en 1916, 34 pour cent en 1917, 39 pour cent en 1918, puis 35 pour 100 en 1919 et 41 pour cent en 1920. Les autres provinces n'ont pas varié beaucoup. La Colombie-Britannique est descendue de 22 pour cent à 18 pour cent en 1920.

Je reviens au paragraphe que je lisais avant de faire cette digression. La production de certaines houillères de la Nouvelle-Ecosse actuellement est plus variable qu'elle n'a été depuis nombre d'années.

Il est difficile de dire au juste pourquoi cela a lieu. Mais il est reconnu que l'enrôlement intensif pratiqué parmi les mineurs de la Nouvelle-Ecosse pendant la guerre a presque démoralisé l'industrie minière dans cette province. Outre la difficulté d'obtenir des mineurs expérimentés, les exploitants ont eu à faire face à des problèmes de transport différents de ceux de la période de paix et si l'on a profité de l'occasion qui s'offrait de développer un commerce d'exportation avec les pays d'outre-mer et d'obtenir des contrats de l'amirauté, ce n'étaient là que des avantages temporaires, car un embargo a été placé sur l'exportation du charbon comme moyen de satisfaire, à la demande domestique. La situation de la main-d'œuvre dans l'industrie houillère a réflété toutes les variations de l'industrie sur tout le continent, de sorte que la diminution qui en est résultée n'est pas surprenante. La difficulté de l'exploitation dans les régions sous-marines est beaucoup plus grande que dans les autres régions, car si l'on trouve des ouvriers pour travailler dans les mines peu profondes on n'en trouve pas pour les autres. Le niveau de vie chez les populations minières n'est souvent pas très élevé, mais au Cap-Breton la situation est particulièrement mauvaise. Tous ces facteurs affectent la production et voilà des points qui doivent entrer en ligne de compte lorsqu'on étudie le problème général de l'alimentation en combustible.

Les mines de la Nouvelle-Ecosse, avec le temps et l'argent nécessaire pour se bien développer et assez de main-d'œuvre, pourraient probablement produire annuellement environ dix millions de tonnes. Cette quantité satisferait pleinement les besoins de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et du Québec, en supposant que l'anthracite n'est pas essentiel, et il en resterait un peu pour l'Ontario. Ou si Québec préfère continuer à importer de l'anthracite, les autres millions de tonnes de la houille bitumineuse de la Nouvelle-Ecosse pourraient servir à la consommation ontarienne.

La production possible de l'Ouest canadien est beaucoup plus problématique. Il est certain que le Canada possède comme seize pour cent de la richesse mondiale en charbon dans ce bassin de l'Ouest, mais la production de 6.9 millions, l'an dernier, accuse une augmentation de 40 pour 100 sur les 4.9 millions de tonnes de l'année précédente. Les conditions dans les régions houillères de l'Ouest ne se comparent pas du tout à celles de la Nouvelle-Ecosse. Ce fait complique le problème.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

Les six dernières années, le Canada a importé des Etats-Unis de la houille bitumineuse en quantités variant de neuf millions de tonnes en 1915 à dix-sept millions

et quart en 1918. C'est en 1918 que M. McGrath a contrôlé la situation du Canada au point de vue combustible.

Les importations d'anthracite ont varié dans les mêmes années, de 4 millions en 1915 à 5½ en 1917. Les importations de charbon des Etats-Unis, les six dernières années, dans les provinces, sont indiquées à la page suivante, par espèces de charbons.

Je comprends que le comité ne désire pas entendre lire toute cette page de chiffres. Vous en avez une copie devant vous.

M. COWAN: Je crois que c'est là un fort bon témoignage.

Le TÉMOIN: Vous noterez que l'on a réparti ceci par provinces, et vers le centre de la page vous verrez "l'Ontario central". Par ceci on entend cette partie est de la province qui s'étend de Fort-William et Port-Arthur, à l'exception de deux ports; ce sont les deux ports qui sont compris sous l'item "Tête des lacs".

M. Keefer:

Q. Que dites-vous de Jackfish?—R. Ce n'est pas un port douanier.

Q. C'est là qu'entre tout le charbon de l'Est et de l'Ouest à destination du Pacifique-Canadien.—R. Les item en question sont basés sur des données que nous a fournies le ministère des Douanes et les ports dont il est ici fait mention sont des ports douaniers.

Q. Ce serait alors une agence douanière de Port-Arthur?—R. Oui, on y trouvera les détails ayant trait à l'Ontario. Ceux qui voudront avoir le total, suivant l'item "Manitoba", constateront qu'il y a un deuxième item intitulé: "Le Manitoba y compris la Tête des lacs", parce qu'une grande partie du charbon qui entre à Fort-William et Port-Arthur va au Manitoba et nous avons l'habitude de calculer ensemble les item "Manitoba" et "Tête des lacs" comme représentant un seul district, laissant le reste de l'Qntario sous la colonne intitulée "L'Ontario Central".

Voici les chiffres de l'importation du charbon pour le Canada au cours des six dernières années et qui indiquent que cette importation s'est accrue de 13 millions de tonnes en 1915 à près de 18 millions de tonnes en 1916, 21 millions et demi de tonnes en 1917, 22 millions en 1918, 17 millions en 1919 et près de 21 millions de tonnes en 1920.

Q. Pouvez-vous expliquer la cause de cette diminution de 1917 à 1920? Est-elle causée par l'économie dans la consommation? Je vois ici une diminution de deux millions de tonnes; a-t-on fait venir cela des provinces maritimes?

M. HOCKEN: C'est quatre millions de tonnes.

M. KEEFER: Oui, c'est cela.

Q. Quelle explication raisonnable donner contre cette diminution de quatre millions de tonnes en 1920? En avez-vous quelque idée? Je sais que les Etats-Unis pendant un certain temps ont diminué leur exportation par un pourcentage fixe annuel.—R. Vous avez là, dans cet intervalle de 1916 à 1917, une situation grave en matière de combustible qui a contribué à la nomination de M. McGrath afin d'assurer au peuple assez de combustible pour survenir à ses besoins.

M. KEEFER: Non seulement ils ont pu amasser tout ce qui leur avait été expédié en 1916; il y avait encore une diminution par la raison que le contrôleur du combustible ne permettait pas que l'on importe de l'extérieur. Il y a peut-être là une explication. Je me demandais si vous en connaissiez quelque chose.

Le TÉMOIN: Je crois plutôt que cela provient d'une diminution dans la consommation.

M. KEEFER: Ou encore une substitution? Vous étiez tenu de brûler bien autre chose que du charbon.

Le TÉMOIN: Non, cela provient de la fermeture des établissements de munitions et la conséquente diminution dans la demande.

M. HOCKEN: Vingt pour cent; cela est très élevé.

M. KEEFER: Cela ne doit pas être aussi élevé.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne permettrions-nous pas à M. Cook de terminer la lecture de son état et alors nous pourrons donner au témoignage une meilleure forme.

Le TÉMOIN: Après ce détail il y en a un deuxième dans lequel on a analysé les chiffres de l'importation du charbon américain au Canada dans le but d'indiquer la catégorie du charbon importé et inscrite dans la colonne des " Charbon criblé et Charbon mou, Anthracite", et "Charbon en blocs et Charbon mou, bitumineux". Ces détails indiquent le chiffre des importations dans chacune des provinces comme auparavant, mais ils ne s'appliquent qu'à 1920.

IMPORTATIONS DU CHARBON PAR PROVINCES

Petites tonnes

	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Nouvelle-Ecosse:						
Anthracite.	84,789	90,711	71,263	43,789	60,095	45,334
Bitumineux.	471	4,153	26,326	1,097	4,076	3,044
Total.	85,260	94,864	97,589	44,886	64,171	48,378
Nouveau-Brunswick:						
Anthracite.	104,418	101,285	100,555	71,451	66,898	57,859
Bitumineux	888	12,396	21,904	5,035	11,751	936
Total.	105,306	113,681	122,459	76,486	78,649	58,795
Ile du Prince-Edouard:						
Anthracite.	17,631	15,821	5,147	5,105	9,574	5,544
Bitumineux	26	41	.....	.....	142	513
Total.	17,657	15,862	5,147	5,105	9,716	6,057
Québec:						
Anthracite.	1,168,168	1,292,744	1,664,095	1,500,664	1,378,460	1,544,456
Bitumineux	926,148	2,427,929	4,084,255	4,033,618	2,673,819	3,503,410
Total.	2,094,316	3,720,673	5,748,350	5,534,282	4,052,279	5,047,866
Ontario central:						
Anthracite.	2,398,129	2,539,807	2,963,940	2,842,964	2,978,472	2,945,782
Bitumineux	6,638,710	8,294,959	10,263,444	10,994,289	7,700,935	10,373,324
Total.	9,036,839	10,834,766	13,227,384	13,837,253	10,679,407	13,319,106
Tête des lacs:						
Anthracite.	280,615	499,843	493,424	315,509	465,676	285,682
Bitumineux	1,401,563	2,432,269	2,380,544	2,206,042	1,547,784	1,963,579
Total.	1,692,178	2,932,112	2,873,968	2,521,551	2,013,460	2,259,261
Total pour l'Ontario:						
Anthracite.	2,678,744	3,039,650	3,457,364	3,158,473	3,444,148	3,241,464
Bitumineux	8,040,273	10,727,228	12,643,988	13,200,331	9,248,719	12,336,903
Total.	10,719,017	13,766,878	16,101,352	16,358,804	12,692,867	15,578,367
Manitoba:						
Anthracite.	18,191	33,664	21,106	2,822	12,906	17,509
Bitumineux	61,195	104,235	420,803	28,234	62,746	43,547
Total.	79,386	137,899	441,909	31,056	75,652	61,056
Man. et tête des lacs:						
Anthracite.	298,806	533,507	514,530	318,331	478,582	313,191
Bitumineux	1,462,758	2,536,504	2,801,347	2,234,276	1,610,530	2,007,126
Total.	1,761,564	3,070,011	3,315,877	2,552,507	2,089,112	2,320,317
Saskatchewan:						
Anthracite.	5	58	9	37	.....	206
Bitumineux	781	721	745	419	1,406	535
Total.	786	779	754	456	1,406	741

IMPORTATIONS DU CHARBON PAR PROVINCES—*Fin*

Petites tonnes

Alberta:						
Anthracite	.....	.....	.....	.....	66	517
Bitumineux	1,011	251	749	913	1,131	607
Total	1,011	251	749	913	1,197	1,124
Colombie-Anglaise:	1915	1916	1917	1918	1919	1920
Anthracite	84	281	149	227	136	75
Bitumineux	15,453	12,382	20,943	4,784	6,700	13,128
Total	15,537	12,663	21,092	5,011	6,836	13,203
Yukon:						
Anthracite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	85	494	111	55	.....	9
Canada:						
Anthracite	4,072,030	4,574,214	5,319,688	4,782,568	4,972,283	4,912,964
Bitumineux	9,046,331	13,289,830	17,219,824	17,274,486	12,010,490	15,902,632
Total	13,118,361	17,864,044	22,539,512	22,057,054	16,982,772	20,815,596

ANALYSE DES IMPORTATIONS DE CHARBON PENDANT 1920

Provinces	Anthracite		Bitumineux		Total du charbon
	Criblé	Détaché	En blocs	Détaché	
Nouvelle-Ecosse	45,334	.....	2,784	260	48,378
Nouveau-Brunswick	57,859	.....	936	.....	58,795
Ile du Prince-Edouard	5,544	.....	513	.....	6,057
Québec	1,185,674	357,782	3,100,196	403,214	5,047,866
Ontario Central	2,828,893	116,889	8,622,771	1,750,553	13,219,106
Tête des lacs	295,682	.....	1,874,880	88,699	2,250,261
Total pour l'Ontario	3,124,575	116,889	10,497,651	1,839,252	15,578,367
Manitoba	12,520	4,989	23,601	19,946	61,056
Manitoba et tête des lacs	308,202	4,989	1,898,481	108,645	2,320,317
Saskatchewan	162	44	535	.....	741
Alberta	341	176	348	259	1,124
Colombie-Anglaise	75	.....	9,372	3,756	13,203
Yukon	.....	.....	9	.....	9
Total pour le Canada	4,433,084	479,880	13,635,945	2,266,687	20,815,596

La province d'Ontario est naturellement en tête quant à la quantité de charbon importé, la somme de charbon anthracite pour 1920 s'élevant à 2,945,782 petites tonnes pour l'Ontario central, soit une fraction de moins que pour 1919 dont l'importation s'élevait à 2,978,472 tonnes. En 1920 l'Ontario a reçu plus de charbon bitumineux que l'année précédente, la quantité étant de 10,373,324 petites tonnes en 1920 et 7,700,935 tonnes en 1919; cependant, ces chiffres n'ont pas atteint ceux de 1918 alors que l'Ontario central (à la tête des Lacs) importait 10,994,289 petites tonnes de charbon mou.

Le chiffre des importations de charbon bitumineux des Etats-Unis par la province de Québec pour l'année 1920 accusèrent une augmentation sur ceux de 1919, le total étant représenté par 3,503,410 petites tonnes en 1920 contre 2,673,819 tonnes en 1919. Il y eut aussi une augmentation dans la quantité d'anthracite, soit, en total, 1,544,465 tonnes en 1920 et 1,378,460 tonnes en 1919.

Pour tout le Canada le chiffre du charbon bitumineux importé en 1920 s'élevait à 15,902,632 tonnes et en 1919 à 12,010,490 tonnes. Quant à l'anthracite la quantité importée s'élevait à 4,912,964 tonnes en 1920 et à 4,972,283 tonnes en 1919.

M. Ross: Cela ne signifie rien à moins que vous puissiez nous en expliquer la raison. A quoi attribuer cet état de choses? Il doit y avoir une raison? Je crois que la question posée par M. Keefer est tout à fait au point.

[M. S. J. Cook.]

Le PRÉSIDENT: Je pourrais peut-être faire comprendre au comité que M. Cook ne pose pas ici en autorité en dehors de la statistique.

M. KEEFER: Il représente le ministère des Mines.

M. DOUGLAS: Cet état de choses peut bien tenir de la grève de 1918.

M. KEEFER: A cette époque on recevait du charbon en quantité moindre.

M. ROSS: Voici ce que je veux savoir: j'ai remarqué qu'il y avait une augmentation considérable dans la quantité de charbon bitumineux consommé, et je me demande si le peuple cherche à remplacer l'anthracite par le charbon bitumineux.

M. KEEFER: Il ne s'agit pas de cela parce qu'il y a une augmentation dans la quantité de charbon bitumineux; ce n'est pas là la raison.

M. COWAN: Il est dit que les importations d'anthracite sont un peu moins élevées, ce qui prouverait ce qu'en pense M. Ross.

M. ROSS: C'est ce que je comprends; est-ce que le peuple commence à s'en servir?

M. KEEFER: Au cours de l'année il a fallu fermer les théâtres et autres maisons du genre; en soi ceci constituait une économie dans l'emploi du charbon.

M. COWAN: Oui, mais on fait généralement servir l'anthracite pour des fins domestiques et industrielles.

M. KEEFER: Je suis d'avis que nous devrions ne plus interrompre ce témoin.

Le PRÉSIDENT: Je crois que plus tard nous entendrons des témoins qui seront en mesure de nous expliquer ces choses avec connaissance de cause.

Le TÉMOIN: J'avais entrepris non pas de discuter ces faits mais de les placer sous vos yeux. A la fin de 1920 la division des levés géologiques des Etats-Unis établissait que la production du charbon était limitée surtout par la demande et que les wagons et la main-d'œuvre suffisaient à remplir toutes les commandes. De plus à cause de la douceur de l'hiver on a pu en accumuler de grandes quantités.

Réparti par les provinces les tableaux d'exportation de charbon canadien accusent une exportation totale de 2,070,050 tonnes en 1919 et de 2,558,223 tonnes en 1920, soit une augmentation de près d'un demi-million de tonnes.

CHARBON CANADIEN EXPORTÉ

(Petites tonnes)

Province d'où le charbon est sorti	1919	1920
Nouvelle-Ecosse	994,107	1,245,673
Nouveau-Brunswick	59,090	113,050
Ile du Prince-Edouard	.....	2
Québec	929	1,372
Ontario	5..	.....
Manitoba	167	721
Saskatchewan	389	3,132
Alberta	1,022	3,106
Colombie anglaise	1,014,201	1,191,103
Yukon	140	64
Total	2,070,050	2,558,223

Si l'on analyse le tableau des exportations de charbon canadien à l'étranger pendant l'année on verra que la Nouvelle-Ecosse a exporté à l'étranger plus de charbon que nulle autre province, ces exportations à destination de l'étranger s'élevant à 1,245,673 petites tonnes contre 994,107 tonnes l'année précédente.

M. ROSS: Quel pays étranger? Pouvez-nous dire cela, M. Cook?

Le TÉMOIN: Je ne tiendrais pas à ce que cette information fasse partie de vos archives, mais une grande partie de ce charbon fut expédié en Europe pour la Hollande et le Danemark. Je crois que je puis vous fournir les chiffres exacts pour ce pays si vous y tenez.

M. ROSS: Je crois que ce serait une excellente chose à savoir.

Le TÉMOIN: Je crois qu'on en a expédié une grande partie en Hollande et au Danemark.

M. Keefer:

Q. Et un peu en Italie?—R. Oui.

C'est la Colombie anglaise qui figure en deuxième rang avec 1,191,103 petites tonnes à son crédit pour 1920 et 1,014,201 tonnes en 1919.

D'après ce tableau vous verrez qu'en 1919 c'était la Colombie anglaise qui était en tête de la liste, bien qu'elle ne fut pas beaucoup supérieure à la Nouvelle-Ecosse sur cet article.

On a, d'après les données utilisables, déterminé un chiffre que l'on a indiqué sous le titre "Approvisionnement de charbon" pour chaque division provinciale, la Colombie anglaise et le Yukon étant considérés à cette fin comme une seule unité, et l'Ontario, à l'ouest de et y compris Fort-William et Port-Arthur, étant considérés comme relevant du même district que le Manitoba, laissant ainsi le reste de l'Ontario sous le titre "Ontario Central".

D'après la même base, on a réparti les données de façon à indiquer la part de l'Est du Canada distincte de celle qui est assignée à l'Ouest canadien, la ligne de démarcation étant établie dans les ports à la tête des lacs avec Fort-William et Port-Arthur qui sont compris dans la division de l'Ouest.

Pour expliquer les termes usités dans ce tableau on donne les définitions suivantes:

Rendement.—La quantité totale sortie de la mine, y compris les débris. Les données sont extraites de l'état mensuel des entrepreneurs miniers.

Maintenant, ces chiffres diffèrent de ceux que vous verrez cités quelquefois; par le mot "production" on entend généralement le produit des ventes et des envois. J'explique ceci afin d'éviter la confusion.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, le rendement est la quantité—

Le TÉMOIN: Tout ce qui sort de la mine.

Le président:

Q. Même ce qu'ils utilisent eux-mêmes comme combustible?—R. Tout, même les débris qui sont amassés et jetés ensuite. C'est la quantité de charbon payable qui sort de la mine.

Importations: Coût total aux frontières venant des entrepôts américains, c'est-à-dire encore en douane: données de la douane.

Ce renseignement nous est fourni deux fois le mois par le ministère des Douanes.

Ces chiffres de l'importation diffèrent un peu de ceux que vous en donneront les rapports mensuels relatifs au commerce d'importation du Canada, parce qu'on les appelle les importations en vue de la consommation et n'ont trait qu'au charbon passé à la douane. En ce qui a trait à l'anthacite, ces deux item sont pratiquement identiques car il n'y a pas de frais douanier sur l'anthracite; mais pour le charbon bitumineux sur lequel il y a un droit douanier de 53 cents la tonne, plusieurs compagnies importent ce charbon pour en faire l'emmagasinage, c'est-à-dire l'entreposage. "Entreposage" est un terme de douane, et on dépose le charbon en entrepôt pour jusqu'à ce qu'on en ait besoin. Par exemple, à la tête des lacs où l'on entasse le charbon pendant la saison de navigation, une grande partie de ce charbon est tenue en entrepôt jusqu'en janvier ou février sans que les droits douaniers en aient été acquittés. Les chiffres que j'ai cités se rapportent au charbon que l'on reçoit dans chacun des ports ou dans chaque province. Ils ont trait au charbon entré sans qu'on se soit inquiété de savoir si les droits avaient été ou non acquittés. Par conséquent ces chiffres d'importation sont établis d'après la douane et nulle partie de charbon qui est inscrit dans la colonne des importations n'est réexporté.

Exportations.—Charbon provenant des mines canadiennes et expédié en destination de pays étrangers. Ces chiffres sont encore de la douane.

Envois.—Reçu des autres provinces ou expédié à ces provinces. Ces chiffres sont extraits des états mensuels des entrepreneurs houillers, chacun de ces entrepreneurs étant tenu de faire connaître la somme de ses envois interprovinciaux. Chacun est

tenu de faire sa déclaration quant au nombre exact de tonnes qu'il a expédiées et la province où il l'a expédié; c'est sur ces déclarations que nous avons calculé nos données relatives au mouvement interprovincial du charbon canadien et qui sont aussi exactes que nous puissions les établir. Il y a encore ces chiffres qui ont trait à l'"approvisionnement du charbon" et que nous avons calculés. Nous sommes arrivés à cela en ajoutant les chiffres de l'importation et les envois reçus d'autres provinces et en déduisant les chiffres de l'exportation et les expéditions hors des provinces mentionnées. Dans un sens on ne peut pas dire que ces chiffres ont trait à la consommation, mais ils tendent à l'établissement de données représentant la somme totale de charbon en mouvement dans les limites de provinces ou de divisions pendant une période donnée. J'ai à cet effet un tableau qui semble plus clair que les explications hâtives que je puis vous donner; il suffira de quelques minutes pour vous en donner l'idée exacte.

(Indiquant le tableau.) Ce tableau montre les chiffres qui vous sont donnés dans la revue intitulée la *Canadian Coal Supply.*

M. Keefer:

Q. Ne pourriez-vous pas en faire tirer une copie au ferro-prussiate et nous la remettre?

M. COWAN: Oui, et nous pourrions nous en servir au besoin.

M. KEEFER: Vous pourriez nous la transmettre avec ce rapport que vous avez bien voulu nous préparer; vous pourriez en faire tirer une copie sur papier-toile puis au ferro-prussiate.

Le TÉMOIN: Oui. Je vais maintenant vous indiquer ce qui a servi de base à ce tableau. Nous avons établi une ligne de base au-dessus de laquelle nous avons inscrit le rendement de charbon des provinces. Cette colonne de "Rendement" a été divisée en sections afin d'y indiquer la partie du rendement expédiée aux autres provinces, quelle partie a été exportée du Canada et quelle partie reste au pays, dans la province mentionnée. Au-dessous de cette ligne de base nous avons fait entrer les chiffres de l'importation du charbon des Etats-Unis qui ont été inscrits dans la première section et les envois reçus des autres provinces ont été inscrits dans les sections suivantes. Ainsi, en prenant cette section intermédiaire, au-dessous et au-dessus de la ligne de base, vous obtenez la région qui représente le rendement de charbon. La première colonne indique les données se rapportant à la Colombie anglaise et au Yukon et chaque colonne suivante à travers la page a trait à une province, toutes les provinces étant ainsi suivies dans leur ordre géographique à travers le continent. (Indiquant.) Voici, par exemple, l'Ontario avec son entier approvisionnement de charbon indiqué dans la colonne des importations des Etats-Unis, sauf une très faible quantité reçue des autres provinces.

M. Keefer:

Q. Si vous avez fini votre rapport je tiens à vous poser quelques questions?—R. Si vous le permettez, il me reste encore une petite partie de ce rapport.

Voici l'approvisionnement du charbon canadien:—

Au cours de 1920 (Petites tonnes).

	Rendement	Importations	Reçu des autres provinces	Expédié aux autres provinces	Exportations	Approvisionnement de charbon
Nouvelle-Ecosse:						
Anthracite.	.....	45,344	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	6,416,506	3,044	664	1,408,410	.....	.....
Total..	6,416,506	48,378	664	1,408,410	1,245,673	3,811,465
Nouveau-Brunswick:						
Anthracite.	.....	57,859	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	171,610	936	1,032,996	38,842	.....	.....
Total..	171,610	58,795	1,032,996	38,842	113,050	1,111,509

Au cours de 1920 (Petites tonnes)—*Suite.*

	Rendement	Importations	Reçu des autres provinces	Expédié aux autres provinces	Exportations	Approvisionnement de charbon
Ile du Prince-Edouard:						
Anthracite	.....	5,544	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	.....	513	120,670	.....	.....	.....
Total	.....	6,057	120,670	.....	2	126,723
Québec:						
Anthracite	.....	1,544,456	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	.....	3,503,410	281,302	.....	.....	.....
Total	.....	5,047,866	281,302	.....	1,372	5,327,796
Ontario Central:						
Anthracite	.....	2,945,782	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	.....	10,373,324	11,620	.....	.....	.....
Total	.....	13,319,106	11,620	.....	.....	13,330,726
Est du Canada:						
Anthracite	.....	4,598,975	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	6,588,116	13,881,227	1,447,252	1,447,252	.....	.....
Total	6,588,116	18,480,202	1,447,252	1,447,252	1,360,087	23,708,221
Tête des lacs:						
Anthracite	.....	295,682	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	.....	1,963,579	629	.....	.....	.....
Lignite	.....	.....	14,271	.....	.....	.....
Total	.....	2,259,261	14,900	.....	.....	2,274,161
Manitoba:						
Anthracite	.....	17,509	1,356	.....	.....	.....
Bitumineux	.....	43,547	259,065	.....	.....	.....
Lignite	.....	.....	604,465	.....	.....	.....
Total	.....	61,056	864,886	.....	721	925,221
Saskatchewan:						
Anthracite	.....	206	4,657	.....	.....	.....
Bitumineux	.....	535	176,616	.....	.....	.....
Lignite	335,122	.....	1,138,600	151,019	.....	.....
Total	335,122	741	1,319,873	151,019	3,132	1,501,585
Alberta:						
Anthracite	127,513	517	.....	11,072	.....	.....
Bitumineux	3,419,147	607	9,278	366,565	.....	.....
Lignite	3,361,105	.....	599	1,658,895	.....	.....
Total	6,907,765	1,124	9,877	2,036,532	3,106	4,879,128
Colombie anglaise et Yukon:						
Anthracite	.....	75	5,059	.....	.....	.....
Bitumineux	3,091,320	13,137	69,225	148,248	.....	.....
Lignite	.....	.....	51,979	.....	.....	.....
Total	3,091,320	13,212	126,263	148,248	1,191,167	1,891,380
Ouest du Canada:						
Anthracite	127,513	313,989	11,072	11,072	.....	.....
Lignite	3,696,227	.....	1,809,914	1,809,914	.....	.....
Bitumineux	6,510,467	2,021,405	514,813	514,813	.....	.....
Total	10,334,207	2,335,394	2,335,799	2,335,799	1,198,126	11,471,475
Total pour le Dominion:						
Anthracite	127,513	4,912,964	.....	.....	.....	.....
Bitumineux	13,098,583	15,902,632	.....	.....	.....	.....
Lignite	3,696,227	.....	.....	.....	.....	.....
Total	16,922,323	20,815,596	.....	.....	2,558,223	35,179,696

1. PROBLÈME D'APPROVISIONNEMENT DU COMBUSTIBLE AU CANADA

On a dit que le problème de l'approvisionnement du combustible au Canada impliquait plusieurs questions, mais dans l'espace de temps limité accordé à cette étude il a été impossible de faire plus qu'esquisser quelques-unes des phases qui s'imposent à tous ceux qui cherchent à maîtriser les détails de la situation au point de vue de l'approvisionnement du combustible.

Si l'on tient compte de la valeur des exportations, des importations et du rendement du charbon, le problème posé implique une somme d'argent s'élevant à plus de 150 millions de dollars. De cette somme on peut dire que 76 millions ont trait au rendement du charbon canadien. En d'autres termes, le problème mérite beaucoup plus d'attention que ne peut lui en donner un comité parlementaire dans les quelques heures dont il peut disposer.

Pour servir de plan d'action il faudrait que le comité recommande l'établissement d'une enquête placée sous la direction d'un homme qui soit parfaitement au courant de l'industrie houillère dans toutes ses ramifications. On devrait accorder à ce commissaire enquêteur toute l'aide voulue et ne lui imposer que la seule condition que son rapport soit complet et authentique et qu'il contienne des recommandations définitives devant servir à la gouverne du comité dans la préparation et la présentation au parlement de toute pièces législative jugée nécessaire. On pourrait y découvrir les divers besoins des mines situées dans les différentes provinces; étudier la question du transport, les méthodes d'exploitation minière et, au besoin, suggérer des changements à opérer; explorer les conditions industrielles prévalant dans les centres miniers et, enfin, s'assurer d'une utilisation plus économique de nos divers combustibles d'après les méthodes de génie les mieux connues. Je ne veux pas ici parler d'une tâche semblable à celle qui se poursuit dans l'Ouest par le Conseil des Recherches au sujet de la mise en briquettes et de la carbonisation du lignite, bien que l'on en ait fait un travail de grand mérite, mais une meilleure utilisation du combustible dans les établissements industriels. Je crois avoir vu quelque part à ce sujet qu'on a déjà réussi par là à réaliser une économie de quinze à vingt pour cent dans la somme de combustible employée.

M. KEEFER: C'est là le point auquel je voulais en arriver; je sais qu'on a déjà réussi à réaliser une forte économie dans ce sens.

Le TÉMOIN: L'emploi de grilles à chaîne et de tisseurs automatiques à contribué à une économie appréciable de combustible dans un grand nombre d'établissements industriels. Ce sont autant de questions que, je crois, l'on devrait étudier en détail. On pourrait étudier toutes ces questions et d'autres du même genre et y intéresser les représentants des bureaux du gouvernement, les autorités minières et les organisations professionnelles intéressées, et les conclusions serviraient, comme d'autres l'ont fait dans le passé, de guide dans l'établissement de principes précieux dont l'application serait d'une valeur inestimable pour les temps à venir.

Maintenant plusieurs ministères et représentants nommés à cet effet ont déjà fait des travaux d'enquête sérieux dans ce sens et les rapports publiés à la suite ont été d'une grande valeur, mais je suis d'avis que ce comité ferait bien de s'assurer les services d'un homme dont le mérite est connu de tous et dont les connaissances s'étendent à tout le champ qui fait le sujet de vos recherches, lui donner toute l'autorité voulue pour faire une enquête complète et entendre les recommandations qu'il aurait à la suite à vous communiquer. Je crois que c'est le meilleur conseil que je puis vous donner.

M Keefer:

Q. M. Cook, nous apprécions beaucoup votre rapport qui dénote une somme d'étude considérable et qui, j'en ai la conviction, nous sera d'une grande utilité;

mais au sujet du dernier point que vous avez soulevé savez-vous combien de temps il faudrait pour faire une telle enquête?—R. Moins d'une année.

Q. Dans ce cas nous ne pouvons pas nous attendre à en profiter au cours des deux ou trois mois prochains?—R. Je ne le crois pas. Il faudrait environ huit mois pour un tel travail.

Q. Mais il ne s'agit, en somme, que de la coordination des données?—R. C'est vrai; c'est une question de coordination et je crois que les producteurs des différents centres houillers seraient heureux de participer à ce genre de recherche.

Q. Pourriez-vous nous dire quel ministère serait le mieux en mesure de se charger de cela, car nous ne tenons pas sortir du gouvernement si nous pouvons utiliser à cette fin les services de nos propres fonctionnaires?—R. De quelque façon que je réponde, je suis certain de m'attirer des désagréments; il y a plusieurs ministères...

Q. C'est une question de jalousie entre les divers ministères?—R. Non, je ne puis dire cela. Plusieurs ministères sont déjà chargés de divers districts; par exemple, la division des terres minières et du Yukon du ministère de l'Intérieur a juridiction sur les terres de la Couronne de l'Ouest; puis vous avez le ministère des Mines...

Le PRÉSIDENT: J'allais dire qu'avant son départ M. Cook est prêt à répondre à toute question que les membres jugeraient à propos de lui poser.

M. COWAN: J'aimerais à lui poser quelques questions au sujet de l'augmentation dont on a fait rapport au sujet de la consommation de charbon bitumineux dans la province de Québec. Il va sans dire que nous aimerions à voir dans cette province une plus grande quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse. Reste à savoir si ce charbon bitumineux est aussi bon que celui de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Savez-vous de quelle mine américaine nous vient ce charbon bitumineux, car plus tard nous aimerions peut-être à obtenir une bonne analyse de ce charbon. Savez-vous d'où vient ce charbon?—R. Cet approvisionnement canadien vient presque exclusivement des mines de la Pensylvanie, de l'ouest de la Virginie et de l'Ohio. Je ne crois pas qu'il soit question de la qualité. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse est de qualité supérieure. Comme vous vous le rappelez la flotte britannique a fait usage de ce charbon pendant la guerre et cela pour la première fois dans son histoire. Antérieurement à cela tout le charbon destiné à la flotte britannique venait du district de Pocahontas en Pensylvanie ou du pays de Galles et il a fallu alimenter la flotte du charbon venant de Sydney en Nouvelle-Ecosse.

Q. Il faut donc que ce charbon en destination du Québec soit transporté de la Pennsylvanie et de la Virginie par voie ferrée, et ainsi le seul point de concurrence serait les taux de transport par eau du Cap-Breton à Québec?—R. Le coût de production varie en Nouvelle-Ecosse et il est relativement élevé.

M. Keefer:

Q. Ces taux sont-ils plus élevés la tonne?—R. Je ne saurais le dire.

Le PRÉSIDENT: Je ne tiens pas à poser des restrictions à la discussion, mais nous aurons ici plus tard des témoins qui seront en mesure de nous donner des renseignements autorisés à ce sujet et, sans vouloir critiquer les opinions de M. Cook, je suppose qu'il ne peut pas parler avec autorité sur le sujet.

M. MAHARG: Monsieur le président, serait-il permis de demander au témoin des explications relevant des déclarations contenues dans son rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. Maharg:

Q. Vous dites que "le rendement possible du charbon dans l'Ouest du Canada est plutôt une affaire de spéculation". Pour quelle raison dites-vous cela?—R. Le charbon est plus facile à exploiter dans l'Alberta que dans la Nouvelle-Ecosse. Les mines y sont moins profondes, et une grande partie du rendement de lignite est à fleur de terre; ainsi un cultivateur peut plus à son aise creuser et y trouver son propre approvision-

nement. De plus l'on a constaté que dans certaines parties de l'Ouest les couches inférieures contiennent du charbon de meilleure qualité que celles de dessus; on en a fait l'expérience. Il devient donc très difficile d'exploiter ces couches supérieures et il semble qu'il y aurait beaucoup à faire dans l'amélioration des méthodes d'exploitation minière et même dans l'emploi obligatoire de méthodes modernes pratiques. Plus d'un mineur de l'Alberta manque de connaissances sur cet article, c'est-à-dire, il y a environ trois cents mines dont un grand nombre sont exploitées par des gens qui ne comprennent pas l'anglais et, autant que j'aie pu constater, ces gens ont gâté l'industrie au point où l'on ne peut plus guère y suivre les dictées du vrai génie minier. Ils ruinent plus de terre à charbon qu'ils en usent avantageusement.

M. Maharg:

Q. Lorsque vous parlez de " possibilité " vous exprimez un doute.—R. C'est plutôt une question de méthode d'exploitation qu'un facteur de rendement. Il n'y a pas de doute que l'Alberta seul contient près de 16 pour 100 du rendement total de l'univers.

Q. Entretenez-vous quelque doute quant à la possibilité d'augmenter le rendement des mines de l'Alberta?—R. Cela dépend des méthodes que l'on y suivra. Il y a tout lieu de croire que de telles méthodes d'exploitation existent et peuvent être appliquées. On n'en a point fait l'essai et si on ne les utilise pas, il est certain que la production en souffrira. Si toutes les mines de la province étaient organisées d'après de vrais principes du génie minier...

M. Keefer:

Q. C'est donc dire qu'il y a absence d'une exploitation minière scientifique?—R. Je le crois.

M. Cowan:

Q. N'est-ce pas plutôt à cause du fait que la plupart des mines de l'Alberta sont entre les mains de petites compagnies...

Le PRÉSIDENT: Si l'on me permet une autre remarque: nous aurons ici mardi prochain des représentants du gouvernement de l'Alberta, des experts, qui nous parleront de la situation là-bas. Ne pensez-vous pas que nous puissions obtenir des informations plus précices d'eux que de la part de M. Cook?

M. Ross:

Q. Vous n'êtes pas un expert en génie minier?—R. Non.

Q. Vous n'avez pas visité ce pays?—R. Non.

M. Cowan:

Q. Vous avez dit que les conditions de vie en Nouvelle-Ecosse étaient très mauvaises; qu'entendez-vous par cela?—R. Que 35 pour 100 des maisons à Sydney n'ont pas de système d'égouts.

Q. Et croyez-vous que le gouvernement provincial permette cela?—R. C'est pourtant ce qui existe.

Q. La compagnie cherche-t-elle à améliorer ces logis?—R. Je ne tiens pas à trop m'aventurer là-dessus, car la compagnie est la propriétaire d'un grand nombre de ces maisons, et il reste à savoir si elle devrait dépenser plus d'argent sur ses propriétés ou si c'est à cause qu'elle en a tellement dépensé que les mineurs ne veulent rien faire d'eux-mêmes. Il est certain qu'à Sydney les conditions sont...

M. HOCKEN: Absolument repoussantes; je suis passé par là.

Le TÉMOIN: Je crois que cette déclaration est assez juste.

M. Cowan:

Q. Vous êtes d'avis qu'un tel état de choses est partiellement responsable du coût élevé du charbon et de la diminution dans le rendement?—R. Je crois que de mau-

vaises conditions de vie tendent à soulever le malaise industriel et lorsque les mineurs ne sortent pas de charbon. . .

M. DOUGLAS: Je ne tiens pas à relever vos déclarations mais pour l'exactitude dans nos dossiers je crois qu'elles devraient être plus justes. Ce n'est pas à Sydney que l'on produit le charbon.

Le TÉMOIN: Je voulais parler du district de Glace-Bay; c'est de cette région que je voulais parler. Il serait peut-être bon de changer le mot Sydney en celui de Glace-Bay dans le dossier.

Q. Vous avez dit qu'environ 35 pour 100 des maisons n'étaient pas habitables? —R. A peu près cela.

Q. Vous pourriez tout aussi bien dire toutes les maisons, car c'est un fait.

Le PRÉSIDENT: Cela n'est-il pas la preuve que vous interrogez le témoin sur des choses au sujet desquelles il n'a pas d'information absolument exacte?

M. MAHARG: Nous supposons qu'un témoin qui présente un rapport écrit et fait des déclarations à ce sujet doit être plus ou moins familier avec les conditions dont il parle.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a autre chose que l'on désirerait demander au témoin?

M. KEEFER: Nous pourrons le rappeler et l'interroger à loisir sur ce point?

M. HOCKEN: Le ministère est-il au courant des économies que l'on peut effectuer par la construction d'un établissement central de chauffage et l'économie du charbon qui pourrait en découler? Je vous demande si votre ministère est renseigné à ce sujet? —R. Notre ministère n'a pas de renseignements à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Nous ajournerons maintenant jusqu'à 10.30 demain matin.

Le comité ajourne jusqu'à jeudi, le 14 avril 1921, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ 425,
JEUDI, le 14 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour étudier la question de l'approvisionnement futur du combustible au Canada se réunit à 10.30 h. du matin sous la présidence de M. Steele, son président.

LE PRÉSIDENT: Nous avons avec nous M. Vaughan, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada qui est appelé à donner son témoignage.

M. R. C. VAUGHAN, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle position officielle occupez-vous?—R. Celle de vice-président chargé des achats et des fournitures pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

Q. Avez-vous quelque état de préparé pour le comité?—R. J'ai ici quelques états. Je suppose qu'une des premières choses que vous désirez savoir c'est la quantité de charbon employée par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Q. Préférez-vous suivre l'ordre de ces questions ou celui dans lequel se trouvent vos documents?—R. Comme vous le désirez; je n'ai pas ici une copie de ces questions, mais si vous désirez me les poser dans l'ordre indiqué; la première a trait au nombre total de milles, vous avez cela?

Q. Oui.—R. Consommation totale; j'ai ici un état indiquant la consommation totale du charbon sur le chemin de fer National du Canada, et cet état porte une indication de la quantité de charbon venant des Etats-Unis, celle de l'Est du Canada et celle de l'Ouest canadien pour les années 1919 et 1920. Les tableaux concernant l'année 1920 comprennent le Grand-Tronc-Pacifique, ce qui explique le surplus de consommation, mais je crois que ce tableau se passe d'explications.

M. Cowan:

Q. Pourrions-nous en avoir la lecture afin de le bien saisir?—R. Chemin de fer National du Canada: nombre total de tonnes reçues pendant les saisons 1919-20 et 1920-21. A compter du 1er avril 1919 au 31 mars 1920, nous avons employé, c'est-à-dire reçu, 1,099,824 tonnes de charbon américain. Pendant le même exercice nous avons reçu 914,425 tonnes de charbon venant de l'Est du Canada et 411,301 tonnes de l'Ouest canadien, ce qui fait un total de 2,425,550 tonnes. Je dois expliquer ici, il est vrai, que nous avons débuté en 1919 avec un stock considérable de charbon en magasin sans lequel il nous aurait fallu en acheter une quantité un peu plus élevée pour cette même période. Maintenant, pour l'année se terminant le 31 mars 1921, nous avons acheté 1,312,872 tonnes de charbon américain. Nous avons aussi acheté 1,064,690 tonnes de charbon canadien venant de l'Est du Canada et 1,147,280 tonnes de l'Ouest canadien, ce qui fait un total de 3,524,842 tonnes. Le tableau se rapportant à 1920-21 comprend aussi l'approvisionnement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

M. COWAN: Sommes-nous sensés poser des questions sur chaque point soulevé?

LE PRÉSIDENT: Oui, si nous nous en tenons strictement à cela. Vous avez une liste des questions auxquelles doit répondre M Vaughan; il serait peut-être mieux de le questionner à ce sujet.

M. Cowan:

Q. A quel endroit avez-vous reçu ce charbon américain?

LE PRÉSIDENT: Nous aurons ce renseignement plus tard.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Que répondriez-vous à cette question?—R. Que la plus grande partie du charbon venant de l'Ouest, de fait tout le charbon venant de l'Ouest, entre à Port-Arthur et à Fort-William, tandis que le charbon venant de l'Est est employé à Toronto, à Montréal, à Drummondville, à St-Hyacinthe et à Cobourg.

M. Cowan:

Q. Savez-vous de quelle partie des Etats-Unis vous vient ce charbon?—R. Oui.

Q. Quelle est la distance par voie ferrée de la mine aux rives du lac?—R. Je ne saurais vous le dire, mais je puis vous en donner le taux approximatif de transport.

Q. Je voudrais savoir quelle est la différence entre le prix du charbon américain et—R. Le charbon qui entre pour nous à Port-Arthur et à Fort William est expédié de la Pennsylvanie et de l'Ohio aux ports du lac Erié. La moyenne du taux de transport est de $1.95 la tonne des mines au lac Erié et celui du transport par eau du lac Erié à Port-Arthur et Fort-William est de 50 cents la tonne.

M. Blair:

Q. Jusqu'où, à l'ouest de Fort-William et de Port-Arthur, utilisez-vous ce charbon?—R. Jusqu'à Winnipeg seulement depuis un an ou deux, tandis que le charbon de l'Ouest n'a jamais dépassé Winnipeg vers l'est.

M. Douglass (Cap-Breton):

Q. Vous avez fait mention des taux par voie ferrée jusqu'au port et des taux par eau?—R. Oui.

Q. Combien coûte le déchargement?—R. A la tête des lacs, c'est-à-dire à Port-Arthur et à Fort-William, le taux réglementaire est de 75 la tonne, ce qui représente approximativement le coût; cela comprend le déchargement des navires sur le quai, l'emmagasinage sur le quai et le rechargement sur les wagons.

Q. Quel est le coût du transbordement des wagons sur le bateau?—R. Au lac Erie?

Q. Oui.—R. Ce taux comprend le chargement sur les bateaux.

M. Cowan:

Q. Ce charbon qui est un charbon de chaudière ne souffre pas des opérations du transbordement?—R. Il y a toujours un peu de bris et plus on le manipule plus il se casse.

Q. Y a-t-il beaucoup de perte provenant de la manipulation?—R. Il y a très peu de perte; avec les machines dont on se sert au lac Erié, on enlève des wagons chargés de charbon et on en verse le contenu dans le bateau.

Q. Pouvez-vous me dire quelle serait la différence entre le taux de transport de la mine de Pennsylvanie jusqu'au lac ajouté au transport par eau à partir du lac jusqu'à Fort-William, et les frais de transport sur le charbon canadien à partir des mines de l'Alberta jusqu'à Port-Arthur?—R. Je puis calculer cela pour vous dans un instant. Ajoutont 50 cents la tonne pour transport par eau à partir du lac Erié à $1.95 la tonne pour le transport par voie ferrée jusqu'au port, 53 cents de droit douanier, 75 cents pour les frais de la manipulation à la tête des lacs, sans tenir compte de l'échange, nous avons un total de $3.73 couvrant les frais du parcours de la mine jusqu'au moment où on le charge sur les wagons à Fort-William ou Port-Arthur selon le cas.

Q. Quel serait le taux de transport de la mine de l'Alberta jusqu'à ce dernier endroit?—R. La distance des diverses mines de l'Alberta qui produisent du bon charbon à chaudière à Port-Arthur et Fort-William est d'environ 1,500 milles; jusqu'à Winnipeg, cela représente un peu plus de 1,000 milles, et basant vos calculs

sur le taux de sept dixièmes, c'est-à-dire sept dixièmes d'un cent du mille de parcours sur notre propre charbon, vous aurez un total de $7 par tonne comme frais de transport seulement.

M. Douglas:

Q. Vous parlez de la quantité de charbon employée?—R. Oui.

Q. Est-ce que le chemin de fer a établi ce que serait la quantité probable dont il aurait besoin pour la présente année?—R. Oui, j'ai ici une note à ce sujet.

Q. Est-ce que cela comprend le Grand-Tronc-Pacifique?—R. Oui, ces chiffres comprennent le Grand-Tronc-Pacifique comme aussi ceux qui je vais maintenant citer. Si M. Douglas me le permet je donnerai ce renseignement plus tard. J'ai ici un état montrant le charbon à chaudière employé par les chemins de fer Nationaux du Canada et indiquant aussi les districts pour les années 1918, 1919 et 1920. Ceci peut être intéressant au cas où le comité pourrait avoir besoin de ces renseignements. Je ne sais si vous désirez me poser quelques questions à ce sujet, sinon je pourrai vous faire la lecture de cet état.

M. Ross:

Q. Quels sont les totaux?—R. Pour les trois années dont il est question nous avons employé un total de 9,780,818 tonnes de charbon.

Q. Pour les trois années?—R. Oui. Voici le nombre de tonnes employées en 1918 —3,066,679 tonnes. En 1919 nous avons consommé 3,073,414 tonnes et en 1920, et ici nous comprenons le Grand-Tranc-Pacifique—c'est la première année, nous avons brûlé 3,640,725 tonnes.

Q. Est-ce pour l'année civile?—R. Non, pous l'exercice clos le 31 mars.

Q. Pourriez-vous nous donner la moyenne du coût par tonne pour l'année?—R. Je ne crois pas pouvoir faire cela. D'ailleurs, sur quelle base établir le coût moyen? Sur le charbon à la sortie des mines ou le prix moyen la tonne lorsqu'il est livré le long de la ligne?

Q. Je vondrais savoir ce que coûte le charbon aux mines et ce qu'il en coûte pour le charroyer aux endroits de consommation—R. Je n'ai pas ce renseignement sous la forme que vous le désirez, mais je pourrais vous le fournir plus tard. Je puis vous dire ce qu'il coûte aux mines. Par exemple, en 1919, il y avait du charbon en abondance. L'an dernier il y avait presque une disette et jamais, même durant la guerre, nous avons eu tant de difficultés à l'obtenir en quantité suffisante pour nos besoins; et cette expérience tous les consommateurs ont eu à la subir.

M. Cowan:

Q. Comment se fait-il?—R. Il y avait plusieurs raisons à cela. Le charbon était alors en grande demande pour l'exportation et, de plus, jusqu'à l'automne dernier les industries fonctionnaient toutes à leur entière capacité. Aux Etats-Unis l'approvisionnement de charbon par wagons ne s'élevait aux mines qu'à 30 ou 40 pour cent de la moyenne habituelle il y avait aussi des difficultés ouvrières et de très sérieuses conditions rendaient difficile l'approvisionnement du charbon.

Q. Est-ce qu'il y avait autant de difficulté à se le procurer des mines canadiennes?—R. Pour nous, il nous fut assez facile de l'avoir des mines de l'Ouest mais c'est avec beaucoup de misère que nous avons pu nous le procurer de celles de la Nouvelle-Ecosse.

Q. En connaissez-vous la raison?—R. Je suppose que le charbon était en grande demande. Je crois bien qu'on en a vendu de grandes quantités en destination des pays étrangers, sans compter que les industries fonctionnaient toutes à pleine vapeur jusqu'à l'automne dernier. La situation changea très vite, car vers le mois de novembre le prix du charbon sur place tomba, en moins de quarante jours, de $13.50 à $4 la tonne.

Le président:

Q. Vous parlez du charbon bitumineux?—R. Oui, car ce que nous avons employé d'anthracite ne vaut guère qu'on en parle—à peine 10,000 tonnes l'an dernier.

M. Ross:

Q. Cet état représente un tout, n'est-ce pas?—R. Il est réparti entre les lignes du Canadien-Nord et les lignes du gouvernement, savoir entre les lignes de l'Ouest et celles de l'Est.

Q. En matière de production seulement? Quelle est la quantité de charbon canadien et quelle est celle du charbon américain?—R. J'ai ici un autre tableau qui indique cela.

Le PRÉSIDENT: Il serait mieux d'insérer ce tableau dans nos archives.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

CHARBON À CHAUDIÈRE CONSOMMÉ AU COURS DES ANNÉES 1918, 1919, 1920.

Année.	Chemin de fer Canadian Northern		Chemin de fer du gouvern. canadien.				D.W. & P.	C.N.R. C.G.R. D.W.P.
	Lignes de l'Ouest.	Lignes de l'Est.	Total.	Lignes de l'Ouest.	Lignes de l'Est.	Total.		Combiné.
1918.....	1,133,411	434,092	1,557,503	289,909	1,165,481	1,455,390	53,786	3,066,679
1919.....	1,142,162	442,046	1,584,208	248,299	1,195,400	1,443,699	45,507	3,073,414
1920.....	1,533,791	536,471	2,070,262	317,647	1,192,300	1,509,947 (y comp. le G.T.P.)	60,516	3,640,725
	3,809,364	1,402,609	5,211,973	855,855	3,553,181	4,409,036	159809	9,780,818

M. Maharg:

Q. Il y a un autre point sur lequel je voudrais être absolument fixé. Lorsque le prix du charbon tomba d'une façon si prononcée, où cette baisse de prix s'est-elle produite?—R. A ce sujet je ne parlais que du charbon américain.

Q. Aux mines?—R. Oui, et surtout celles du district de la Pennsylvanie.

Q. Il y eut une chute de $13 à $4 la tonne.—R. Oui, le charbon se vendait $13.50 la tonne—c'est probablement le prix le plus élevé qu'il ai atteint. Un grand nombre de chemins de fer et d'industries du genre avaient obtenu leurs provisions de charbon à des prix raisonnablement peu élevés et sous contrats, et malgré que nous ne pouvions pas payer les prix élevés qu'on exigeait il nous était impossible d'avoir la quantité qui nous était due en vertu de contrats préalables. Nous avions acheté à $3 ou $3.50 la tonne.

Q. A la mine?—R. A la mine. Par suite du manque de main-d'œuvre et de moyens de transport, à cause aussi de certaines ordonnances du "Interstate Commerce Board" qui contrôlait le mouvement du charbon, il nous fut très difficile, comme il le fut pour les autres compagnies de chemin de fer, de nous procurer même sous l'empire de nos contrats la quantité nécessaire à nos besoins.

M. Cowan:

Q. Comment le prix de votre charbon canadien aux mines se compare-t-il avec celui du charbon américain?—R. Le prix en est beaucoup plus élevé, presque le double.

Q. Connaissez-vous la raison de cela?—R. Non, à moins que ce soit à cause du prix de production.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois que les mineurs pourront nous donner ce renseignement.

Le TÉMOIN: J'ai ici un état montrant la quantité de charbon américain que nous avons reçu, les points où on l'a reçu et les endroits où nous l'avons employé, au cours des années 1919-20 et 1920-21. Je crois que cela répondra bien à votre demande de renseignement. Ce tableau indique les endroits où le charbon a été employé et ceux où on l'a reçu.

Le PRÉSIDENT: Veuillez nous lire cela.

Le TÉMOIN: Ceci indique la somme totale de charbon reçu pendant l'année terminée le 31 mars 1920. Je parle ici de charbon américain. Je citerai d'abord les chiffres se rapportant à 1920 puis ceux qui ont trait à l'exercice clos le 31 mars 1921. Pour l'exercice clos le 31 mars 1920, nous avons reçu par eau 725,235 tonnes de charbon et pour l'année terminée le 31 mars 1921 nous en avons reçu 785,097 tonnes. Par voie ferrée pour ce premier exercice nous avons reçu 328,673 tonnes de charbon et pour le deuxième exercice clos le 31 mars 1921 nous avons reçu 572,775 tonnes. Voici maintenant pour les endroits où nous l'avons reçu; pour l'exercice 1919-20 nous avons reçu par Little-Current, sur le chemin de fer Algoma Eastern, à la tête de la baie Georgienne, 8,135 tonnes. Ce charbon a été expédié à l'est *via* Sudbury et utilisé dans le district de Nipissing, sur la rive nord. Nous avons reçu dans les environs de Montréal pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, 221,376 tonnes de charbon et pour l'exercice terminé le 31 mars 1921, 387,279 tonnes. Nous avons reçu par voie de Toronto et de Cobourg la plus grande partie du charbon utilisé dans Ontario. On l'expédie sur le traversier à wagons à Cobourg. C'est là que le coût du transport est le moins élevé. Toronto et Cobourg ont reçu en 1920, 82,850 tonnes. Pour l'exercice terminé le 31 mars 1921, 140,496 tonnes. Nous avons reçu à Duluth pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, 135,181 tonnes; pour l'exercice terminé le 31 mars 1921, 94,031 tonnes. Ce charbon fut expédié par voie du chemin de fer *Duluth and Pacific,* allant de Duluth à Fort-Francis. Nous avons reçu *via* Port-Arthur pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, 232,352 tonnes de charbon; pour l'exercice terminé le 31 mars 1921, 314,838 tonnes. Nous avons reçu *via* Fort-William pendant la période expirée le 31 mars 1920, 215,966 tonnes et pour la suivante terminée le 31 mars 1921, 243,580 tonnes. Tout ce charbon a été utilisé sur les voies de l'ouest, une certaine quantité allant jusqu'à Winnipeg et une autre revenant de Superior Junction, vers l'est, sur le Canadien-Nord. Nous avons reçu pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, de Michipicoten, 49,046 tonnes de charbon et 22,097 pour l'exercice terminé le 31 mars 1921. Ce charbon est utilisé à Cochrane et autres endroits à l'ouest tel que Hearst et environs.

M. Keefer:

Q. Passant par le Soo?—R. Oui, par ce chemin parce que le transport était plus court pour le chemin de fer, nous l'avons utilisé à la tête de ligne de l'Algoma Central. A Key-Harbour, nous avons reçu pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, 100,742 tonnes et 106,882 tonnes pour l'exercice terminé le 31 mars 1921. Tout ce charbon a été utilisé dans la province d'Ontario, dans le Parry-Sound et dans cette direction.

M. Ross:

Q. D'après vos deux déclarations, je dois conclure que les deux tiers de votre charbon provient du Canada?—R. Oui, près de 70 pour 100 de notre charbon l'an dernier, de 65 à 70 pour 100 du charbon que nous avons utilisé l'an dernier provenait du Canada. Sur un total de 3,524,000 tonnes utilisées pendant la période terminée le 31 mars 1921, 2,200,000 était du charbon canadien.

M. Keefer:

Q. Quant au reste, 35 ou 40 pour 100, la plus grande partie provenant de la tête des lacs?—R. Oui, une grande partie, bien que l'impossibilité d'obtenir une quantité suffisante de charbon de la Nouvelle-Ecosse nous a forcé à utiliser de grandes quantités de charbon américain dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Q. Presque tout votre charbon provenant de la tête des lacs est du charbon américain?—R. Presque jusqu'au dernier morceau.

Q. Y compris celui de Michipicoten?—R. Oui, et de Key-Harbour; tout du charbon américain.

M. Cowan:

Q. Pourriez-vous nous dire si le charbon canadien donne d'aussi bons résultats que le charbon que vous utilisez?—R. D'une manière générale, je ne le crois pas. Certains charbons canadiens sont assez bons pour les locomotives, mais d'autres sont bien mauvais. Les mêmes remarques s'appliquent à l'Ouest. La qualité générale du charbon américain est supérieure à celle du charbon canadien.

Q. Les meilleures houillères: produisent-elles une quantité suffisante? Peuvent-elles en produire assez pour répondre à notre demande?—R. Les houillères canadiennes?

Q. Les houillères qui donnent de bons résultats?—R. Je crois que plusieurs des bonnes mines pourraient produire davantage maintenant. Je crois que les exigences de la guerre, à une certaine époque, les ont forcées à utiliser une bonne partie de leur charbon pour les navires et pour d'autres fins aux environs de Sydney, ce qui nous a mis dans l'obligation d'utiliser plus de charbon américain. Je crois qu'en 1918, une grande quantité de charbon américain a été transportée jusqu'à Campbellton, Nouveau-Brunswick.

M. Keefer:

Q. La cause se trouvait dans l'absence de mineurs?—R. Je crois que la rareté de la main-d'œuvre était une des causes, et de plus les chargements à bord des navires ont été considérable et l'an dernier on en a exporté une grande quantité.

Q. Quant au prix du charbon américain et à celui du charbon de la Nouvelle-Ecosse, comment ces prix correspondent-ils aux houillères?—R. Comme je l'ai dit avant votre entrée, monsieur Keefer, le coût du charbon américain est moins de la moitié du prix du charbon canadien. Par exemple, nous pouvons acheter du bon charbon américain à un prix, disons à $2.75 jusqu'à $3.00 la tonne — autant que nous en désirons.

Q. Le charbon que vous prenez aux Etats-Unis et que vous faites transporter à la tête des lacs pour être utilisé à l'intérieur — à quel point l'expédiez-vous sur le lac Erié? — R. A Lorain, à Ashtabula et à Cleveland.

Q. Quels taux payez-vous?—R. Du district de l'Ohio, $1.91½, et de ce qu'on appelle le district de Pittsburg, $1.95. Je crois que le taux moyen est d'environ $1.95.

Le président:

Q. Je crois que vous avez déjà dit cela.—R. Oui, j'ai fourni ces chiffres avant l'arrivée de monsieur Keefer.

M. KEEFER: Je vous demande pardon, monsieur, j'ai dû veiller tard hier soir, et conséquemment je suis en retard ce matin, et je n'ai pas entendu cette partie du témoignage.

Le PRÉSIDENT: Si vous laissiez monsieur Vaughan exposer ses remarques pour lui poser ensuite des questions, je crois que ce serait mieux.

M. KEEFER: Je croyais qu'il avait terminé.

Le TÉMOIN: J'en avais fini avec cette partie de mes remarques.

M. KEEFER: Je croyais que vous aviez tout exposé.

Le TÉMOIN: Je vais produire un état afin de renseigner ces messieurs, s'ils le désirent, relativement à ce qu'a souligné M. Keefer; cet état indique les taux moyens de transport des mines aux ports du lac Erié pour les années 1912 à 1920.

[M. R. C. Vaughan.]

Le président:

Q. Vous nous avez donné cela déjà?—R. Non, mais l'état indique que de 1912 à 1920 les taux de transport des mines aux ports du lac Erié ont augmenté d'environ $1.08.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous en avoir la lecture et l'inclure dans le procès-verbal?

M. KEEFER: On devrait l'inclure en détails dans le procès-verbal.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Taux de transport du charbon du district n° 8 aux ports du lac.

Année.	Taux.
1912	$0·83
1913	0·83
1915	0·80
1916	0·83
1917	0·95
1918	1·33
1919	1·33
1920	1·91½

M. Keefer:

Q. Pourrais-je demander si le prix a varié un peu, comme le taux de transport?—R. Le prix a varié d'une manière prononcée. Les prix ont fluctué. Comme je le faisais remarquer il y a un moment, l'an dernier nous avons eu plus de difficultés à nous procurer du charbon qu'en toute autre époque.

L'état suivant que j'ai ici, n'a pas été demandé, je crois, mais cet état indique les quantités de charbon reçues aux divers ports tels que Port-Arthur, Key-Harbour, Michipicoten, Chicoutimi, Québec, Montréal et Fort-William. Cela peut servir pour référence.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CHARBON REÇU AUX DIVERS PORTS

Charbon américain.

Année.	Port-Arthur.	Key-Harbour.	Lévis.	Michipicoten.	Chicoutimi.	Québec.	Montréal.	Fort-William.
1911	675,000							
1912	470,920							
1913	621,355							
1914	369,523							
1915	424,342							
1916	601,178	77,269				43,982	24,104	
1917	571,632	80,000				55,764	39,721	
1918	440,827	102,705		49,268		64,367	1,496	198,756
1919	236,333	100,742		49,046	10,011	26,779	5,227	210,329
1920	314,838	106,882		22,097				243,580

Le TÉMOIN: J'ai ici un autre état indiquant les taux de transport sur les lacs, du lac Erié à divers ports de 1912 à 1920. Ce sont les taux de transport à Port-Arthur, Key-Harbour et du lac Erié à Québec, Montréal et Fort-William. J'ai apporté ces chiffres au cas où on voudrait s'en servir pour comparaison.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TAUX DE TRANSPORT DES LACS À PARTIR DES PORTS DU LAC ÉRIÉ

Année	Port-Arthur	Key-Harbour	Québec	Montréal	Fort-William
1911..	$0 30	.....	.....	.....	.....
1912..	0 30	$0 60	$1 07	.....	.....
1913..	0 30	0 35	1 00	$1 10	.....
			1 07	0 89	(Des ports du lac Erié.
			Du lac Erié		
1914..	0 30	.....	1 00 (brute)	0 95	.....
1915..	0 30	0 30	.....	.....	.....
1916..	0 30	0 50	1 75 (brute)	1 50 (brute)	.....
1917..	0 42½	0 50	2 23 (net.)	2 01 (net.)	0 42½
1918..	0 48	0 75	3 00	2 70	0 48
1919..	0 43	0 75	.....	.....	0 43
1920..	0 50	0 65	.....	.....	0 50
		1 25			

L'état suivant que j'ai ici indique les quantités de charbon utilisées dans chaque district pendant les années 1918, 1919 et 1920. On trouve pour 1920 un total de 3,769,900 tonnes.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Comment ces districts sont-ils divisés?—R. Il y a trois districts. Il y a d'abord l'Intercolonial — le premier district comprend Bridgewater, Island, New-Glasgow, Halifax, Moncton, Campbellton, Lévis et Edmunston.

Le district suivant comprend Montréal, Saint-Maurice, Cochrane, Saguenay, Toronto, Ottawa, Nipissing, Supérieur. Le suivant indique les divers districts de l'Ouest. Je crois que vous y trouverez tous les renseignements désirés.

Q. Puisque nous sommes sur ce sujet, il serait peut-être bon maintenant de ...

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaudrais mieux inclure cet état dans le procés-verbal d'abord.

M. DOUGLAS: Très bien.

Le TÉMOIN (lisant):

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—DIVISION DU COMBUSTIBLE
ÉTAT INDIQUANT LE CHARBON UTILISÉ EN 1920

Division	Tonnes	District. Total en tonnes
Bridgewater	39,200	
Island	30,000	
New-Glasgow	164,800	
Halifax	152,500	
Moncton	341,000	
Campbellton	137,300	
Lévis	222,000	
Edmundston	101,000	1,187,800
Montréal	111,000	
Saint-Maurice	117,000	
Cochrane	58,100	
Saguenay	59,000	
Toronto	.....	
Ottawa	92,400	
Nipissing	125,600	
Superior	71,800	634,900
Fort-William	148,100	
Rainy River	211,700	
Manitoba	103,300	
Winnipeg	120,500	
Melville	133,700	
Brandon	75,200	
Dauphin	163,000	
Regina	26,000	
Saskatoon	216,000	
Edmonton	226,100	
Biggar	126,100	
Calgary	118,900	
Edson	104,300	
Smithers	20,000	
Kamloops	103,500	1,896,400
D. W. & P.	.....	49,800
Grand totaux		3,768,900

M. Douglas:

Q. Pouvez-vous donner la quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse contre celle de charbon américain?—R. Dans le second district, l'an dernier, nous avons utilisé uniquement du charbon américain à cause de l'impossibilité d'obtenir du charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Le président:

Q. Le second district est...?—R. Nous appelons cela le second district; il se trouve en réalité au nord du fleuve dans la province de Québec et s'étend jusqu'à Cochrane et Nipissing.

Je ne crois pas que ces états aient été demandés...

M. KEEFER: Il n'y a pas de mal à les avoir.

M. COWAN: Je crois qu'ils sont très importants.

M. DOUGLAS: Les renseignements sont précieux.

Le TÉMOIN: Ceci indique les quantités de charbon fournies par les houillères de la Nouvelle-Ecosse. Il indique le total de notre contrat pour la période terminée le 31 mars 1920, et les quantités de charbon fournies conformément à ces contrats.

Q. C'est pour l'année 1920, ou 1921?—R. 1921, j'aurais dû dire.

M. Ross:

Q. Et le prix que fixe le contrat?—R. Non, je n'ai donné aucun prix. C'est là un point tandis que nous y sommes, je ne sais pas si vous désirez que je fournisse les prix de ces diverses compagnies ou non.

M. KEEFER: Nous ne voulons pas nous mêler de vos affaires privées, mais nous voulons juger les difficultés à un approvisionnement de charbon.

Le TÉMOIN: Plus tard, je ferai peut-être une déclaration générale à ce sujet, mais cela peut être utile, je crois, à mesure que nous procédons.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous lire cet état?

M. COWAN: Supposons qu'il est lu, et nous le lirons dans le procès-verbal lorsque le rapport sera imprimé.

Le PRÉSIDENT: Il est assez long.

M. DOUGLAS: Mettez-le au procès-verbal.

ETAT SUR LE CHARBON.

ETAT DU CHARBON FOURNI PAR LES MINES DE LA NOUVELLE-ECOSSE, DU 21 AU 31 MARS 1921, AINSI QUE DES POINTS DE LIVRAISON DE CES COMPAGNIES PENDANT LA MÊME PÉRIODE.

Compagnie.	Commandes hebdomadaires	Livré du 21 au 31 mars 1921.	Contrat.	Livré du 1er avril 1920 au 31 mars 1921.	Reliquat dû d'après contrat.	Livraison aux points servis par les mines de la Nouvelle-Ecosse.	Tonnes.	Appro. actuel.
						Halifax 1	1,904	31,047
Bras d'Or Coal Co			30,000	33,727	−3,727	Dartmouth	255	600
						Stewarts	29	
Indian Cove Coal Co	810	1,664	40,000	30,982	9,018	Truro	1,163	6,521
Nova Scotia Steel—Rail	2,430	2,113	125,000	131,526		Stellarton	1,492	72
Nova Scotia Steel—Water.				2,520	−9,046	Mulgrave	495	726
						Pt. Tupper	750	429
Dominion, Sydney—Rail.	1,400	2,260	150,000	77,829		Sydney	494	557
						Nth. Sydney	25	10
Dominion, Sydney—Water.		3,248	150,000	198,649	23,522	Pictou	223	43
Inverness Coal Co	1,000	1,456		4,488		Oxford Junction	94	112
Milford Coal Co			11,792	11,792		Springhill Junction	1,282	987
Greenwood Coal Co			40,000	40,984	−984	Amherst	24	53
						Sackville	75	150
Port Hood Collieries		1,580	60,000	15,470	44,530	Cape Tormentine	386	166
Acadia Coal Co	3,600	2,329	173,208	178,556	−5,548	Moncton	3,982	69,517
						Saint-Jean	1,164	15,671
Intercolonial Ch. de fer.	2,800	6,282	125,000	96,499	7,370	South Devon	482	9,150
Intercolonial—Eau			21,131			Centreville	104	66
Dominion Springhill	1,000	3,900	100,000	111,177	−11,177	Newcastle	808	7,720
Maritime Coal Co	3,200	5,515	125,000	128,055	−3,055	Campbellton	1,850	24,392
Emerson Coal Co	350	33	10,000	9,266	734	St. Leonard	164	24
Minudie Coal Co	170	162	2,000	1,650	350	Edmunston	779	13,545
Lanark Eng. Co			22,760	22,760		Napadogan	420	11,964
Anglo Coal Co			1,668	1,668		Dalhousie	41	35
Export Coal Co			6,079	6,079		Port Borden	101	944
Chimney Corner Co			322	322		H. & S. Ry	448	2,439
Marsh Mine Co			1,000	508	491	Divers	350	
						C. & G. S. Ry	141	270
						Char'town (memo)	155	253
Totaux	16,760	30,542	1,194,900	1,125,63	986,015 −33,337		18,980	197,463

Le TÉMOIN: Je crois que j'en ai à peu près fini avec mes états, j'en ai un ici qui pourrait probablement être utile. Ces chiffres sont approximatifs; je ne pourrais dire qu'ils sont justes, mais c'est un état des approvisionnements ordinaires de charbon pour la période du 1er avril 1921 au 31 mars 1922.

Le président:

Q. Donnez-le?—R. Oui. Je désire faire remarquer dans cet état que nous croyons prendre près de 700 tonnes de charbon de la Nouvelle-Ecosse de plus que l'an dernier, si nous pouvons l'obtenir à un prix raisonnable.

M. Cowan:

Q. "Si vous pouvez l'obtenir". Est-ce difficile de l'obtenir?—R. Non, nous pouvons obtenir le charbon si nous nous accordons au sujet du prix.

Le président:

Q. Quels sont vos chiffres?—R. Je crois moi-même, que nous réduirons cela un peu, car nous avons un assez bon approvisionnement, mais cet état indique que l'ap-

provisionnement ordinaire approximatif pour la période terminée le 31 mars 1922, pour tous les districts est de 3,940,000 tonnes.

M. Ross:

Q. Cela dépasse les chiffres de l'an dernier?—R. Oui, comme je l'ai dit, nous n'obtiendrons probablement pas tout ce charbon, mais nous inscrivons cela comme chiffre approximatif, mais il y a plusieurs conditions relatives à cet approvisionnement qu'il faudra étudier, et l'une est le fait que le contrat des mineurs aux Etats-Unis expire en 1922, et nous ignorons si les travaux ne seront pas suspendus jusqu'à ce qu'on ait adopté une nouvelle échelle de salaires, mais comme le sait M. Keefer, il nous faut prévoir une telle éventualité.

Le président:

Q. Il vous faut prévoir les cas d'urgence?—R. Nous adoptons ce chiffre et nous nous procurerons ce charbon si possible. Tout est divisé et il est indiqué quelle proportion nous espérons obtenir de la Nouvelle-Ecosse et celle qui viendra des Etats-Unis.

Q. Pouvez-vous nous donner cela?—R. Nous espérons obtenir de la Nouvelle-Ecosse environ 1,600,000 tonnes.

M. Keefer:

Q. C'est-à-dire 700,000 tonnes de plus que l'an dernier?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Tout près de la moitié de votre approvisionnement?—R. Oui, une grande partie. Des Etats-Unis, nous espérons obtenir cette année environ 1,100,000 tonnes.

M. Keefer:

Q. C'est à peu près votre approvisionnement pour la tête des lacs?—R. Oui. Bien, cela suffirait à peine. Nous allons approvisionner la tête des lacs et Key-Harbour avec du charbon amené par eau *via* Cobourg sur le traversier à wagons.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Afin de rendre ces chiffres clairs, voudriez-vous bien les répéter?—R. Notre chiffre approximatif pour la Nouvelle-Ecosse, pourvu que le prix soit raisonnable, est de 1,600,000 tonnes; pour les Etats-Unis, 1,030,000 tonnes.

Le président:

Q. Et de l'Ouest?—R. De l'île Vancouver, environ 30,000 tonnes, puis nous avons Crows-Nest—nous allons laisser de côté Crows-Nest, car nous n'espérons pas en obtenir de cet endroit—mais de l'Alberta-Nord, 1,250,000 tonnes. Nous disons "Alberta-Nord", parce qu'il y a plusieurs mines dans le nord de l'Alberta, sur notre voie, lesquelles produisent un charbon à locomotives de très bonne qualité.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous avez dit, d'une façon générale, qu'environ 70 pour cent du charbon consommé l'an dernier était du charbon canadien. Pouvez-vous nous donner une idée générale de la proportion de charbon canadien que l'on consommera vraisemblablement cette année — d'après vos estimations?—R. Oui, nous utiliserons à peu près 75 pour cent, j'oserais dire, de charbon canadien, en se basant sur ces chiffres.

M. Cowan:

Q. Vraiment, pour en venir au tréfonds de la chose, la seule difficulté que vous éprouviez en employant du charbon canadien consiste en celle du prix auquel il doit vous être livré à la mine?—R. Oui, c'est là le principal élément dont il faille tenir

compte. Naturellement, nous préférerions de beaucoup employer le charbon canadien si nous pouvions l'obtenir à un prix plus rapproché du prix américain.

Q. J'ignore ce qui en est dans la Nouvelle-Ecosse, mais là-bas dans l'Alberta, on prétend que l'une des raisons pour lesquelles le prix est si élevé, provient de ce que le produit n'est que raisonnablement recherché et qu'il leur faut prendre le charbon quand ils peuvent se le procurer. Avez-vous déjà essayé de conclure des contrats à long terme avec une de ces mines, et dans ce cas, avez-vous réussi, et si vous réussissiez cela vous permettrait-il de les maintenir en exploitation?—R. Nous n'avons jamais conclu de contrats à long terme, parce que nous ne pouvions voir qu'il y ait eu beaucoup à gagner par là. Ces mines se trouvent sur notre ligne de chemin de fer, et ce dernier transporte le gros de leur tonnage, et nous avons toujours pu établir un prix raisonnable, et je crois que si nous achetions la totalité de notre tonnage de certaines mines, cela serait de nature à retarder l'expansion d'autres mines, mais le chemin de fer le prend en quantités régulières, réparties à tant par mois — en quantités régulières par mois, par année — et ainsi les mines ne pouvaient avoir lieu de se plaindre de la manière dont les chemins de fer prennent ce charbon. Nous faisons la même chose dans la Nouvelle-Ecosse.

M. Maharg:

Q. Quels sont les noms des mines de l'Ouest qui vous fournissent du charbon?—R. Nous en prenons de la *Mountain Park Coal Co.*, de la *Cadomir Coal Co.*, des *Brazeau Collieries* et de la *Blue Diamond Mine*, au lac Bleu.

Q. Cette mine est désignée sous le nom de *Blue Mine?*—R. Oui, le nom en a été ensuite changé en celui de *Blue Diamond.*

M. Cowan:

Q. Elles sont dans l'Alberta septentrionale?—R. Dans l'Alberta septentrionale. Nous recevons un peu de charbon du district de *Crow's Nest,* afin d'accroître notre approvisionnement d'autres houillères, mais, règle générale, nous ne prenons pas de charbon de Crow's Nest parce que nous sommes obligés de payer le transport au Pacifique-Canadien.

Le président:

Q. Vous attendez-vous à ce que la quantité de charbon canadien requise cette année dépassera celle des années antérieures?—R. Nous avons calculé consommer plus de charbon de l'Ouest, je crois, comme le fait voir ce relevé—que nous n'en avons employé l'an dernier, mais nous ne saurions faire venir le charbon de l'Ouest à bon compte plus loin à l'est que nous ne l'avons fait.

M. Cowan:

Q. Quel est le point de l'est le plus avancé auquel vous pouvez faire venir le charbon de l'Ouest?—R. Nous avons fait venir du charbon de l'Ouest jusqu'à Winnipeg, et à vrai dire, ce n'est pas une économie pour nous d'agir ainsi.

Le président:

Q. Est-ce qu'il faudra plus de charbon de l'Ouest cette année que l'an dernier, et cela accroîtra-t-il la quantité du charbon canadien?—R. La Nouvelle-Ecosse verra à cette augmentation de la quantité.

Q. Pourquoi?—R. En voici la raison; au printemps dernier, lorsque nous conclûmes nos contrats pour le charbon à livrer au cours de 1920 et jusqu'au 31 mars 1921, nous eûmes beaucoup de peine à obtenir des mines de la Nouvelle-Ecosse du charbon en quantité suffisante pour nos besoins. Elles expédiaient du charbon pour l'exportation, et il y avait une forte demande sur les lieux mêmes. En conséquence, il

nous a fallu acheter du charbon américain pour la consommation au sud du fleuve, comme par exemple à Drummondville et Chaudière, et nous en consommions en descendant jusqu'à Mont-Joli et Rivière-du-Loup. Dans certaines circonstances nous avons fait venir du charbon de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Lévis par eau, mais nous ne pouvions en obtenir en quantité suffisante. Mais, du côté nord du fleuve, prenons aux alentours de Chicoutimi, et en montant jusqu'à Ottawa, Cochrane et Montréal, et partout dans ce district, nous avons employé du charbon américain parce que nous ne pouvions en obtenir suffisamment de la Nouvelle-Ecosse.

M. Keefer:

Q. Cette question nous renseigne un peu mieux au sujet du charbon de la Nouvelle-Ecosse et de son emploi. C'est principalement une question de prix et d'écart dans le taux du transport?—R. Oui.

Q. Selon ce relevé? C'est très remarquable.—R. Oui.

Q. Vous pouviez faire venir le charbon du lac Erié — ou le pouviez avant la guerre — jusqu'à la tête des lacs à raison de .30 la tonne?—R. Oui.

Q. Et en même temps, vous le faisiez venir à Montréal et Québec, à raison de $1 à $1.10 la tonne de Port-Hastings?—R. Je crois que cela est écrit.

Q. Si ça ne l'est pas, il va falloir le retracer. D'où cela venait-il?—R. Des ports du lac Erié.

Q. Est-il invariablement transporté de ports du lac Erié?—R. Oui.

Q. Quel aurait été le taux par eau de cet endroit à Québec ou Montréal? C'est indiqué ici.—R. Non, parce que tout le charbon transporté à Montréal par le passé a été transporté par les propres navires de la compagnie, et le charbon est vendu à des prix de livraison.

Q. On y ajoutait le prix du transport?—R. Oui.

Q. Il serait intéressant de savoir quel taux de transport on faisait entrer dans ce prix?—R. Tout ce que je puis dire à ce sujet c'est qu'on nous demandait $7 la tonne à Sydney. C'est-à-dire le charbon transporté dans nos propres navires.

M. Cowan:

Q. Dans vos propres navires?—R. Oui.

Q. C'est un prix exorbitant.—R. Je ne veux pas que vous pensiez que je censure les compagnies de charbon.

M. KEEFER: Nous sommes ici pour savoir la vérité.

M. ROSS: J'aimerais vous entendre les critiquer.

M. COWAN: Cela me paraît être une question très essentielle.

Le TÉMOIN: Elles nous demandent $7 la tonne à Sydney, pour du charbon transporté dans nos propres navires. Elles nous demandent à peu près, je crois, $8.10 à Montréal, livré sur wagons.

M. Keefer:

Q. Cela ferait un écart de $1.10?—R. $1.10, oui, mais de cela, il vous faut retrancher vos frais de manutention à Montréal, ce qui est peut-être 45 cents la tonne; ainsi, si vous enlevez 45 cents la tonne...

Q. Cela fait $7.65?—R. Cela équivaudrait à $7.65 le long des quais à Montréal, et elles nous demandent $7 la tonne pour le charbon transporté dans nos propres navires à Sydney.

M. Cowan:

Q. Qu'avez-vous dit être le prix du charbon américain à la sortie de la mine?—R. Nous pouvons acheter tout le charbon américain de bonne qualité à un prix variant entre $1.90 et $3.

M. Keefer:

Q. Quel est le taux de transport au lac Erié?—R. $1.95 en moyenne.

Q. Cela nous donne le prix de revient du charbon aux ports du lac Erié?—R. Si vous comptez le prix d'extraction du charbon américain à, disons, un maximum de $3 la tonne aux mines, et le taux sur ce charbon-là au lac Erié, y compris le chargement à bords des navires, à raison de $1.91½, cela vous donne le prix du charbon américain, livraison à bord des navires au lac Erié, soit $4.91½.

Q. Et on vous en demande, livré à Sydney dans vos propres navires, $7.—R. Oui.

Q. Pourquoi?—R. Il ne saurait y avoir qu'une de deux raisons; soit qu'il leur coûte trop cher de produire le charbon, ou qu'ils veulent trop de bénéfice.

M. Cowan:

Q. Il faudra que nous sachions ce que la production coûte, car il est inutile d'essayer à lutter à ces prix.—R. J'ai vu M. Wolvin au sujet de ces négociations...

M. Keefer:

Q. Qui est-ce que M. Wolvin?—R. Le président de la *Dominion Iron and Steel Co.*

Q. Ces mines leur appartiennent-elles?—R. Oui.

Q. Est-ce une sorte de coalition qu'il y a là-bas?—R. Oh, ils semblent se soutenir assez bien les uns les autres.

M. Cowan:

Q. Avez-vous remarqué quelque écart spécial dans le coût de ce charbon depuis que cette nouvelle coalition s'en est chargée?—R. Tout ce que je puis dire du charbon de la Nouvelle-Ecosse, c'est que toutes les mines de cette région demandent plus cher que nous ne payions l'an dernier, tandis que les mines américaines exigent beaucoup moins.

Q. Leur charbon est de meilleure qualité que celui de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

M. Maharg:

Q. Quelle différence y a-t-il entre les prix de l'an dernier et ceux de cette année? —R. Les prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse, cette année, sont beaucoup plus élevés qu'il ne l'ont jamais été.

M. Keefer:

Q. Vous nous avez fait voir le contraste entre le charbon sur navires au lac Erié et les prix exigés pour le charbon transporté dans vos navires à Sydney. Quel est le pourcentage de supériorité du charbon des Etats-Unis sur celui du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Le charbon fourni par la *Dominion Coal Company* est un bon charbon.

Q. Alors, la question de qualité n'y est pour rien.—R. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de discuter cette question bien à fond.

Q. Est-ce que ce prix que vous calculez, pour le charbon livré au lac Erié, comprend les droits de douane?—R. Non.

Q. Voyons les droits de douane. Tirons tout cela au clair.

M. COWAN: Oui, mais il y a un écart de $3 ou $4 la tonne, sans les droits.

Le TÉMOIN: Je pourrais peut-être vous donner à peu près les prix, livraison Port-Arthur. Je prends un chiffre rond de $3 la tonne pour du charbon tout-venant passé au tamis trois-quarts; c'est peut-être moins que cela—vous ajoutez un taux de transport de $1.95 et en plus 50 cents de transport de là à Port-Arthur...

M. Keefer:

Q. C'est passablement élevé?—R. Oui, mais je prends les maximums, et il vous faut payer 53 cents—toutes les compagnies payaient 50 cents l'an dernier (ce taux a

été établi par la *Pittsburgh Steamship Company*)—et vous ajoutez 53 cents de droit de douane, et cela vous donne le prix le long des quais à Port-Arthur, $5.98, plus le change—disons 80 cents, pour les besoins de la discussion—c'est là le change sur le taux de transport...

M. Keefer:

Q. Et ce charbon a été transporté sur une distance d'environ 1,000 milles?—R. Oui. Cela porterait le prix, le long des quais de Port-Arthur, y compris les droits de douane, le change et tous frais, à environ $6.75 à opposer à $7 que l'on nous demande de payer à Sydney, dans nos navires.

Q. Quelle différence exigent-elles entre le charbon transporté dans vos navires et le charbon transporté en wagons?—R. A peu près 50 cents la tonne. Elles disent pouvoir nous laisser avoir du charbon à $6.50, livraison à bord des wagons, destiné à la consommation sur les lignes de chemins de fer de cet endroit, mais si nous prenons le charbon dans nos propres navires...

Q. Lorsque vous dites "nos propres navires", qu'entendez-vous dire?—R. La marine marchande du gouvernement canadien.

Q. Elles font une distinction à l'endroit de ces bateaux, mais de combien?—R. Cinquante cents la tonne.

Le président:

Q. Y a-t-il une raison à cela?—R. Selon moi, la seule raison, c'est que tout le monde sait, qu'à l'heure actuelle, l'espace de chargement de navire est très considérable, et elles veulent s'en servir.

Q. Y a-t-il augmentation du prix de revient entre la livraison à bord des navires et aux wagons?—R. Non.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Seulement l'arrimage supplémentaire?—R. Oui. Cela peut être de vingt ou vingt-cinq cents la tonne, selon la nature du navire ou celle des soutes.

M. Keefer:

Q. Est-ce qu'il y d'autres mines dont vous pourriez acheter?—R. Je crois que dans la Nouvelle-Ecosse, les mines se soutiennent les unes les autres. Je crois qu'elles adhéreront plus ou moins fermement aux prix des mines importantes, telles que la *Dominion* et la *Nova Scotia*. Nous avons demandé des prix aux mines moins importantes, et elles nous disent: "Nous vous en donnerons tant." Et nous de répondre: "A quel prix?" On nous dit: "Il est basé sur le prix de la *Dominion* et de la *Nova Scotia* et nous ferons un prix d'après cela."

Q. Avez-vous entendu parler de la mine Joggins?—R. Oui.

Q. Et de la Springhill?—R. Oui.

Q. Sont-elles dans cette coalition—si on peut parler ainsi?—R. Non. La mine Joggins n'en fait pas partie, mais la mine Springhill en est. La *Nova Scotia* et la *Dominion Coal*, qui font toutes deux parties de la coalition, sont en réalité les seules qui aient des installations de quai pour la manutention en grandes quantités. Naturellement, l'*International* en a à Port-Hastings.

M. Cowan:

Q. Il n'y a pas signe de concurrence entre les diverses mines?—R. Très peu.

M. Keefer:

Q. Expédie-t-on le charbon de Springhill de Parrsboro?—R. Il ne s'en expédie pas de Parrsboro à cet endroit-ci.

Q. Cela pourrait se faire?—R. Il leur faudrait faire des installations pour la manutention.

Q. A part cela, est-ce praticable?—R. Je ne suis pas très renseigné sur la situation locale, là-bas.

M. Ross:

Q. Quel est votre mode d'achat? Demandez-vous des soumissions, ou comment procédez-vous?—R. Nous demandons des prix; par exemple, pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'il arrive vers février, ou à peu près, nous nous renseignons auprès de toutes les mines de la Nouvelle-Ecosse sur l'espèce de charbon qu'elles peuvent nous fournir et à quel prix.

Q. Vous n'annoncez pas beaucoup? C'est-à-dire, vous ne dites pas que le Canadien-Nord a besoin de charbon, ou quelque chose de ce genre?—R. Non, nous ne le faisons pas parce que nous savons que les mines sont en état de nous fournir le charbon.

M. Cowan:

Q. Vous ne rencontrez pas autant de difficultés au sujet des mines de l'Ouest que dans le cas de celles de l'Est?—R. Nous avons très peu de difficulté avec les mines de l'Ouest. Naturellement, nous entrons toujours en pourparlers au sujet du prix, cela va de soi, mais le prix du charbon de l'Ouest n'a pas subi la même augmentation que celui de la Nouvelle-Ecosse.

M. Keefer:

Q. La situation ne se résume-t-elle pas à ceci, que dans le moment, elles demandent ce prix en excédent de celui exigé pour le charbon livré à Port-Arthur?—R. Le prix en cours aujourd'hui est de $7, livré dans nos navires.

Q. Je vois par les journaux que les mines, là-bas, ont suspendu leurs opérations? —R. Oui.

Q. Alors, ce n'est pas faute de commandes?—R. Nous avons offert de transporter en haut du fleuve environ 600,000 tonnes de charbon, si nous pouvons nous entendre sur le prix.

Q. Ainsi, pour dire ce qui en est, c'est parce que les compagnies insistent pour ce que vous jugez être un prix élevé — c'est là la raison de la suspension des opérations à leurs houillères aujourd'hui?—R. Nous pouvons adjuger des contrats si nous obtenons le prix.

Q. Veuillez répondre à ma question. La raison pour laquelle les mines sont fermées n'est pas celle du manque de commandes mais bien parce que les compagnies espèrent obtenir un prix au delà de ce que vous jugez être raisonnable de payer, et il en résulte que les mineurs chôment?—R. Oui, c'est cela.

Q. Nous voulons savoir la vérité. Nous ne voulons rien atténuer du tout. Vous dites que vous considérez le prix trop élevé et que c'est une des raisons?—R. Oui, c'est une des raisons, nous considérons le prix trop haut.

Q. Vous avez comparé ce prix avec celui auquel vous pouvez vous le procurer ailleurs?—R. Oui.

Le président:

Q. Vous ne sauriez transporter les 600,000 tonnes en haut du Saint-Laurent à un taux aussi avantageux que celui auquel le charbon américain peut être transporté et vendu dans les différents districts?—R. Il y a quelque chose à considérer là-dedans. Il nous en coûte plus cher pour amener ce charbon américain à Montréal.

M. Keefer:

Q. Retraçons cela. Voici vos taux de transport du lac Erié à Montréal. Voyons à quel compte on peut le rendre à Montréal. Vous avez livré du charbon par eau à

différents taux, de 89 cents à $1, ou jusqu'à — je vois qu'en 1918 vous avez payé $2.70?—R. Oui, mais je crois que c'est pour une seule cargaison.

Q. Quel est le taux du transport par eau?—R. Du lac Erié à Montréal, ce serait à peu près $2.25, et du lac Erié à Québec, $2.50.

Q. Pourquoi le taux est-il quatre fois celui du transport à Port-Arthur? Est-ce en raison de la dimension du vaisseau?—R. Oui. Ils ne peuvent que transporter de petites cargaisons. Vous n'ignorez pas qu'ils doivent passer par les canaux.

Q. Nous voulons des faits à ce sujet. Montréal pourrait avoir son charbon à meilleur compte si un grand navire pouvait s'y rendre avec ce charbon?—R. Assurément.

Q. De combien par tonne?—R. Naturellement, si les gros navires pouvaient descendre...

Q. Prenons un navire de quatre cents pieds, du genre de ceux qui transportent votre charbon à la tête des lacs — en transporte-t-il?—R. De huit à dix mille tonnes.

Q. Et les navires qui viennent à Montréal, combien transportent-ils?—R. De douze à quinze cents tonnes. Il peut arriver qu'il y ait de temps à autre un navire qui transporte deux mille tonnes.

Q. En d'autres termes, il faudrait quatre ou cinq navires pour transporter à Montréal la quantité de charbon que vous prendriez sur un seul navire à la tête des lacs?—R. Oui.

Q. Et cela est attribuable au manque de moyens de transport par canaux?—R. Oui.

Q. Et la différence du prix de revient est, par conséquent, de $1.75, 50 cents à Port-Arthur et $2.25 à Montréal?—R. Oui.

Q. Cette différence est de combien?—R. $1.75.

Q. Alors, Montréal paie son charbon un prix exorbitant?—R. Il lui en coûte cela de plus pour tout charbon expédié par eau qu'elle reçoit.

Q. Or, quel est le taux de transport de la Nouvelle-Ecosse en remontant jusqu'à Montréal, aujourd'hui?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Est-ce que vous entendez par chemin de fer?

M. KEEFER: Non, par eau.

Le TÉMOIN: Tout ce que je puis dire, c'est qu'il n'y a pas de taux en cours...

M. Keefer:

Q. Avant la guerre, à ce que l'on m'a dit, ou avant que des navires à charbon, comme le *Storstad* et des navires de ce genre, transportent le charbon, le taux était de 90 cents la tonne?—R. Oui.

Q. C'était un taux élevé?—R. Oui.

Q. Attribuable à la rareté des chargements de retour?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: M'est-il permis de faire une recommandation? Monsieur Vaughan a entendu une foule de choses dont nous avons besoin, et je suggérerais qu'il lui soit fourni l'occasion de faire une déclaration à ce sujet. Il peut, probablement, faire une déclaration qui porterait sur la plupart de ces points.

M. KEEFER: Non, je ne suis pas de votre avis, monsieur le président. Nous arrivons plus facilement à ce qui en est au moyen d'un interrogatoire.

Le TÉMOIN: Je crois que la plupart de mes relevés m'ont été enlevés. Je ne saurais guère dire davantage sur la situation telle qu'elle est à l'heure actuelle, sauf que nous avons pour principe d'employer autant de charbon canadien que possible. Jusqu'à l'époque de la guerre, l'Intercolonial employait exclusivement sur ses lignes du charbon provenant de la Nouvelle-Ecosse. Au cours des deux dernières années, à cause de l'impossibilité de se procurer du charbon de la Nouvelle-Ecosse, ils ont été obligés de transporter du charbon américain, en certains cas aussi loin qu'à Camp-

bellton, Nouveau-Brunswick, et nous avons transporté du charbon de la Nouvelle-Ecosse du fleuve, même jusqu'à Hearst, sur le Transcontinental, et nous soutenons que les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse ne devraient pas établir leur prix du charbon livré à Montréal sur quelques cents de moins que le charbon américain, mais sur le prix de revient plus un bénéfice raisonnable.

M. Keefer:

Q. Plus les frais de transport raisonnables?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Je désire revenir sur une question que vous a posée M. Keefer. Vous dites qu'il faudrait quatre navires pour transporterr des ports du lac Erié à Montréal, ce qu'un seul navire pourrait transporter d'un port du lac Erié à Port-Arthur?—R. Oui.

Q. Et la différence des taux est de $1.75 la tonne?—R. Oui.

Q. Est-ce que d'autre chose se trouve à entrer dans cette différence?—R. Oui. Les navires qui vont de ports du lac Erié à Port-Arthur et Fort-William peuvent toujours descendre les lacs avec du minerai et du grain, tandis que certains navires qui viennent à Montréal ne peuvent pas toujours obtenir un chargeuent de retour. Il en est quelques-uns qui descendent le fleuve et obtiennent de la pâte de bois, mais un bon nombre d'entre eux s'en retournent à vide, et c'est ce qui entre pour quelque chose dans le taux de transport.

M. Keefer:

Q. Si le charbon pouvait descendre les canaux dans un gros navire, de façon à pouvoir prendre un chargement de huit mille tonnes. Vous pouvez obtenir un chargement de blé à partir de la tête des Grands lacs?—R. Oui.

Q. Ce que vous ne pourriez obtenir de Montréal?—R. Non, ces navires s'en retournent à vide.

Q. Si vous le pouviez, cela ferait baisser le prix du charbon provenant de la Nouvelle-Ecosse, comme c'est le cas pour le charbon américain à la tête des Grands lacs? —R. Pourvu que le prix d'extraction du charbon de la Nouvelle-Ecosse ne soit pas trop élevé.

Q. Et le même navire transporterait le blé au voyage de retour à meilleur compte? —R. Oui.

Q. De combien meilleur marché? Je vais vous le faire voir?—R. Ce serait beaucoup moins élevé.

M. KEEFER: Je sais que ce n'est pas du charbon, mais nous voulons savoir ce qui en est ici?

Le PRÉSIDENT: Il me semble que, à moins que M. Vaughan ne possède des notions exactes sur ce que cela coûterait et sur ce que seront les conditions une fois que les canaux auront été creusés, il serait inutile de l'interroger.

M. KEEFER: Non, M. Vaughan est un des principaux officiers...

Le PRÉSIDENT: S'il est au courant de la chose, naturellement, il est tout à fait à propos de l'interroger.

M. KEEFER: J'ai la ferme assurance qu'il possède les notions voulues, si nous lui facilitons les moyens de nous en faire part.

Le TÉMOIN: Je crois pouvoir répondre à la plupart des questions.

M. Keefer:

Q. Vous savez que le taux du transport du blé par eau est d'environ quatre cents? —R. Oui.

Q. Et à partir de la tête des lacs jusqu'à Montréal, combien?—R. Je ne saurais répondre à cela.

Q. Onze ou douze cents?—R. Oui, c'est beaucoup plus.

Q. Et le même principe est observé pour ce qui est de ces quatre navires et du seul navire?—R. Oui.

Q. A Port-Colborne il leur faut décharger d'un navire pour recharger dans quatre navires—la cargaison qui se trouvait auparavant dans un seul?—R. Oui.

Q. Si ce même gros navire pouvait descendre à Montréal, cette ville bénéficierait de la diminution de ce taux.—R. Oui.

Q. Julius Burnes a fait observer que c'est une économie de cinq cents?—R. Oui.

Q. Si un gros navire peut se rendre à Port-Colborne pour quatre cents, assurément il pourrait se rendre à Montréal pour deux cents de plus?—R. Oui.

Q. Cela ferait une économie de cinq cents?—R. Oui.

Q. Ainsi, il y aurait économie sur le blé, économie sur le minerai, de même que sur le charbon?—R. Oui. Je ne parle pas dans ce moment dans l'intérêt des chemins de fer.

Q. Je vais vous prendre là-dessus. Je suis content de vous entendre parler de cela. "Dans l'intérêt des chemins de fer." Vous ne tenteriez pas de transporter du charbon ou d'autres marchandises par voie ferrée, de la tête des Grands lacs à Montréal, ou *vice versa,* lorsque la navigation est libre, si vous pouvez le faire par eau?—R. Non, la voie naturelle est celle des cours d'eau. Le transport peut s'effectuer à meilleur compte.

Q. Ainsi, durant la saison de navigation, cela ne nuit en rien au trafic des chemins de fer?—R. Presque pas, car tout le grain est transporté par eau, d'ailleurs.

Q. A ce sujet—si vous me permettez de faire une digression—si vous pouvez diminuer les taux de transport par eau, il en résultera plus de trafic? Reste encore quelque chose à venir de là qui n'est pas encore sorti?—R. C'est très probable.

Q. Vous en obtiendrez le transport à la tête des Grands lacs?—R. Oui.

Q. Vous ne l'avez pas aujourd'hui?—R. Non.

Q. Vous ne perdez rien?—R. Non, nous obtenons tout ce qu'il y a.

Q. Nous allons maintenant voir que vous pouvez encore obtenir du trafic?—R. Oui.

Q. Comment cela peut-il nuire aux chemins de fer? Cela ne peut leur faire de tort. Les chemins de fer américains se sont exprimés franchement et on dit que cela ne leur nuisait pas.—R. Je n'ai pas examiné la chose dans ses détails, mais si nous pouvions sortir tout ce grain en été, il ne resterait pas beaucoup à transporter en hiver.

Q. Vous savez que cela ne saurait tout se faire en été.—R. Oui.

M. Cowan:

Q. M. Vaughan, je ne veux pas que vous dévoiliez rien qui soit de nature confidentielle, ou qui puisse faire du tort à votre chemin de fer, mais il est une chose que je voudrais voir tirée au clair. Vous dites que la *Dominion Coal Company* demandait $7 la tonne?—R. Oui.

Q. Y a-t-il une différence sensible entre l'offre que vous leur avez faite et leur prix? Vous consentiriez peut-être à dire combien vous étiez en mesure de leur offrir? —R. Nous ne leur avons pas fait d'offre du tout. Ils ont refusé de diminuer leur prix et je leur ai dit que nous ne pouvions acheter de charbon au prix qu'ils nous faisaient, et qu'il nous fallait une réduction appréciable avant que nous puissions signer un contrat avec eux.

Q. Vous ont-ils donné quelque raison?—R. Vous pouvez savoir d'eux quel est le prix de production; la seule excuse qu'ils nous donnèrent était l'augmentation des frais de production.

M. Ross:

Q. N'y a-t-il pas de plus petites compagnies avec lesquelles vous pouvez traiter? —R. Oui.

Q. Pourquoi ne le faites-vous pas?—R. C'est ce que nous faisons. Nous achetons du charbon de presque toutes les compagnies de cette région qui font du charbon en état de servir pour nos chemins de fer. Je vois par ce relevé (indiquant le document) les compagnies dont nous achetons du charbon; de la *Bras d'Or Coal Company,* 30,000 tonnes; de la *Indian Cove,* 40,000 et diverses autres quantités moindres de ces autres compagnies. Nous aurions acheté davantage mais elles ne pouvaient nous le fournir.

Q. Pourquoi ne pouvez-vous pas obtenir plus de ces compagnies indépendantes? Est-ce que leur rendement est restreint?—R. Elles ne sont pas en état d'expédier par eau, et le transport par voie ferrée est trop coûteux.

Q. Est-ce le coût de manutention du charbon?—R. Oui, la plupart de ces mines sont à l'intérieur et ont des moyens limités au point de vue de l'expédition.

Q. Est-ce qu'il n'y a pas de ces compagnies indépendantes qui sont situées de façon à pouvoir soutenir la concurrence de ces plus fortes compagnies lesquelles semblent constituer une coalition?—R. Je ne crois pas; surtout celles qui ont le charbon de la qualité requise.

Nous nous tenons en relations avec elles et elles en font de même avec nous tous les ans; nous connaissons le rendement de toutes les mines, de toutes celles qui veulent nous vendre, exactement ce qu'elles peuvent faire, et nous nous renseignons auprès de tous ceux qui extraient le charbon sur ce qu'ils peuvent faire, mais il y a là une quantité considérable de charbon qu'on ne saurait employer avec avantage sur les chemins de fer.

M. Cowan:

Q. Ne serait-il pas avantageux pour votre compagnie, étant donné cet ennui d'être ainsi " mis en échec " pour une somme énorme—ne serait-il pas avantageux pour votre compagnie d'acheter une de ces mines de charbon et de l'exploiter vous-même? —R. Cela entre dans la question de décider si les chemins de fer nationaux du Canada doivent exploiter des mines de charbon.

Q. Certaines compagnies de chemin de fer le font. C'est ce que le Pacifique-Canadien fait—R. Je crois que le Pacifique-Canadien a un arrangement, et ce depuis des années, avec les charbonnages Ellsworth, mais quant à savoir si la compagnie a des intérêts financiers dans ces charbonnages, je l'ignore. Le Grand-Tronc possède ses propres mines.

M. COWAN: Je veux bien que l'on me pende si jamais je me laissais prendre à la gorge comme on semble vous faire à présent.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Essayons de jeter un peu plus de clarté sur ces chiffres. Vous dites que la *Dominion Coal* a demandé $7 la tonne pour du charbon à bord des navires de l'Etat à Sydney?—R. Oui.

Q. Tandis que les chemins de fer sont d'avis de ne payer que le prix auquel ils paieraient le charbon transporté par voie ferrée à Sydney?—R. Oui, voici ce que nous prétendons, c'est-à-dire qu'ils devraient nous vendre le charbon Sydney dans nos navires, au même prix qu'ils demanderaient du charbon transporté par voie ferrée, plus les frais d'arrimage, mais ils établissent un prix différentiel de cinquante cents parce qu'ils veulent nous forcer à nous servir de leurs navires.

Q. Ainsi, lorsque vous dites qu'aucune offre n'a été faites par le chemin de fer aux compagnies de la Nouvelle-Ecosse, vous entendez dire qu'aucune offre n'a été faite quant au prix, mais quant à la quantité?—R. Nous leur avons offert des quantités spécifiques de charbon; par exemple, nous avons offert de transporter en haut du fleuve 600,000 tonnes de la *Nova-Scotia* et de la *Dominion.* Nous avons offert de transporter 150,000 tonnes par voie ferrée à Sydney, et 150,000 à Springhill—ce qui est du charbon de la *Dominion.*

Le président:

Q. Est-ce que cela comprend tout le charbon de production néo-écossaise que vous pouvez employer avec avantage? —R. Non, nous achetons aussi beaucoup de charbon d'un certain nombre de ces plus petites compagnies.

Q. Est-ce que cette production couvre l'étendue du territoire que vous desservirez?—R. Outre ce que nous nous procurons des mines de moindre importance, nous en achetons de la Maritime Greenwood et de l'Intercolonial, qui se trouvent indiquées là.

Q. Voici ce que je voulais savoir: est-ce que la quantité que vous êtes prêts à acheter des mines de la Nouvelle-Ecosse est suffisante à vos besoins dans le territoire que peut facilement desservir le charbon de la Nouvelle-Ecosse, tenant compte des difficultés du transport?—R. Oui, en calculant ce tonnage, nous avons compté devoir le transporter dans l'Ouest jusqu'à Hearst et Cochrane.

M. Keefer:

Q. Les mines indépendantes de l'endroit, autres que celles qui exigent un prix excessif, dans ce cas-là?—R. Elles demandent à peu près toutes le même prix.

Q. Alors, telle est la situation au point de vue du charbon?—R. Oui. Naturellement, les mines qui produisent 60,000 tonnes de charbon sont exploitées aussi économiquement, en proportion que le sont celles d'un rendement de 3,000,000.

Le président:

Q. Il est un territoire sur lequel, pour ce qui est de leur charbon qui peut servir sur votre réseau, les producteurs de houille de la Nouvelle-Ecosse peuvent exercer un contrôle?—R. Oui.

Q. Et qu'ils s'empêchent eux-mêmes d'approvisionner en demandant un prix excessif?—R. Oui, en demandant un prix que nous croyons excessif. A vous messieurs, après enquête, de décider s'il est excessif ou non.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je crois que ce point a été soulevé déjà—mais j'aimerais poser cette question: Vous dites que votre compagnie est prête à transporter 600,000 tonnes de charbon du Cap-Breton en haut du Saint-Laurent, et vous vous proposez d'employer le charbon de la Nouvelle-Ecosse là où il n'en a jamais été consommé auparavant?—R. C'est bien cela.

Q. Quels sont ces endroits?—R. Ce serait presque la totalité du Canadian-Northern dans la province de Québec. Nous pourrions transporter ce charbon à Montréal et l'utiliser à la Longue-Pointe, à Joliette, à Garneau Jonction et à Shawinigan, mais nous avons été obligés de transporter du charbon américain avant cela à des endroits comme Chicoutimi et l'employer dans le district du lac Saint-Jean, et le transporter à l'ouest de Québec jusqu'à Cochrane et Hearst.

M. Maharg:

Q. M. Vaughan, si vous pouviez obtenir le charbon de Sydney au prix du charbon américain vous pourriez entreposer ce charbon à Port-Arthur, ou aux ports du lac Erié au même prix, pour ainsi dire, que le charbon américain?—R. Oui, si nous pouvions en faire le transport sans interruption jusqu'à la tête des lacs.

La seule raison pour laquelle il ne fait pas de concurrence réside dans le prix. Je ne crois pas, naturellement, que le charbon de la Nouvelle-Ecosse puisse être extrait tout à fait à si bon marché que le charbon américain, mais si le prix de vente actuel est le meilleur qu'ils peuvent nous faire, basé sur le prix de revient, il me semble qu'il faudrait faire quelque chose pour abaisser le prix d'extraction.

Le président:

Q. Ils ne sauraient se procurer ce marché à attendre le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Non.

M. Keefer:

Q. Avez-vous des chiffres sur ce que vous pouvez payer le charbon de la Grande-Bretagne?—R. Je ne saurais dire. L'an dernier, le cours était excessivement élevé, et je crois savoir que cette année, il est encore passablement élevé.

Q. Quelle est la situation normale là-bas?—R. Avant la guerre, le charbon était moins cher qu'il ne l'est ici.

Q. Combien?—R. Je ne saurais dire sans me renseigner.

Q. Vous pouvez importer le charbon ici à meilleur compte que vous ne pouviez acheter celui de la Nouvelle-Ecosse?—R. Je ne saurais dire cela. Tout ce que je sais c'est que l'on avait l'habitude de faire venir du charbon de Cardiff à Québec.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Vaughan?

M. COWAN: J'ai eu les renseignements que je désire. Je vois fort bien que toutes la difficulté provient des mines de la Nouvelle-Ecosse, et il nous faudra en arriver là pour savoir pourquoi le prix de revient est si élevé.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. A la suite de la fusion récente des compagnies de charbonnage, la *Springhill* est alliée à la *Dominion*, et aujourd'hui la *Nova Scotia* en fait partie. Je crois savoir aussi que la *Acadia Coal Company* en fait partie?—R. Oui, c'est ce que je crois savoir. Je suis sous l'impression que la coalition est maîtresse de toutes les mines importantes de l'endroit.

Q. Pouvez-vous nous dire, d'après votre relevé, quel pourcentage de charbon vous avez eu l'an dernier des compagnies fusionnées, et ce que vous avez eu de ce que nous appelons les compagnies indépendantes de moindre importance?—R. Je peux vous le dire assez facilement. Je crois que l'an dernier, nous avons eu au delà de 60 pour 100 des compagnies comprises aujourd'hui dans la coalition, mais l'an dernier nous sommes loin d'avoir obtenu d'elles la quantité de charbon dont nous avions besoin.

M. Cowan:

Q. Vous n'avez pas obtenu tout le charbon que vous vouliez avoir?—R. Non, monsieur.

Q. Pour la même raison?—R. Voici, les compagnies de charbon avaient conclu des contrats d'exportation. Lorsque nous étions à négocier en vue de nos achats de charbon nous avons constaté que nous ne pouvions acheter du charbon d'elles à rien qui se rapprochât du prix du charbon américain et je crois qu'elles préféraient faire le commerce d'exportation, car elles y trouvaient de plus gros bénéfices.

M. Keefer:

Q. J'étais sur le point de vous en parler, mais j'ai pensé que M. Ross le ferait. Quel était le prix d'exportation?—R. Elles avaient des prix variés. Je sais que, pour le charbon de soute, elles ont obtenu jusqu'à $14 la tonne.

M. Cowan:

Q. Oui, je me rappelle cela.—R. Elles ont, en certains cas, facturé ce prix à la marine marchande du Canada, mais nous avons réduit ce chiffre à un peu plus de $12.

M. Keefer:

Q. C'était pour le charbon de soute?—R. Oui. Et le prix le plus élevé que nous ayons jamais payé sur l'île de Vancouver, pour nos bateaux du Pacifique, a été $8.60.

[M. R. C. Vaughan.]

M. Cowan:

Q. Existe-t-il quelque écart entre le prix d'extraction dans l'Est et celui de l'Ouest?

M. KEEFER: C'est là une question d'offre et demande.

Le TÉMOIN: La demande est plus forte. Les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse sont plus avantageusement situés pour l'expédition en France et en Hollande.

M. Cowan:

Q. Dans ce cas il devrait être moins cher pour cette raison?—R. Oui. Par exemple, on peut expédier de Vancouver en Scandinavie, en passant par le Panama.

M. Keefer:

Q. Et aussi aux ports de la Méditerrannée?—R. Oui. Ils achètent partout où ils peuvent s'en procurer.

Q. Vous dites que vous avez en magasin tout ce qu'il vous faut en matière de charbon et que la situation devrait être normale avant longtemps?—R. Oui, la situation devrait être normale d'ici quelque temps.

Q. Il y a une autre question qui, il me semble, serait de nature à jeter un peu de lumière sur le sujet. A combien la tonne livrez-vous votre charbon de Vancouver sur les côtes de l'Atlantique?—R. Je puis calculer cela, mais je ne saurais le dire sur le champ.

M. Cowan:

Q. Je reviens à une déclaration que vous avez faite au début de votre témoignage, avant que M. Keefer soit entré. Vous avez dit qu'il vous coûtait $7 la tonne pour le transport de votre propre charbon de l'Alberta à Port-Arthur. Est-ce que vous vous accordez un taux de transport plus bas que vous accordez aux consommateurs ou aux marchands?—R. En calculant nos frais de charroyage, nous établissons nos frais. . .

M. Keefer:

Q. Quel est le coût la tonne par mille de voie?—R. 7 cents par tonne par mille représente le coût habituel, mais cela ne comprend pas les frais supplémentaires; ce n'est que le coût réel du transport sur wagon.

M. Cowan:

Q. Si vous le transportiez pour un commerçant ordinaire vous perdriez de l'argent?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Est-il raisonnable de dire que vous ne pouvez pas charroyer du charbon sans perte au taux de moins d'un sou du mille par tonne?—R. Nous ne pourrions pas faire cela.

Q. A Port-Arthur l'on reçoit du charbon des mines de l'est et ce charbon y est vendu. J'ai reçu d'un commerçant une lettre dans laquelle il me dit que votre compagnie est heureuse d'en faire le commerce; mais on ajoute cette plainte, M. Vaughan, que les taux de transport sur ce charbon vers l'est sont plus élevés que les taux sur le bois vers l'ouest?—R. Je ne suis pas préparé à répondre à cela.

Q. Je m'explique cela; c'est à cause du grand nombre de wagons chargés de blé qui sont dirigés vers l'est et qui n'ont pas à retourner à vide; les taux dans cette condition doivent être moins élevés à cause de la congestion des wagons vides.—R. Je ne connais pas ces taux vers l'ouest, mais puisque vous en parlez je suis. . .

Le président:

Q. Etes-vous préparé à donner au comité quelque renseignement au sujet du transport du charbon en faveur du consommateur? Nous avons jusqu'ici considéré le réseau des chemins de fer Nationaux comme un consommateur de charbon, mais nous vou-

lons maintenant quelques renseignements au sujet du transport.—R. Je ne me sens pas préparé à répliquer à cela à l'instant. Il y a tant de choses qui entrent en ligne de compte dans cette question de taux de transport que je crois que vous feriez mieux de vous adresser à un représentant du trafic des divers chemins de fer—ils pourront vous en dire plus long là-dessus.

M. Keefer:

Q. Jusqu'à quel point vers l'ouest faites-vous le transport du charbon destiné au Grand-Tronc-Pacifique?—R. Le charbon américain?

Q. Oui.—R. L'an dernier nous en avons transporté très peu à l'ouest de Winnipeg.

Q. Jusqu'à un point divisionnaire à l'ouest de Winnipeg?—R. Oui, nous avons fait cela et il peut se faire que nous répétions la chose; mais, comme je viens de la dire, nous nous efforçons toujours d'utiliser autant de charbon canadien que possible.

M. Cowan:

Q. Avez-vous quelque preuve à l'effet que la Dominion Coal Company a cherché à obliger les petites compagnies à faire des affaires par son entremise?—R. Non, je n'en ai pas de preuve.

Q. Si vous ne faisiez affaires qu'avec la Dominion Coal Company croyez-vous que cela aurait une tendance à amener à celle-ci les petites compagnies, tandis que si vous transigiez avec celles-ci cela leur permettrait de continuer à exister à titre de compagnies indépendantes, ce qui vous débarrasserait de nouveaux "mergers"?—R. C'est ce que nous avons toujours fait: nous avons toujours encouragé les petites compagnies et voici (montrant) une liste des petites compagnies desquelles nous avons acheté l'an dernier.

M. Keefer:

Q. Combien de compagnies y a-t-il dans cette liste?—R. Dix-neuf différentes mines pour l'an dernier.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Si vous omettez les compagnies affiliées?—R. Il y en aurait environ une quinzaine.

M. Keefer:

Q. Est-il nécessaire de vous demander des renseignements au sujet du charbon du Nouveau-Brunswick?—R. Nous n'avons pas beaucoup cherché à acheter du charbon du Nouveau-Brunswick, parce que ces mines ne sont pas situées près du réseau National du Canada et nous n'avons pas d'embranchement qui fait ce service.

Q. Sauriez-vous s'il est possible de se procurer du charbon du Nouveau-Brunswick? —R. A certains moments nous en avons acheté un peu parce qu'il y a certains endroits le long du Transcontinental où les taux de transport sont peu élevés.

Q. Cette province a-t-elle du charbon qui peut s'expédier par eau?—R. Je ne le crois pas, mais je sais qu'on en a transporté par voie ferrée jusqu'à Montréal.

M. Cowan:

Q. Le Bureau du Développement des Ressources naturelles a-t-il fait quelque enquête en vue de faire rapport sur les régions houillères qui se trouvent près de Calgary? —R. Je sais que notre surintendant s'y est rendu mais je ne sais ce qu'il en a rapporté. Je ne crois pas qu'il en soit sorti quelque chose de définitif.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Si je la comprends bien, la politique des chemins de fer est d'emmagasiner tout le charbon possible—j'entends, dans ce district n° 2 du chemin de fer—la quantité

maximum de charbon canadien?—R. Oui, nous voulons utiliser du charbon canadien pour le nord et le sud du St-Laurent, si nous le pouvons.

Q. Quant au Grand-Tronc, qui achète le charbon pour eux?—R. Ce sont les hauts fonctionnaires du Grand-Tronc; nous n'avons rien à y voir. C'est M. Kay qui en est l'agent général des achats et cela relève de ses fonctions.

M. Keefer:

Q. Savez-vous à quels endroits de l'Ontario on apporte du charbon par eau?—R. La plupart du charbon qui entre dans l'Ontario passe à Cobourg. Ils ont des intérêts communs dans le service du transbordement avec le chemin de fer B.R. & T. Il en arrive peut-être aussi une certaine quantité à Prescott par voie des ports du lac Ontario.

M. Maharg:

Q. Avez-vous eu quelque difficulté avec les mines de l'Ouest relativement aux prix? —R. Non, nous sommes dans le moment à transiger avec eux. Nous n'avons eu aucune difficulté sous ce rapport. Nous n'avons pas encore placé tous nos contrats pour l'année par suite du fait que nous avons encore en magasin à l'heure actuelle une bonne provision de charbon.

Q. En avez-vous reçu les prix?—R. De quelques-uns, oui; en moyenne il est d'un dollar la tonne meilleur marché que le charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Ce qui veut dire environ $6 la tonne pour le charbon de l'Ouest?—R. Quand j'ai fait mention de $7 la tonne, j'ai voulu parler du charbon livré sur nos bateaux. Le prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse livré sur les wagons, et destiné à être transporté par voie ferrée, est de $6.50 la tonne. Les prix du charbon de bonne qualité dans l'Ouest sont de 5 à $5.50 la tonne.

Q. Vous en avez acheté plus ou moins de ces quatre mines dont vous avez parlé? —R. Oui.

Q. En quantités à peu près égales?—R. Nous avons acheté du charbon de la Blue Diamond, un peu de la Brazeau de laquelle nous achetions depuis longtemps et parce que nous ne pouvions pas l'avoir ailleurs pendant la guerre. Nous en avons acheté de la Cold Spring sur le Grand-Tronc-Pacifique et de la Wellowhead, Blackstone, Olivant dont le charbon est moins dispendieux—soit environ $3.50 la tonne; ce charbon pétille un peu et n'est pas aussi bon que celui dont j'ai parlé tout à l'heure.

M. Keefer:

Q. Connaissez-vous les ressources de l'Ouest en matière d'anthracite?—R. Très peu, car nous utilisons peu d'anthracite.

Q. Pendant que vous êtes ici....vos services de transport et d'énergie ont-ils songé quelquefois à l'usage de l'énergie électrique sur vos trains?—R. Je ne crois pas qu'ils y aient songé d'une façon sérieuse.

Q. En savez-vous quelque chose vous-même?—R. Non, je n'ai jamais étudié la chose bien soigneusement; sans doute, ce serait une installation très coûteuse et c'est une chose à laquelle nous avons apporté peu d'attention.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. M. Vaughan, nous parlions tout à l'heure de contrats à long terme avec les mines?—R. Oui.

Q. Votre chemin de fer a-t-il des contrats à long terme avec les mines américaines?—R. Il n'y a qu'un seul contrat qui n'expirera que dans deux ans après cette année et pourvoit à tout le charbon que nous tenons à faire livrer à la tête des lacs, à Port-Arthur.

Q. Est-ce un contrat considérable?—R. En effet. Il y a là-dedans une espèce de porte de sortie; il couvre de 800,000 à un million de tonnes par année.

Q. C'est un contrat pour du charbon américain?—R. Oui, mais nulle partie de ce charbon ne va à l'est de Toronto.

Q. Il va tout à Port-Arthur?—R. Oui, Port-Arthur, Key-Harbour et Duluth.

Q. Avez-vous quelque contrat avec les mines canadiennes?—R. Avec la *Nova Scotia Steel and Coal Co.* qui n'expire que dans une année à compter de la fin de la présente.

Q. Pour combien de tonnes?—R. 200,000 tonnes.

Q. Par année?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. A la tête des lacs vous faites entrer votre charbon à Fort-William?—R. Oui.

Q. Où?—R. Sur les quais de la *Fort William Coal Company.*

Q. Et le reste?—R. Sur nos propres quais—ceux du Canadien-Nord.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Au sujet de ce contrat avec la *Nova Scotia Steel and Coal Company,* c'est le seul que vous ayez à long terme avec des compagnies canadiennes—la *Nova Scotia Steel* forme maintenant partie du merger?—R. Oui.

Q. Et je crois que vous avez dit que vous aviez l'intention d'acheter environ 600,000 tonnes de charbon transporté par eau de la *Dominion Coal* et de la *Nova Scotia Steel Company,* et environ 150,000 tonnes de Springhill—c'est la même compagnie?—R. Oui.

Q. Et 150,000 tonnes de la *Dominion* sur rail à Sydney?—R. Oui.

Q. Ainsi que ces 200,000 tonnes?—R. Oui.

Q. Quelle est la somme totale de votre approvisionnement de charbon de la Nouvelle-Ecosse pour cette saison d'après vos chiffres?—R. La somme totale est d'environ 1,650,000 tonnes.

M. Ross:

Q. Ainsi vous allez en acheter 1,100,000 de ces compagnies affiliées?—R. Oui, nous leur avons offert d'acheter d'elles pourvu que nous puissions nous entendre quant au prix.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Et de l'Acadia?—R. Oui. De cette compagnie nous comptions sur 125,000 à 150,000 tonnes; c'est à peu près ce que nous avons acheté d'eux dans le passé.

Q. De sorte que la proportion du charbon que vous obtenez des compagnies affiliées est assez élevée?—R. Oui, mais il ne faut pas oublier que ces compagnies sont les seules qui sont en état d'expédier par eau.

Q. Sauf celui d'Inverness?—R. Oui, mais le charbon de l'Inverness est fort en soufre et se désagrège facilement.

M. Keefer:

Q. De quelle mine est-ce?—R. De l'Inverness.

Q. Est-ce que cela ne s'applique qu'à cette mine?—R. Cela s'applique à plusieurs mines situées sur ce filon, mais le charbon de l'Inverness n'est pas un bon charbon à entasser, car il prend feu facilement.

Q. Quelle proportion de ce charbon utilisez-vous?—R. Du charbon de l'Inverness?

Q. De cette sorte de charbon? De ce charbon qui se désagrège s'il est exposé?—R. Le charbon de plusieurs mines agira de la même façon.

Q. Quelle en est la proportion? En usez-vous environ 50 pour 100?—R. Non, pas autant que cela, mais 40 ou 50 pour 100 des petites mines produisent un charbon peu propre aux chaudières.

[M. R. C. Vaughan.]

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous donniez des détails au sujet de vos négociations avec la *Dominion Coal Company* pour l'année, pour du charbon devant être transporté par eau?—R. Oui.

Q. Et il me semble que vous avez dit que les négociations étaient déjà ouvertes avec le président de la *Dominion Coal* depuis le mois de mars dernier?—R. Oui.

Q. Et j'ose croire que ces négociations sont contenues dans des lettres qui pourraient être au besoin produites devant ce comité?—R. Je le pense. Si vous demandiez à notre président de vous laisser voir cette correspondance, j'ai tout lieu de croire qu'il consentirait. Je ne me sens toutefois guère autorisé à montrer ici la correspondance de la compagnie.

Q. La raison pour laquelle je demande cela, c'est qu'il y a du côté de la presse une tendance à démentir cela, et je suppose que nous pourrions avoir cette correspondance du chemin de fer intéressé si nous en avons besoin?—R. Oui, monsieur. Je puis vous dire quand je me suis occupé de cela. Ce fut le 2 mars, à Montréal, et le 7 mars j'écrivis à la *Dominion Coal Company* une lettre leur offrant d'acheter d'eux le nombre de tonnes dont j'ai parlé; le 16 mars je lui écrivis de nouveau demandant une réponse à ma lettre du 7 mars. Le 18 mars nous recevions une lettre nous disant—je dois ici dire que nous nous réservions le droit de transporter notre propre charbon dans nos bateaux, ce à quoi, je pense, nous avons droit.

M. Maharg:

Q. Mais ils vous imposent le taux de 50 cents la tonne pour cela?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Pourquoi refuseraient-ils à une compagnie le droit d'utiliser ses propres bateaux pour le transport du charbon?

M. KEEFER: Parce que nous avons jusqu'ici fermé les yeux sur cet état de choses.

M. COWAN: Ils ont pu agir en aveugles dans la Nouvelle-Ecosse, mais non dans le reste du Canada. Je ne crois pas qu'une compagnie quelconque devrait avoir le droit d'agir de la sorte vis-à-vis une autre compagnie, si celle-ci préfère acheter aux quais; je ne vois pas qu'on doive lui permettre d'y faire entrer sa propre flotte.

M. KEEFER: C'est un sujet à débat.

M. COWAN: Je suis prêt à débattre la question dès maintenant.

M. KEEFER: J'admettrai que vous avez raison, mais il importe pour le moment d'obtenir tous les faits de la question.

M. Maharg:

Q. Vous aviez ici un tableau portant les différentes quantités de charbon en Nouvelle-Ecosse; en avez-vous un autre donnant ces chiffres pour les différentes mines de l'Ouest?—R. Je n'en suis pas certain; je ne le crois pas.

Q. Vous pourriez nous fournir cela?—R. Assurément.

M. Ross:

Q. En réponse à leur demande de $7 la tonne pour leur charbon livré sur vos bateaux en Nouvelle-Ecosse, leur avez-vous fait quelque proposition leur offrant tant?—R. Non, nous étions trop éloignés les uns des autres.

Q. Vous avez dû leur faire quelque proposition, même si vous étiez éloignés les uns des autres?—R. J'ai discuté l'affaire avec M. Wolvin et je lui ai fait remarqué qu'il ne pouvait pas s'attendre à nous vendre son charbon à un profit de $1 à $1.50 la tonne, et (montrant) dans cette correspondance se trouve écrit ce qui s'est passé dans la suite. Voici ce qu'il y est dit:

> "Nous croyons que le prix du charbon de la *Dominion Coal* devrait être plus bas que celui de toute autre compagnie de la Nouvelle-Ecosse, parce que vous produisez sur une plus grande échelle et par conséquent à meilleur mar-

ché. Le prix du charbon américain est maintenant de $2.25 à $3 la tonne aux mines et à cause de telles conditions—ici je voulais parler sans doute des conditions d'exportation.

"Nous croyons que la *Dominion Coal Company* devrait être en mesure de nous faire des prix raisonnables sur son charbon."

Puis j'ajoutai:

"La plupart des compagnies américaines existent sur une marge de 15 à 25 cents de profit par tonne—je crois que la moyenne de leur profit serait alors de 25 cents la tonne—cependant, vous savez ce que votre production vous coûte; vous savez quel profit raisonnable ajouter à cela; mais nous croyons que vous ne devriez pas exiger de nous un prix qui impliquerait un profit exorbitant. Il va sans dire que tout contrat que nous signerons avec vous devra être basé sur le coût de production à vos mines."

Cela veut dire qu'advenant une réduction des salaires ou autres frais, les prix qui nous seront quotés devraient être réduits en conséquence; et lorsque nous leur avons accordé l'achat d'un certain nombre de tonnes, nous étions en mesure de croire qu'ils nous accorderaient quelque avantage dans le prix.

Puis ils nous écrivirent en date du 24 mars nous offrant le charbon à $7 la tonne et je leur écrivis dans ces termes:

"J'ai votre lettre du 24 mars au sujet de nos besoins en matière de charbon et nous regrettons ne pas pouvoir accepter une seule de vos propositions.

"Nous sommes un peu désappointés de constater que vous n'avez pas jugé à propos de nous citer un prix un tant soit peu raisonnable. Nous espérons que vous saisirez la gravité de la situation et que vous déciderez de modifier vos prix considérablement."

Cette lettre était datée du 31 mars et ce fut la fin de tout.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions à M. Vaughan?

Le TÉMOIN: Je tiens à faire remarquer que mes remarques ne doivent pas être interprétées comme des critiques à l'adresse des compagnies de charbon.

M. COWAN: Nous vous avons posé des questions et nous nous attendons à ce que vous leur répondiez.

Le TÉMOIN: Je vous cite les faits sur lesquels vous demandez des informations. Nous croyons que ces mines étant situées le long de leurs lignes et desservies par notre réseau, les propriétaires devraient nous traiter comme leur meilleur client. L'an dernier, lorsque le service des wagons était réduit à environ 30 pour 100 aux Etats-Unis, le même service en Nouvelle-Ecosse fonctionnait à 90 pour 100 de son efficacité habituelle, de sorte que nulle compagnie houillère de la Nouvelle-Ecosse n'a souffert du manque de wagons.

M. ROSS: Personnellement, à titre de membre de ce comité, je ne vois pas que ce comité ait à craindre de demander à M. Vaughan de critiquer, s'il y a lieu, d'une façon raisonnable et franche. C'est dans ce but que nous nous sommes réunis.

M. COWAN: Il nous a fait part des faits; c'est tout ce que nous demandions.

M. ROSS: Le témoin est un expert...

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Nous tenons à avoir les faits sans animosité.

M. KEEFER: Si vos données sont contredites, il peut se faire que nous ayons besoin de cette correspondance, surtout lorsque nous interrogerons les propriétaires de mines, car nous voulons pénétrer la situation entièrement.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. J'allais demander à M. Vaughan de quels avantages son chemin de fer jouit en matière de moyens de chargement; est-ce que son système est efficace?—R. Nous

avons un établissement à cet effet à Sydney par où nous pouvons fair entrer 300,000 tonnes de charbon en y maintenant deux équipes; les compagnies elles-mêmes en ont un à Québec et un autre à Montréal qui sont situés près de nos lignes en passant à l'aiguillge des voies de la commission du havre, de sorte que leurs établissements suffisent entièrement à nos besoins. Il y a encore des appareils de déchargement à Lévis, à Québec et à Montréal, qui sont capables de manipuler tout le charbon dont nous puissions avoir besoin.

M. Keefer:

Q. On lit souvent dans les revues industrielles que c'est surtout sur les Grands lacs que l'on trouve les meilleurs systèmes de manipulation de charbon?—R. Oui.

Q. Quel rôle la marée joue-t-elle en cela?—R. A Hampton Roads, à Newport et à Baltimore se trouvent des établissements du genre très coûteux et capables de manipuler le charbon avec beaucoup de vitesse.

Q. Et à Montréal, Québec et Lévis?—R. Ce sont de bons établissements; ils ne sont pas aussi modernes que les autres — que ceux de Duluth, par exemple.

Q. Cela doit affecter le coût du charbon?—R. Oui, bien que la situation à la tête des lacs soit bien différente des autres, car là il est surtout question du déchargement du charbon, de l'emmagasinage et du rechargement, tandis que dans Québec une grande partie du charbon est chargée directement du bateau sur les wagons qui le transportent.

M. Cowan:

Q. Est-ce que ce serait très coûteux que de moderniser ces établissements?—R. Je ne crois pas qu'on ait à souffrir par suite de l'inefficacité des présents établissements.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. N'est-il pas vrai qu'à Lévis, Québec et Montréal, vous utilisez les établissements de la compagnie pour décharger le charbon et que, à cause de cela, cette opération coûte plus cher?—R. C'est vrai. A Lévis nous nous servons de nos propres installations pour la manipulation de tout le charbon que nous apportons là, à Québec et à Montréal nous sommes obligés de nous servir de celles de la compagnie.

Q. Savez-vous quel prix les compagnies exigent pour cette opération?—R. Non, parce que jusqu'ici leurs prix n'ont indiqué que le prix de livraison sur wagons. Ils ont toujours insisté sur le transport du charbon sur leurs propres bateaux.

M. Keefer:

Q. Savez-vous combien de bateaux ils ont?—R. Je crois que la *Dominion Coal Company* en a sept.

Q. Est-ce que cela suffit pour transporter à destination tout le charbon que vous achetez d'elle?—R. Oui. Il est vrai que nous pourrions charroyer notre propre charbon, mais vous savez que nos bateaux nous ont tous été remis — j'entends les bateaux que le gouvernement a construits pour la guerre—et nous estimons qu'il est préférable de les tenir en mouvement que de les laisser inoccupés.

M. Ross:

Q. Voici un point soulevé hier par M. Cook. On nous dit qu'il est entré au pays l'an dernier du territoire américain 2 millions de tonnes de charbon bitumineux?—R. C'est vrai.

Q. Supposons que de nouveau nous achetions cette quantité et que vous vous approvisionniez aux mines de la Nouvelle-Ecosse, est-ce qu'il y aurait assez de charbon pour utiliser tous ces vaisseaaux—ceux du gouvernement et ceux de la compgnie?—

R. S'il y avait 2 millions de tonnes de plus à charroyer sur le Saint-Laurent, je crois qu'il y aurait assez à faire pour tous.

Q. Et il n'y aurait plus de nécessité de distinguer entre vos vaisseaux et les leurs?—R. Non, mais à l'heure actuelle ils cherchent à nous obliger d'utiliser leurs vaisseaux.

Q. Mais il n'y aurait pas d'objet en cela?—R. Non.

M. Cowan:

Q. Si vous prenez d'eux cette somme additionnelle, ils continueront à jouir de l'emploi de leurs propres bateaux pour leurs propres affaires?—R. Oui, il n'y a pas de doute qu'ils peuvent vendre du charbon au Grand-Tronc, au Pacifique-Canadien et à bien des particuliers à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'on désire poser d'autres questions à M. Vaughan?

M. Douglas (Cap-Breton):

Monsieur Vaughan, il y a peut-être des états que vous aimeriez à inscrire au dossier?—R. Je les ai presque tous fait inscrire au dossier, monsieur Douglas. Je vous ai fait part de mes états relatifs à la consommation. Un grand nombre de ces états servent à mes propres besoins.

M. KEEFER: A moins que vous y teniez pour quelque fin particulière, monsieur le président, je vous conseillerais de ne pas trop charger le dossier dès à présent.

Le PRÉSIDENT: Il y en a deux ou trois, je crois, que nous devrions insérer dans le dossier.

Le TÉMOIN: En voici un indiquant le nombre total de tonnes reçues durant la saison de 1919-20 et celle de 1920-21.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nombre total de tonnes reçues au cours des saisons 1919-20 et 1920-21.

	1919-20.	1920-21.
Charbon des Etats-Unis	1,099,820	1,312,872
Charbon de l'Est du Canada	914,425	1,064,690
Charbon de l'Ouest canadien	411,301	1,147,280
	2,425,550	3,524,842

Les chiffres de 1920-21 comprennent l'approvisionnement du Grand-Tronc-Pacifique, soit environ 400,000 tonnes. Le reste est fait de petits achats faits et accuse de grandes quantités en magasin de 1918 et aussi provenant du fait qu'au printemps de 1920 nous n'en avions presque pas en magasin, il y a aussi les immenses surplus actuels.

Le TÉMOIN: J'ai encore un autre état qui pourrait intéresser les membres du comité.

C'est un état montrant la somme de charbon américain reçu, les endroits où on l'a déchargé et les endroits où on l'a utilisé pendant les saisons de 1919-20 et 1920-21.

Total reçu:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	1919-20.	1920-21.
Par eau	725,235	785,097
Par voie ferrée	328,673	527,775
Divers	45,916	.....
	1,099,824	1,312,872

Points de réception.	1919-20.	1920-21.	Où utilisé.
Little-Current	8,135	.....	District de Nipissing.
Montréal, etc.	221,376	387,279	Montréal, Sag. et St-Maurice.
Toronto et Cobourg	82,850	140,496	District d'Ontario.
Duluth	135,181	94,031	D.W. & P. Ry. et voies de l'Ouest.
Port-Arthur	232,352	314,838	Voies de l'Ouest.
Fort-William	215,966	243,580	Voies de l'Ouest.
Michipicoten	49,046	22,097	Cochrane, Sup. et Nip.
Key-Harbour	100,742	106,882	District de Nipissing.
Lévis	17,386	.....	District du St-Maurice.
Québec	26,779	.....	District du Saguenay.
Chicoutimi	10,011	3,669	District du Saguenay.
	1,099,824	1,312,872	

Puis il y a ce dernier état indiquant la somme de charbon à chaudières utilisé au cours des années 1918, 1919 et 1920.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

CHARBON À CHAUDIÈRES UTILISÉ EN 1918, 1919 ET 1920.

Année.	Chemin de fer Canadien-Nord.			Chemin de fer du Gouvern. canadien.			G.N.P. D.W.& P. C.G. D.W.	
	Lignes de l'Ouest.	Lignes de l'Est.	Total.	Lignes de l'Ouest.	Lignes de l'Est.	Total.		Combiné.
1918	1,133,411	424,092	1,557,503	289,909	1,165,481	1,455,390	53,786	3,066,679
1919	1,142,162	442,046	1,584,208	248,299	1,195,400	1,443,699	45,507	3,073,414
1920	1,533,791	536,471	2,070,262	317,647	1,192,300	1,509,947	60,516	*3,640,725
	3,709,364	1,402,609	5,211,973	855,855	3,553,181	4,409,036	159,809	9,780,818

*Y compris le G.T.P.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Vaughan, nous vous remercions bien cordialement de votre présence ici aujourd'hui ainsi que du témoignage que vous avez rendu.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je n'ai plus qu'une seule question que je désirerais poser au témoin.

Q. Au sujet de ces 600,000 tonnes que vous voulez faire transporter par les vaisseaux du gouvernement; est-ce que vous deviez faire transporter tout cela par les vaisseaux du gouvernement, ou bien est-ce qu'il y en avait une partie de cela qui devait l'être par les vaisseaux de la compagnie?—R. Je crois que nous leur avons accordé le privilège d'en transporter une partie. Nous leur avons permis d'en charroyer 300,000 tonnes au moyen de leurs propres vaisseaux; en d'autres termes, nous avons

permis aux deux compagnies, la *Dominion* et la *Nova Scotia,* de charroyer la moitié de notre approvisionnement. Nous leur avons laissé entendre que nous tenions à en transporter la moitié, 300,000 tonnes, dans nos vaisseaux.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, mercredi nous aurons ici monsieur Dick. Il devrait être ici cette semaine, mais il en a été empêché; nous aurons aussi, mardi prochain, les deux représentants de l'Alberta; ainsi je proposerais que nous nous efforcions de nous réunir ces deux jours, mardi et mercredi prochain.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il y a aussi des représentants ouvriers qui viennent ici au nom des employés de la Nouvelle-Ecosse et qui désirent témoigner devant ce comité.

M. KEEFER: Il est certain que nous les aurions appelés plus tard.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas d'objection à entendre les représentants ouvriers s'ils désirent témoigner. La séance est maintenant ajournée à mardi prochain à 10.30 heures du matin.

Le comité s'ajourne jusqu'à mardi, le 10 avril 1921, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 425,
MARDI, le 19 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour s'enquérir de tous les faits relatifs à l'approvisionnement futur du combustible au Canada s'est réuni à 10.30 heures du matin sous la présidence de M. Steele, son président.

Le PRÉSIDENT: Comme premier témoin nous avons ici ce matin M. Caye, préposé des achats du combustible du chemin de fer Grand-Tronc.

M. GEORGE W. CAYE est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Agent général des achats du Grand-Tronc.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Six ans.

Q. Avez-vous eu quelque expérience antérieure dans le commerce du charbon?—R. Oui; j'étais chargé des achats du Grand-Tronc-Pacifique à Winnipeg pendant plusieurs années; c'est moi qui achetais le charbon pour la compagnie et qui, en partie, devais donner les instructions concernant ces achats.

Q. Si vous avez quelque état à soumettre au comité avant d'être interrogé, nous serons heureux d'en entendre la lecture dès maintenant.—R. L'approvisionnement du combustible pour le Grand-Tronc n'est pas aussi compliqué que pour bien d'autres chemins de fer au Canada, parce que nous sommes propriétaires d'une région houillère dans l'Ohio, région qui couvre environ 30,000 acres, et c'est de ces mines que nous obtenons une grande partie du charbon dont nous avons besoin. De plus nous avons aussi passé des contrats de temps à autre avec diverses compagnies américaines et canadiennes, notamment la *Dominion Coal Company*.

M. Cowan:

Q. Considérez-vous l'exploitation de cette région houillère comme entreprise payante? Il n'y a pas à douter que cela vous est profitable, sinon vous l'auriez d'ores et déjà abandonnée?—R. On la nomme maintenant une mine d'or au lieu de mine de charbon.

Q. C'est devenu une mine d'or?—R. Oui, depuis quelques années.

Le président:

Q. Depuis combien de temps jouissez-vous de cette source d'approvisionnement?—R. Depuis 1912.

Q. Pour quelle raison la compagnie a-t-elle jugé de bonne politique d'acheter ce terrain?—R. C'était l'idée de feu M. Charles M. Hayes. Je suppose qu'il était d'avis que ce serait une excellente source au cas où les autres sources locales eussent manqué.

Q. Source de production locale?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'il y avait lieu de croire que les sources locales pouvaient manquer un jour ou l'autre?—R. Je ne saurais le dire vraiment.

Q. Quels avantages trouvez-vous maintenant dans cette source d'approvisionnement, comparativement aux sources d'alimentation canadiennes?—R. Nos mines fonctionnent à leur pleine mesure et, par conséquent, le coût de la tonne est beaucup plus bas que celui des autres mines dans le même district, et apparemment plus bas que le coût de production dans les mines de la Nouvelle-Ecosse.

M. Keefer:

Q. Quelle différence y aurait-il environ?—R. Au moins $2 la tonne.

Q. Entre quoi?—R. Entre le prix de revient aux mines de la Nouvelle-Ecosse et le même prix dans nos propres mines.

Q. A la mine?—R. Oui.

Q. A quoi attribuez-vous cela?—R. Je crois bien que c'est dû au fait que nos mines fonctionnent à pleine capacité.

Q. Quel est le rendement total de vos mines?—R. Environ 1,200,000 tonnes par année; cette année, nous croyons que ce rendement atteindra 1,500,000 tonnes.

M. Cowan:

Q. Fournissez-vous d'autres services que le Grand-Tronc?—R. Non, en réalité, seulement le Grand-Tronc.

Q. Vous venez dire que c'était surtout une mine d'or au lieu de charbon; c'est dire que vous en avez tiré un énorme profit; avez-vous débité le Grand-Tronc du prix régulier du marché?—R. Nous obtenons ce charbon au prix coûtant.

M. Keefer:

Q. Et vous économisez d'autant au profit du Grand-Tronc?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Ce n'est pas une compagnie subsidiaire?—R. C'est absolument la propriété du Grand-Tronc seulement.

Le président:

Q. Dans quelle situation se trouve le Grand-Tronc au point de vue du combustible? Avez-vous eu quelque difficulté à vous procurer la quantité nécessaire de charbon?—R. Nous en avons eu un peu l'automne dernier, mais depuis le 1er décembre dernier tout a bien marché.

Q. Quelle difficulté avez-vous eue l'automne dernier?—R. Ce fut à cause des différends ouvriers du côté américain—grève des aiguilleurs et l'embargo placé sur le charbon à divers endroits où nous obtenions le nôtre.

Q. Et du côté canadien?—R. Je ne sais pas; l'an dernier nous n'avons pas acheté de charbon du tout des mines canadiennes. Le printemps dernier, printemps de 1920, nous avons demandé à la *Dominion Coal* si elle pouvait nous fournir du charbon et elle nous a répondu qu'elle ne pouvait pas le faire.

Q. Combien de charbon votre compagnie utilise-t-elle par année? Quelle est le chiffre de sa consommation annuelle?—R. Au Canada, environ 2,000,000 de tonnes.

Q. Ai-je compris que vous avez obtenu l'an dernier tout cet approvisionnement des Etats-Unis?—R. A peu près tout.

M. Keefer:

Q. Combien vous côûte votre charbon aujourd'hui à la sortie de la mine?—R. Il me semble que ce renseignement est plutôt confidentiel.

Q. Très bien, je n'insisterai point. Savez-vous combien il coûte à la sortie des mines en Nouvelle-Ecosse?—R. Je n'ai ce renseignement que par la voie de la *Gazette*.

Le PRÉSIDENT: Cela n'ajoute rien à la preuve.

Q. Vous ne le savez pas personnellement? Est-ce que vous apportez ce charbon des Etats-Unis entièrement par voie ferrée?—R. Non, nous en apportons une certaine quantité par eau.

Q. Où?—R. Des ports du lac Erié.

Q. A quel endroit?—R. A Midland et Depot Harbour.

Q. A quels autres ports de l'Ontario l'apportez-vous par bateau?—R. Ces deux endroits seulement.

Q. Vous n'en apportez point à Goderich ou ailleurs?—R. Non.

Q. Et à Owen Sound?—R. Pas du tout.

Q. Les frais de transport par eau à partir du lac Erié sont-ils plus bas que par voie ferrée?—R. Beaucoup plus bas.

Q. De combien environ?—R. Cette année le charbon nous coûte en transport $2 la tonne de, disons, Ashabula ou Lorraine à Montréal.

Q. Est-ce que vous le transportez jusqu'à Montréal par eau?—R. Oui, un peu, depuis deux ou trois ans.

Q. Votre propre charbon?—R. Oui.

Q. Celui que vous faites entrer à Toronto et dans l'Ontario central, tant pour vous-mêmes que vos clients, entre par voie ferrée via Buffalo?—R. Nous n'en vendons point; oui, il entre via Buffalo. Notre port canadien c'est Bridgeburg.

Q. Je ne suis pas encore absolument fixé quant à la différence en dollars et en cents entre le transport vers les ports de l'Ontario et le centre de la province et les frais de transport par voie ferrée.—R. Le charbon que nous transbordons de Charlotte à Cobourg vient de la "Rochester and Pittsburg Coal & Coke Co."

Q. Coke, est-ce que vous achetez de cela?—R. Oui, il vient de la Pennsylvanie centrale.

Q. En quelle quantité?—R. Environ 300,000 par année.

Q. Recommençons; à combien s'élève la consommation totale, achats et production de mine, du Grand-Tronc?—R. 2 millions de tonnes par année.

Q. Quelle partie de cela vient de vos propres mines?—R. Environ 1,200,000 tonnes.

Q. Et de ce total de 2 millions de tonnes, combien en charroyez-vous par eau et combien par voie ferrée—R. Environ 40 pour 100.

Q. Et cette quantité, c'est surtout pour la partie nord-ouest du vieil Ontario?—R. Oui.

Q. Et vous en transportez aujourd'hui une certaine partie à Montréal?—R. Oui, et tout par voie ferrée.

Q. Lorsque je dis "aujourd'hui", j'entends l'an dernier et cette année.—R. Nous y transportons une certaine partie de notre propre charbon qui, d'ailleurs, entre par Black Rock jusqu'à Montréal.

Q. Il vous coûte $2 jusqu'à Montréal, à partir des ports du lac Erié?—R. Par eau.

Q. Et par bateau des ports du lac Erié jusqu'à Midland?—R. 75 cents.

Q. Pourquoi cette différence?—R. Je crois bien que c'est dû au fait qu'ils peuvent charger de plus gros vaisseaux jusqu'à Midland et Depot Harbour que jusqu'à Montréal.

Q. Quel est le tirage?—R. Je suppose qu'ils peuvent utiliser des vaisseaux de 10,000 tonnes jusqu'à Depot Harbour, tandis que sur le St-Laurent jusqu'à Montréal ils ne peuvent charger que des vaisseaux de 2,000 tonnes.

Q. Ainsi il faut cinq vaisseaux pour apporter à Montréal ce que vous apportez dans un seul jusqu'à Midland?—R. Oui, et à Depot Harbour.

Q. Et nécessairement le coût est plus élevé?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Est-ce que ce taux de $2 comprend le chargement et le déchargement?—R. Le chargement mais non le déchargement.

Q. Combien vous coûte le déchargement?—R. 35 cents la tonne brute; soit environ 32 la tonne.

M. Keefer:

Q. C'est la même chose tant pour Montréal que pour Midland—c'est-à-dire que les frais ne comprennent pas le déchargement?—R. A. Midland nous avons un autre

arrangement qui diffère de celui de Montréal; d'après l'entente le chargement du vaisseau est compris au port; il y a le transport à Midland et la manipulation qui nous coûtent 75 cents la tonne nette.

Q. Ce serait une économie considérable pour votre compagnie si vous pouviez le transporter directement à Montréal?—R. R. Je le pense bien.

Q. La réponse pourrait s'appliquer à toute autre personne transportant du charbon à Montréal—R. Assurément.

Q. On nous a dit que la cité de Montréal s'opposait à l'élargissement du Canada —c'est la raison pour laquelle je vous posais ces questions. Maintenant je veux m'assurer quel en serait l'avantage pour la ville de Montréal. S'il vous fallait transporter votre charbon de Black Rock à Montréal par voie ferrée combien cela vous coûterait-il?—R. Je ne saurais le dire, mais je puis vous dire ce que nous portons à notre crédit pour ce service—$2 la tonne pour le transport de Black Rock à Montréal.

Q. A titre de fonctionnaire de chemin de fer, pouvez-vous dire au comité ce qui représente un prix raisonnable par mille pour le charroyage du charbon?—R. C'est très difficile à dire.

Q. Un prix raisonnable par mille—R. Cela dépend beaucoup des circonstances. Si nous charroyons ce charbon en convois, nous allons certainement le faire à meilleur marché.

Q. Et je suppose que cela dépend aussi du retour des wagons vides?—R. Ces convois circulent entre les mines et les centres de destination.

Q. Puis ils retournent vides?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en coûterait par convois entiers?—R. Par 30 ou 40 wagons, des wagons de 50 tonnes.

Q. Combien la tonne par mille?—R. Nous portons à nos comptes environ un demi-cent la tonne par mille sur ce charbon. Ce n'est que le charbon de surplus que nous apportons à Montréal. Nous utilisons la plupart de ce charbon dans l'Ontario.

M. Cowan:

Q. Un demi-cent la tonne par mille? M. Vaughan nous disait l'autre jour que cela leur coûtait sept dixièmes d'un sou la tonne par mille.

Le président:

Q. Est-ce que vous exigez un demi-cent la tonne lorsque vous faites du transport? —R. Nous portons cela à notre crédit.

Q. Vous ne voulez pas dire que c'est là le coût normal de ce transport?—R. Pas du tout.

M. Keefer:

Q. Savez-vous à peu près combien de tonnes de charbon vous pouvez avoir sur votre terrain dans l'Ohio?—R. On a rapporté tout récemment qu'il y avait là assez de charbon pour nous durer un siècle.

M. Cowan:

Q. C'est la propriété du Grand-Tronc?—R. Oui.

Q. Si le gouvernement du Canada acquiert le Grand-Tronc, ce terrain devient la propriété dudit gouvernement?—R. Précisément.

M. Keefer:

Q. Il y a d'autres terrains miniers dans ces états qui sont à vendre aujourd'hui? —R. Oui, je le crois.

Q. C'est ce qu'on m'a dit.

Q. Et non pas à des prix exhorbitants?—R. Je le pense.

Q. A combien environ?—R. J'oserais dire environ $150 l'acre; ce doit être le maximum pour des mines non développées.

M. Douglas:

Q. Quel est le taux de transport à partir des mines de l'Ohio à venir aux lacs? —R. 91½ cents la tonne.

Q. Et des ports à Montréal?—R. $2.

Q. Et les frais de déchargement à Montréal?—R. 32 cents la tonne.

Q. Si j'ai bien compris vous avez dit que votre charbon de l'Ohio coûtait à la mine $2 de moins la tonne que le charbon de la Nouvelle-Ecosse également à la mine? —R. Oui, environ cela.

Q. N'avez-vous jamais comparé ce qu'il vous coûterait à apporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal, cette année, par exemple, avec ce que vous coûte le transport de votre charbon de l'Ohio au même endroit?—R. Oui, je crois avoir ce renseignement ici. Notre charbon par vaisseau, du lac Erié à Montréal, nous coûterait rendu à Montréal, plus l'échange et 53 cents la tonne de frais douaniers, $7.94 la tonne.

M. Keefer:

Q. Et à quel prix auriez-vous pu acheter celui de la Nouvelle-Ecosse livré à Montréal?—R. $8.10 la tonne.

Le président:

Q. Ce charbon vient des mines du Grand-Tronc?—R. $7.94 la tonne.

Q. D'après vos chiffres il y a une différence de 16 cents en faveur de votre charbon à Montréal?—R. En faveur de notre charbon à Montréal.

M. Douglas:

Q. Voulez-vous nous expliquer les item qui entrent dans ce $7.94?—R. Je crois que le prix du charbon à la mine est une affaire confidentielle.

M. Keefer:

Q. Passons; d'ailleurs si vous nous faites connaître le reste il nous sera facile de calculer ce prix.—R. Très bien, je vais le dire; j'en prends le risque. Le prix à la mine est de $2.30; transport par voie ferrée, $1.91½; transport par vaisseau, $2; commission, .05; la douane, 53 cents: le quayage à Montréal, .08; assurance, un demi-cent; déchargement du vaisseau sur les wagons, 31 cents; échange 75 cents; total, $7.94.

M. McKenzie:

Q. Est-ce qu'il y a un profit là-dessus?—R. Oui, cela comprend notre profit.

Q. Quel est le pourcentage de votre profit?—R. Voici, nous sommes encore à la même question.

M. Douglas:

Q. Entendez-vous un profit sur l'extraction de votre houille?—R. Un profit en faveur du Grand-Tronc. (Au président). Je tiens à ce que cette déclaration soit tenue secrète.

Le PRÉSIDENT: C'est un témoignage et tout témoignage est imprimé.

Le TÉMOIN: Et devient la propriété du public?

Le PRÉSIDENT: Oui. Monsieur Caye demande que ce renseignement soit tenu secret; il appartient au comité de se prononcer à ce sujet.

M. CHISHOLM: Quel renseignement?

[M. G. W. Caye.]

Le PRÉSIDENT: Le renseignement qu'il vient de nous donner. Est-ce que le comité a quelque chose à dire à ce sujet? Il appartient au comité de dire si la chose doit être tenue secrète ou non.

M. KEEFER: Je suis d'avis que lorsqu'un fonctionnaire de chemin de fer vient témoigner ici nous devrions respecter ses désirs dans une limite raisonnable, sauf lorsque l'intérêt public en exige autrement.

M. COWAN: A titre de haut fonctionnaire d'un chemin de fer il ne sera pas blâmé pour ce qu'il peut nous communiquer en réponse aux questions qui lui sont posées, car nous avons le droit de l'interroger.

M. KEEFER: Oui, mais ça devient une question de justice de notre part et il reste à savoir si nous avons le droit de communiquer au public un renseignement que le témoin considère comme confidentiel.

M. ROSS: Qui pourrait s'objecter à cela?

M. CHISHOLM: Est-ce que le président tient à ce que le renseignement que le témoin vient de nous communiquer soit tenu secret?

Le PRÉSIDENT: C'est le désir exprimé au comité par le témoin; mais si le comité refuse de lui accorder cela, la chose passera et deviendra publique.

M. Keefer:

Q. Je ne vois pas qu'est-ce qu'il peut y avoir de secret dans votre témoignage?—R. Il ne s'agit que du profit réalisé sur le charbon par le Grand-Tronc.

M. KEEFER: Vous tenez à garder cela secret; alors je ne crois pas que nous puissions en exiger davantage de vous.

M. MCKENZIE: Monsieur le président, je crains que notre enquête n'atteigne pas le but qu'elle se propose si nous devons tenir secret toutes les bribes de renseignement qui nous seront données.

M. KEEFER: Dans ce cas, allons-y et obtenons des compagnies houillères de la Nouvelle-Ecosse tous les renseignements possibles concernant leurs profits.

M. COWAN: Nous devrions en exempter tout le monde pour la même raison. Je ne crois pas que l'on devrait...

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Douglas allait poser une question lorsque je l'ai interrompu.

M. Douglas:

Q. Vous avez dit que votre charbon de l'Ohio vous coûtait $7.94; c'est du charbon qui est transporté partie par voie ferrée et partie par vaisseau?—R. Non, ce charbon est entièrement transporté par voie ferrée, ce qui donne plus de valeur au charbon vu qu'il se brise beaucoup moins dans les wagons.

Q. Si j'ai bien compris vous avez dit qu'il vous coûtait $1.91½ la tonne?—R. Oui.

Q. Puis vous avez mentionné un taux de $2 la tonne pour le charbon transporté par eau; ce que je veux savoir, c'est ce que vous coûte le charbon transporté par voie ferrée jusqu'à Montréal?—R. $7.92 la tonne.

Q. Comment calculez-vous cela?—R. Le prix à la mine, $2.30; le transport par voie ferrée jusqu'à notre ligne, $2.51; douane, 53; de Bridgeburg à Montréal, $2; l'échange, 58.

Le président:

Q. Si vous transportiez ce charbon par eau de Port-Colborne, ou du point le plus rapproché de Bridgeburg, à Montréal, est-ce que le transport ne vous coûterait pas moins cher?

M. Keefer:

Q. De quelques ports américains?—R. Je ne le crois pas; d'ailleurs je ne suis pas en mesure de vous assurer à ce sujet. Nous ne l'avons jamais fait à ma connaissance.

M. Cowan:

Q. Avez-vous déjà cherché à négocier avec les compagnies de la Nouvelle-Ecosse en vue de substituer leur charbon à ce charbon étranger que vous achetez?—R. Oui, pendant plusieurs années nous avons été un assez bon client de la *Dominion Coal.*

Q. Puisque vous êtes son client pour une partie de votre approvisionnement, pourquoi ne le seriez-vous pas pour tous vos besoins, j'entends cette partie de votre approvisionnement que vous êtes obligés d'acheter ailleurs?—R. Parce que je crois que ce ne serait pas de bonne politique d'envoyer ce charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario à moins que le prix en fût tout à fait bas.

Q. Vous croyez que vous le transportez maintenant aussi loin vers le centre du pays que vous le pouvez sans occasionner de perte?—R. Je le crois.

Le président:

Q. Quand avez-vous acheté la dernière fois des mines de la Nouvelle-Ecosse?—R. En 1919.

Q. Et vous n'en avez pas acheté l'an dernier?—R. Non, monsieur.

M. Keefer:

Q. On ne le livrait qu'à Montréal?—R. C'est tout.

Q. Par eau?—R. Tout par eau.

Q. Pouvez-vous nommer les vaisseaux qui faisaient ce transport à cette époque?—R. Non.

Q. Quel genre de vaisseaux était-ce?—R. C'était de grands vaisseaux, d'une capacité de 6,000 à 7,000 tonnes, je crois.

Q. Il n'étaient pas aussi grands que ceux qui font la livraison de charbon à Midland?—R. A. Midland? Je crois que vous faites erreur. J'ai dit qu'un vaisseau portant 10,000 tonnes pouvait se rendre à Depot-Harbour. Ce sont des vaisseaux tout à fait différents; c'est ce qu'on appelle des vaisseaux à décharge automatique et le genre de ceux qui vont à Midland portent de 5,000 à 7,000 tonnes.

Q. Mais les vaisseaux qui vont à Depot-Harbour portent plus que ceux qui viennent de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui et ils déchargent leur propre charbon sur le quai; ils sont munis d'une ceinture à godets sans fin.

Le PRÉSIDENT: Nous insérerons l'état de monsieur Caye dans le dossier.

COÛT À MONTRÉAL DU CHARBON DE DIVERSES SOURCES.

Expéditeur	Dominion C. Co.	Nova Scotia S & C. Co.	Rochester et Pitts.	Rochester et Pitts.	Rochester et Pitts.	Voie ferrée et eau.	Voie ferrée et eau.
Entrée			Voie ferrée via Cobourg.	Voie ferrée via Massena Springs.	Vaisseau ex Charlotte	Vaisseau ex Lake Erie.	Voie ferrée via Black Rock.
Route sur G. T. R.			264	96			433
Prix à la mine			3·25	3·25	3·25	2·30	2·30
Taux de transp. ch. de fer			2·31	3·20	2·38	1·91½	2·51
Taux de transport par eau					1·80	2·00	
Transbordeur			0·50				
Commission						0·05	
Douanes			0·53	0·53	0·53	0·53	0·53
Quaiage		0·08				0·08	
Assurance						0·005	
Déchargement		0·30				0·31	
Total			6·59	6·98	7·96	7·19	5·34
Transport sur le G.T.R. à 5 milles			1·32	0·48			2·00
Change des E.-U. à 12%			0·79	0·77	0·84	0·75	0·58
Total	8·10	8·38	8·70	8·23	8·80	7·94	7·92

(Tous ces chiffres se rapportent à la tonne nette.)

Via Black Rock:
- Bellaire à Erie.....Milles, voie ferrée..189 milles.
- Erie à Montréal.....Milles, par eau.....453 milles—642 milles, petits vaisseaux, 2,000 tonnes.
- Bellaire à Montréal....Milles, voie ferrée... 727 milles.
- Sydney à Montréal....Milles, par eau..... 900 milles, grands vaisseaux, 7,000 tonnes.

Q. Combien de charbon de la Nouvelle-Ecosse avez-vous acheté en 1919?—R. Très peu; 100,000 tonnes nettes, dont 70,000 furent livrées durant la saison de navigation à Montréal et 20,000 tonnes livrées à Portland. On a cancellé le reste.

Q. Pourquoi?—R. Parce qu'ils ne pouvaient pas remplir leur contrat.

Le président:

Q. Combien en avez-vous acheté en 1918?—R. 15,000 tonnes seulement.

Q. Aviez-vous quelque raison particulière pour ne pas négocier avec eux l'an dernier?—R. Ils ont refusé; ils n'étaient pas capables de s'engager par contrat.

M. Keefer:

Q. En savez-vous la raison?—R. Je crois qu'ils ont placé leur rendement ailleurs.

Q. Est-ce qu'ils en exportaient?—R. C'est ce qu'on m'a dit.

Q. Où?—R. Au Danemark et en Hollande.

Q. En grandes quantités?—R. Je ne saurais le dire.

Le président:

Q. N'y a-t-il pas là discrimination quant aux prix?—R. Non; l'an dernier, tout était anormal à cause de la grande demande européenne.

M. Ross:

Q. Quel prix vous demandait-on pour cela en 1919?—R. $6 la tonne livrée sur wagons à Montréal; sur des wagons venant de leur mine, et cela afin de nous permettre d'en faire la distribution où nous le voulions.

[M. G. W. Caye.]

Q. C'était en 1920; et combien cette année?—R. $8.10.

Q. Revenons à la comparaison entre votre charbon de l'Ohio et celui des mines de la Nouvelle-Ecosse. Pour le charbon de l'Ohio vous deviez payer $1.91½ pour le transport; combien pour la douane?—R. 53 cents.

Q. Et l'échange?—R. 75 cents.

Q. Ce qui fait en tout $3.19½?—R. Oui.

Q. Quel est le taux de transport par eau des mines de la Nouvelle-Ecosse à Montréal?—R. Je ne le sais pas.

Q. On nous a dit que c'était 90 cents et même 60 cents. Sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse le transport à un port quelconque de l'Ontario par voie ferrée, supposant le même prix à la mine, serait de $3.19½ la tonne.

M. COWAN: Si le gouvernement acquiert le Grand-Tronc, comme il se propose de faire, il faudra alors déduire le droit de douane de 53 cents la tonne; ce serait le libre-échange sur le charbon bitumineux.

M. DOUGLAS: Si j'ai bien compris, M. Keefer, ce $3.19 comprend le transport et la douane.

M. KEEFER: C'est cela.

Le TÉMOIN: Le taux de transport de la mine au lac, $1.91½; la douane 53 cents et l'échange 75 cents.

M. Douglas:

Q. Et le transport par eau?

M. KEEFER: Laissons cela de côté pour le moment. Ces trois item s'élèveraient à combien?—R. $3.19½.

Q. Maintenant, le taux de transport par voie ferrée de la Nouvelle-Ecosse à un port quelconque de l'Ontario à la tête des lacs serait diminué ou augmenté d'autant, pourvu qu'ils soient en mesure de livrer le charbon sur les vaisseaux à un aussi bas prix que vous puissiez l'obtenir sur les vaisseaux au lac Erié?—R. Oui, je le pense.

Q. Quel serait le taux de transport par voie ferrée direct des mines de la Nouvelle-Ecosse à la tête des lacs, à Port-Arthur, à Fort-William?—R. Je ne saurais répondre à cela.

Q. A Toronto ou ailleurs?—R. Je ne connais pas ces taux.

M. Douglas:

Q. Si vous vouliez parler de Montréal en particulier, si j'ai bien compris, et si vous avez cherché à être parfaitement clair à ce sujet, vous avez d'abord parlé du transport par voie ferrée que vous avez fixé à $1.91½ et à $2 pour le transport par eau?—R. C'est bien cela.

Q. Et vous avez ajouté 5 cents de commission; 53 cents de douane; 8 cents de quayage; ½ cent d'assurance et 31 cents pour le déchargement, ainsi que l'échange? —R. Ce qui fait un total de $7.94.

Q. En dehors du prix de vente?—R. Non, le prix de vente est compris dans ce chiffre.

M. Cowan:

Q. Maintenant, pouvez-vous me dire quels gages vous payez à vos mineurs? —R. Les salaires réglementaires?

Q. Est-ce le même que dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Je le crois.

Q. Pourquoi cette différence dans le coût du charbon sur le carreau de la mine en Nouvelle-Ecosse et dans l'Ohio, les salaires restent les mêmes?—R. Nos mines là-bas sont pourvues des dernières méthodes de production du charbon.

Q. Savez-vous si l'on paye les mêmes salaires dans toutes les mines?—R. Certainement, autrement il y aurait de la casse.

M. Mackenzie:

Q. Si je saisis bien l'orientation de ces questions et réponses, il s'agit de comparer le prix du charbon de l'Ohio, du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse, le tout livré à Montréal. Je désirais savoir à quoi m'en tenir sur vos méthodes d'extraction du charbon dans l'Ohio. Les travaux se font-ils en profondeur? A quelle profondeur allez-vous chercher votre charbon?—R. Je crains de ne pouvoir répondre pour les mines de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Vous n'en savez rien?—R. Je n'ai jamais séjourné sur l'emplacement des mines.

Q. Et vous ignorez si vos mineurs ont à lutter contre le gaz ou l'eau ou autre chose dans les profondeurs des mines?—R. Tout ce que je sais c'est que les mines sont censées être en bon état et pourvues des améliorations modernes.

Q. Vous vous rendez facilement compte que le coût d'une tonne de charbon rendue à la surface dépend grandement des conditions de travail qui vous sont imposées?—R. Absolument.

Q. Il peut se trouver une différence sérieuse entre une mine et une autre mine?—R. Oui.

Q. Vous ignorez tout des opérations de mines dans l'Ohio?—R. Oui, et j'en suis fâché.

M. Keefer:

Q. Connaissez-vous le coût moyen du charbon aux Etats-Unis, disons dans l'Ohio et la Pensylvanie?—R. Il varie. Je crois savoir que le prix actuel, par contrat, du charbon sorti du district central de la Pensylvanie est d'environ $3 sur le carreau de la mine.

Q. Et pour l'Ohio?—R. A peu près la même chose, bien qu'il puisse arriver que l'on obtienne du charbon à de meilleures conditions.

Le président:

Q. Vous nous avez parlé de cette quantité de 300,000 tonnes que vous avez achetées d'autres compagnies. Mais vous ne nous en avez pas dit le prix. Pouvez-vous nous fournir quelque chiffre à ce sujet?—R. Le prix n'en est pas encore établi. Nous n'avons pas passé de contrat avec ces gens cette année.

Q. Je crois comprendre que vous avez acheté d'eux 300,000 tonnes l'an dernier?—R. Règle générale, nous achetions 300,000 tonnes de la compagnie R. & P.

Q. C'est le coût de livraison de cette quantité pour la compagnie que nous désirerions savoir.—R. Je n'ai pas sur moi les prix de l'an dernier mais j'ai un état des chiffres de cette année avec, comme base, $3.25 sur le carreau de la mine.

M. Keefer:

Q. Quel est le prix le plus élevé que vous sachiez pour le charbon à la mine?

Le PRÉSIDENT: Permettez que le témoin procède. Quel serait le coût du transport sur cette donnée?—R. $2.38. De la mine à Charlotte, New-York.

Q. Les autres frais?—R. $1.80 pour la traversée.

Q. Pour quel endroit?—R. De Charlotte à Cobourg. Droits de douane: 53 cents; change: 84 cents; $8.80.

Q. Ceci pour Cobourg?—R. C'est-à-dire Montréal.

Q. De sorte que le charbon que vous achetez d'autres compagnies vous coûte plus cher rendu à Montréal que le prix d'achat.—R. Nous ne transportons rien de ce charbon à Montréal. Nous l'utilisons à Belleville et à Brockville, en tous cas dans cette partie du pays. Il nous revient à Cobourg à $7.96.

M. Cowan:

Q. $7.96?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Savez-vous quelque chose du plus haut prix du charbon de commerce dans l'Ohio et la Pensylvanie? Je parle de la moyenne?—R. L'an dernier?

Q. Sur le carreau de la mine, oui.—R. Je crois que dans bien des cas le prix en est arrivé à $10.50.

Q. Sur le carreau de la mine?—R. Oui.

Q. $10.50?—R. Oui.

Q. Contre votre prix de $7.00?—R. Oui, je parle du charbon livrable sans retard.

Le PRÉSIDENT: Ne cherchons-nous pas à apprendre de M. Caye ce qu'il n'est pas en état de nous dire? Comment peut-il être au courant de ce que les autres payent pour leur charbon? Il sait ce que paye le Grand-Tronc.

M. KEEFER: Il a fait des enquêtes.—R. Règle générale, le prix du charbon à livraison immédiate, et ce prix change de jour en jour, est descendu à $10.50 l'an dernier.

Q. Veuillez vous expliquer un peu plus longuement; qu'entendez-vous par charbon à livraison immédiate?—R. Ce charbon s'achète moyennant livraison immédiate, et le prix de ce charbon change, en somme, de jour en jour.

Q. Ces autres chiffres de $3 s'appliquent à quoi?—R. Il s'agit de données contractuelles.

Q. Couvrant quelle période?—R. Une certaine période de l'année.

Q. Je trouve que ces prix sont joliment élevés?—R. Ils le sont.

M. Cowan:

Q. Vous parlez du carreau de la mine?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Le prix marchand du charbon à livraison immédiate est-ils plus élevé que le prix contractuel ou est-ce parfois le contraire?—R. A l'heure actuelle c'est le contraire.

Q. Vous avez voulu parler, jusqu'à présent, du charbon tout venant?—R. A peu près, oui.

Q. Je crois vous avoir entendu dire qu'en 1919 vous avez payé $6.50 pour une tonne de charbon de la Nouvelle-Ecosse transportée à Montréal?—R. Six dollars et cinquante cents.

Q. Et vous avez tant de cent mille tonnes?—R. Oui.

Q. Et vous prétendez qu'en 1920 on vous demandait $8.10?—R. Non, on ne pouvait pas nous fournir de charbon en 1920.

Q. Est-ce cette année que l'on demande $8.10?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous fournir quelque raison pour ce changement de prix?—Quelque cause attribuable au marché ou à toute autre chose et qui justifie ce changement de prix de $1.60? Cherche-t-on à faire un profit excessif?—R. Je ne tiens pas à parler.

M. Cowan:

Q. Les salaires ont-ils changé?—R. Ils sont ce qu'ils étaient l'automne dernier.

Q. L'étalon des salaires dans vos mines est le même qu'auparavant?—R. Oui.

Q. A moins qu'il n'y ait plus de gaz ou d'eau dans ces mines que l'an dernier, les prix devraient être les mêmes?

M. Ross: Je suis d'avis que dans son esprit M. Caye a la clef de la question du prix du charbon et de la fourniture de charbon. Avez-vous quelque idée, quelque renseignement sur la question qui nous dise ce qui fait hausser le prix à la mine de $1.60, et qu'a causé l'augmentation arrivée de 1919 à 1921? Vous prétendez que les salaires n'ont pas augmenté.—R. C'est mon avis purement personnel que les mines n'ont pas produit autant qu'elles auraient pu le faire. Il se peut qu'il y ait eu certaines difficultés à régler pour une raison ou une autre. Puis une partie de ces mines est

restée fermée assez longtemps; or si vous diminuez le rendement vous augmentez le coût.

M. Cowan:

Q. Le fait reste que le prix est monté en Nouvelle-Ecosse alors qu'il descendait ailleurs. C'est ce que les deux dernières années vous ont appris?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Quelle est la quantité de charbon que vous consommez à Montréal?—R. le district de Montréal consomme 350,000 à 400,000 tonnes l'an.

Q. Fournissez un chiffre moyen pour chaque district en Canada?—R. Je ne possède pas ce renseignement et je le regrette.

Q. Pouvez-vous fournir des données générales?—R. Tout ce que nous en savons ici c'est que nous avons consommé l'an dernier 930,000 tonnes sur les lignes de l'est et 1,221,000 tonnes sur les lignes de l'Ontario.

M. Keefer:

Q. Vous avez la direction du département du combustible pour les achats généraux seulement?—R. Oui, pour les achats généraux seulement.

Q. Savez-vous si votre compagnie a jamais songé à la question de l'électrification de sa ligne entre Montréal et Toronto pour fins d'économie de charbon?—R. Je ne sache pas.

Q. Vous connaissez la question de l'anthracite?—R. Quelque peu. Jusqu'à un certain point.

Q. Votre compagnie fait un commerce de charbon considérable avec la Midland Valley?—R. Oui, mais nous consommons bien peu de ce charbon.

Q. Ce charbon passe en grande partie sur votre réseau.—R. C'est ce que je crois.

Q. De quelle façon?—R. Je crains de ne pouvoir vous éclairer sur la question de l'anthracite.

Q. Vous ignorez si les gens qui achètent ce charbon le transportent par eau ou par rail?—R. Oui.

Q. Avez-vous quelque renseignement sur sa distribution en Ontario ou autres renseignements analogues?—R. Non.

M. Douglas:

Q. 2,000,000 de tonnes de charbon par année; c'est là votre consommation?—R. Approximativement.

Q. Quelle proportion de ce chiffre se consomme en Canada?—R. Le tout se consomme en Canada.

Q. Vous possédez certaines lignes aux Etats-Unis?—R. Elles voient à leur propre approvisionnement, de nos jours. Je ne veux parler que de ce qui se consomme en Canada.

Q. Et les points d'arrivée sont entre autres Montréal; quels sont les autres points? —R. Sarnia, Windsor.

Q. Combien de charbon va à Sarnia?—R. Je me demande si nous avons ces données. Je ne possède que des données approximatives.

Q. Pour cette année?—R. L'an dernier, consommation et livraison: Midland, Ontario, 201,000; Depot Harbour, 142,000; Prescott, 27,000; Montréal, transport fluvial, 158,000; Montréal, transport par rail, 236,000, Cobourg, 350,000; Black Rock, 774,000; Windsor, 51,000; Sarnia, 206,000.

Q. Vous avez nommé à peu près tous les points de distribution?—R. Oui.

Q. N'expédiez-vous rien à Goderich?—R. Non.

Q. Collingwood?—R. Non.

Q. Owen-Sound?—R. Nous ne dirigeons jamais de charbon dans cette direction.

Q. Vous avez des lignes de chemins de fer qui gagnent ces points et y stationnent. R. Oui, mais le charbon est dirigé sur ces points pour être distribué aux endroits de moindre importance.

M. McKenzie:

Q. Et Portland?—R. Nous y consommons environ 125,000 tonnes par année.

Q. D'où ce charbon vient-il?—R. Généralement de West Virginia.

M. Keefer:

Q. Par eau?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Ce charbon a été acheté en Nouvelle-Ecosse?—R. Non, pas tout.

Q. Vous l'avez acheté en Nouvelle-Ecosse dans le passé—R. Pas que je sache.

Q. Le charbon à destination de Portland?—R. Non. En 1919 les gens de cette ville ne nous ont pas livré les 100,000 tonnes achetées d'eux par contrat, de sorte qu'après la fermeture de la navigation ils nous ont demandé si nous accepterions 20,000 tonnes tronsportées par eau à Portland (ce charbon était destiné à Montréal) et nous avons annulé la livraison de 10,000 tonnes qu'ils ne pouvaient nous fournir.

M. Cowan:

Q. Existe-t-il des droits à acquitter de Cap-Breton à Portland?—R. Il n'existe aucun droit à acquitter de la Nouvelle-Ecosse à la Nouvelle-Angleterre.

Q. Existe-t-il un certain territoire qui soit exempt de droits au tableau du tarif? —R. Je crois qu'il n'existe aucun droit à acquitter.

M. Keefer:

Q. Quel est le tarif de transport pour le charbon destiné à Portland?—R. De Fort-Richmond, foubourg de Philadelphie, à Portland on paye $1.55 par tonne brute.

M. Cowan:

Q. Vous ignorez ce que peut être le tarif de Sydney à Portland?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Qu'est-ce encore qui entre dans le coût du charbon acheté à Portland?—R. Nous payons les frais de manutention, je crois que le Grand-Tronc n'a pas cette année de port de manutention à Portland. On l'a démoli l'automne dernier, alors les frais de manutention sont montés à 35 cents par tonne brute.

Q. Et les frais du rail?—R. $2.85 de la mine à Fort-Richmond.

Q. Qu'est-ce encore qui pèse sur le charbon?—R. Rien. Il existe une taxe sur le transport et le fret d'environ 3 pour 100.

Q. Le charbon destiné à Portland traverse le Canada, n'est-ce pas?—R. Nous le consommons en entier dans le Maine et le New Hampshire.

LE PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions à M. Caye?

M. KEEFER: Si vous lui avez tout demandé qui vous intéresse, monsieur le président, je n'ai pour ma part rien à ajouter.

LE PRÉSIDENT: Quelque autre membre du comité désire-t-il poser d'autres questions?

M. COWAN: Je désirerais savoir si vous avez eu tous les renseignements que vous désiriez. Je n'ai jamais vu sortir de bons résultats de questionnaires du genre de celui auquel nous avons soumis le témoin.

M. KEEFER: Je suis d'avis que nous devrions établir que l'un d'entre nous assume de vider la question complètement, puis l'un ou l'autre pourrait poser des questions individuelles.

LE PRÉSIDENT: Il serait bon de réunir le comité un jour ou l'autre pour voir à instituer un système de ce genre. Si personne n'a de questions à poser au témoin, nous pourrions le renvoyer.

M. McKenzie:

Q. Je désirerais poser une seule question au témoin. Je demanderais à M. Caye s'il est raisonnable de vendre le charbon à Montréal aux prix qu'il a indiqués. Est-ce là une opération recommandable?—R. Nous ne vendons pas de charbon, nous utilisons tout ce que nous avons en magasin, jusqu'à la dernière livre.

Q. Supposons que vous vendiez du charbon, serait-ce opportun, en imaginant que ce qui a trait à la vente du charbon est indépendant de l'entreprise de chemin de fer, serait-ce une affaire avantageuse que de vendre le charbon à Montréal au prix que vous avez indiqué, soit $7.94?—R. Je ne suis pas disposé à dire ce qui en serait.

Q. S'il vous fallait aller aux marchands et acheter ce charbon, il vous faudrait le payer plus cher? Il arrivera un jour où nous aurons des témoins de la Nouvelle-Ecosse à qui nous soumettrons vos prix et à qui nous demanderons: "Il nous est venu quelqu'un de l'Ohio qui vend du charbon et le livre à Montréal au prix de $7.94 la tonne"; nous leur demanderons si ce prix est raisonnable. "Qu'est-il en votre pouvoir de faire?" c'est le sens de ma question.—R. Il me semble que la seule question qui puisse émerger du débat devrait avoir trait au tarif de transport à partir de Black Rock pour, disons, Montréal. Il convient d'additionner le prix du charbon à la mine, le quantum du tarif, le tarif ordinaire imposé sur le charbon, ce qui contribuerait à élever le prix pour ici.

Q. Maintenant essayez pour un moment à vous croire un marchand de charbon—vous connaissez quelque chose du commerce du charbon dans l'Ohio; dites-nous le fond de votre pensée en qualité de marchand de charbon installé à Montréal; pouvez-vous établir certaines données sur lesquelles, comme marchand de charbon, vous pourriez faire le commerce du charbon à Montréal, en concurrence avec le reste du marché du charbon et à bonnes conditions?

LE PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions éviter de demander au témoin de répondre sur des suppositions. Il est ici pour répondre sur des faits et pour la connaissance qu'il en a, et il nous a soumis des chiffres sur les achats de charbon faits pour le Grand-Tronc. En sortant de ce domaine nous dépassons naturellement les limites de sa compétence présente.

M. MCKENZIE: C'est vrai, mais il ne nous renseigne toujours pas sur la question. Naturellement je ne le presse pas au delà des limites de ses connaissances, mais je voudrais bien savoir quelque chose qui nous aide, le moment venu, d'établir la comparaison entre les prix.

M. KEEFER: Vous avez cela dans les chiffres soumis par M. Vaughan où nous voyons à quel prix il pourrait acheter les mêmes sortes de charbon livrées à Montréal contre les prix payés par d'autres.

M. MCKENZIE: Je n'assistais pas. Si vous êtes tranquilles sur ce point, parfait.

LE PRÉSIDENT: Nous entendrons des marchands de charbon qui nous éclairerons probablement là-dessus.

M. MCKENZIE: Entendrons-nous des marchands de charbon américains?—des gens qui font la manutention de leur charbon à eux et l'expédient ici?

LE PRÉSIDENT: Probablement.

M. MCKENZIE: Je crois sérieusement que le témoin pourrait nous donner une idée assez exacte du prix auquel il pourrait vendre une tonne de charbon à Montréal, du charbon des mines de là-bas, en se basant sur ce qu'il sait sur les prix en général. S'il déclare qu'il ne peut le faire, naturellement. . .

LE TÉMOIN: J'en suis fâché, mais je ne crois pouvoir le faire vu que la production aux taux ordinaires, c'est ce que vous chargeriez à n'importe qui?—R. Oui.

[M. G. W. Caye.]

M. Ross:

Q. Pouvez-vous attaquer la question comme ceci: prenez ces $7.94 que vous vous adjugez pour votre charbon à Montréal; le transport, de la mine au port des lacs, est aux taux ordinaires, c'est ce que vous chargeriez à n'importe qui?—R. Oui.

Q. Le taux du transport fluvial est celui que vous chargeriez à n'importe qui?—R. Oui.

Q. Et tous les autres frais sont ceux que vous chargeriez ordinairement?—R. Oui.

Q. Et vous dites que vous retirez un profit de cette opération?—R. C'est vrai, mais un autre propriétaire de mine se contenterait-il du profit que nous acceptons?

Q. Il est glouton; c'est justement là que nous voulons en venir.—R. Voilà, vous avez mon point de vue qui vous permet de juger du profit que nous retirons.

M. Keefer:

Q. Les gens de la Lehigh Valley vendent du charbon au public, n'est-ce pas?—R. Ils possèdent une compagnie subsidiaire appelée la Lehigh Valley Coal Co.

Q. C'est la propriété de la compagnie de chemin de fer?—R. Oui.

Q. Et ils sont engagés dans le commerce du charbon; le Grand-Tronc n'a jamais envisagé l'idée d'en agir de même pour le charbon bitumineux?—R. Non.

M. McKenzie:

Q. Par curiosité, je désirerais vous parler de la quantité de charbon que détient votre compagnie; vous avez déjà répondu que votre opinion est, généralement parlant, qu'il y avait assez de charbon chez vous pour cent ans?—R. Pour cent ans, oui, monsieur.

Q. Quel rendement annuel aviez-vous en pensée en affirmant qu'il y avait assez de charbon chez vous pour cent ans à venir?—R. Je crois qu'il s'agissait du rendement actuel.

Q. Et quel est ce rendement?—R. Environ 1,500,000 tonnes par année.

Q. Soit un rendement ininterrompu de 1,000,000 de tonnes?—R. 1,500,000 tonnes par année.

Q. A ce compte vous avez jugé que vous aviez du charbon pour cent ans?—R. Je n'ai pas fait de calcul.

Q. Naturellement, je comprends qu'il s'agit d'une appréciation générale?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Un mot pour éclairer un point en particulier; je crois que vous avez déclaré que si le taux ordinaire s'appliquait au charbon américain, ce charbon deviendrait plus cher que le charbon de la Nouvelle-Ecosse en question?—R. Le chiffre s'en trouverait plus élevé que n'est notre chiffre ici, si l'on appliquait le tarif ordinaire disons entre Black-Rock—je parle ici du charbon transporté entièrement par rail; ce charbon serait plus cher. J'ignore ce qu'est le tarif ordinaire mais je sais qu'il dépasse un demi-cent par tonne du mille.

Q. De sorte qu'en réalité vous empêchez les 400,000 tonnes que vous consommez à Montréal de venir de la Nouvelle-Ecosse, et, l'employant à cet endroit, vous évitez de vous imposer à vous-mêmes la dépense d'un demi-cent par tonne?—R. Nous ne faisons aucun de ces embarras; nous ne serions que trop aises d'employer le charbon de la Nouvelle-Ecosse au lieu de notre propre charbon.

Q. N'est-ce cependant pas là ce qui en résulte?—R. Peut-être actuellement.

M. Cowan:

Q. Savez-vous si ce chiffre d'un demi-cent par tonne et par mille rencontre les frais de transport?—R. Je croyais avoir répondu en déclarant que au cas où le transport du charbon se ferait par trains entiers de, disons, trente ou quarante wagons, ce charbon donnerait un revenu assez coquet.

M. Keefer:

Q. Savez-vous ce qu'est le prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse? Pris à quai dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Non.

M. Douglas:

Q. Possédez-vous quelque établissement de déchargement à Montréal?—R. Non.

Q. Savez-vous comment il deviendrait possible de faire parvenir le charbon de la Nouvelle-Ecosse ici, d'augmenter la consommation de ce charbon ici?—R. Le comité désirerait que je lui donne un conseil?

M. KEEFER: Qu'entendez-vous par "ici"?

M. DOUGLAS: Je parle du district de Montréal ainsi que de la partie en haut des lacs. M. Caye a peut-être des avis à formuler.

M. Cowan:

Le TÉMOIN: Je crains de n'avoir pas d'avis à formuler. Les mines de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas fourni beaucoup de charbon au district de Montréal depuis les quatre ou cinq dernières années.

Q. Si l'on vous vendait le charbon à meilleure condition que vous ne faites pour les 300,000 ou 400,000 tonnes que vous achetez, vous seriez parfaitement disposé à consommer le charbon de la Nouvelle-Ecosse pour la provision que vous consommez? —R. Voilà, nous ne dirigeons pas sur le district de Montréal le charbon dont il est question; il s'emploie à Brockville et à Belleville et aux alentours; cependant nous serions aises de consommer le charbon de la Nouvelle-Ecosse si l'on nous en assurait la livraison et si le prix nous agréait.

M. McKenzie:

Q. Quel charbon employez-vous actuellement dans le district de Montréal?—R. Une certaine partie du charbon transporté par eau et par rail dont je vous ai parlé; nous le transportons tout entier par eau et par rail. Nous avons aussi du charbon de Pennsylvanie qui nous vient entièrement par rail.

M. Keefer:

Q. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse, opposé au charbon de la Pennsylvanie, doit faire face à des frais de $1.91 pour arriver au lac Erié?—R. Oui.

Q. Plus 53 cents de droits, puis?—R. Le change.

Q. Quel est-il?—R. 75 cents.

Q. Puis le transport du lac Erié à Montréal?—R. Soit $2; c'est-à-dire que je le mets à $2.

Q. Il reste donc une marge de $5.19, sans compter le coût sur le carreau de la mine?

M. Ross: Moins le transport de la Nouvelle-Ecosse au point d'arrivée.

M. Keefer:

Q. Ce sont là vos débours pour amener votre charbon jusqu'à Montréal, à part les droits?—R. Oui.

Q. Puis on peut l'amener à Montréal pour 90 cents, et c'est ce que l'on a fait.

M. Cowan:

Q. Quel prix seriez-vous prêt à payer à Montréal dans les conditions actuelles pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse? Avez-vous quelque idée de ce que l'on vous demanderait et qui vous permettrait d'acheter là-bas? Qu'est-ce qui constituerait à vos yeux un prix raisonnable?—R. Ce que je leur demanderais serait d'enlever à ce prix de $8.10 les droits et le change.

Q. Vous croyez que l'on ajoute ces item?—R. Non, je n'ai rien à dire.

M. Douglas:

Q. Voilà, vous n'irez pas dire que vous refuseriez le charbon de la Nouvelle-Ecosse à un cent ou deux au-dessous du prix du charbon américain qui est à $7.94?—R. Je ne sais pas.

Q. Vous n'entendez pas laisser croire qu'il lui faut être de $1.00 à $1.25 meilleur marché que le charbon américain pour que vous le preniez?—R. Non, mais j'ai dit ce que je voudrais.

Q. Seriez-vous disposé à accepter le charbon de la Nouvelle-Ecosse à quelques cents en dessous des plus bas prix du charbon américain—$7.94 et $7.92—ou êtes-vous engagé au point de ne pouvoir prendre ce charbon?—R. Nous ne voulons pas acheter une livre de charbon à l'heure actuelle. Nous ne cherchons pas à acheter.

Q. Pourquoi?—R. Parce que nous avons un approvisionnement de six semaines en magasin et que notre approvisionnement nous vient facilement de nos propres mines.

Q. Etes-vous liés par un contrat?—R. Non.

Q. Avec une autre personne ou compagnie?—R. Nous ne faisons pas d'approsionnement.

M. Cowan:

Q. Votre propre mine suffit-elle à tous vos besoins du moment?—R. Pratiquement elle rencontre nos besoins ordinaires en y ajoutant la petite quantité que nous dirigeons sur Cobourg.

M. Chisholm:

Q. Je crois que les questions qui ont été posées m'ont procuré le renseignement que je désirais obtenir; mais ce que je désirais demander est ceci: le témoin est-il prêt à acheter du charbon de la Nouvelle-Ecosse pour, disons, 10 cents de moins que $7.94?—R. Je n'oserais le dire.

Q. Vous ne voulez pas répondre à cette question?—R. Je désirerais ne pas répondre à cette question pour certaines raisons.

Q. La seule réponse que vous fournissez à cette question, si je comprends bien, est que vous seriez disposé à étudier l'affaire si on vous offrait le charbon de la Nouvelle-Ecosse à $7.94 moins tant; à savoir moins le change, les droits et la différence du coût du transport et ainsi de suite, ce qui naturellement constituerait une marge sérieuse?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Combien par année consommez-vous de tonnes de charbon américain sur votre réseau en Canada?—R. Environ 2,000,000 l'an dernier.

Q. C'est-à-dire du produit américain amené dans ce pays?—R. Exactement.

Q. Et vous privez pratiquement la main-d'œuvre et la production de ce pays d'autant?—R. Nous n'avons pu obtenir de charbon de la Nouvelle-Ecosse l'an dernier.

Q. Et vous n'êtes pas disposé à l'acheter à moins que l'on ne vous le cède à sacrifice?—R. Pas à sacrifice.

M. KEEFER: Soit une marge de $5 et quelques sous.

Le président:

Q. Je crois que vous avez déclaré n'avoir pu obtenir de charbon de la Nouvelle-Ecosse l'an dernier?—R. L'an dernier.

Q. On refusait de traiter avec vous?—R. On refusait de nous fournir le charbon pour des raisons personnelles.

M. Douglas:

Q. Vous avez déclaré que vous ne pouviez pas dire si votre compagnie serait disposée ou non à acheter du charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse en supposant qu'elle pût l'obtenir à quelques sous meilleur marché que le charbon américain?—R. Non.

Q. Qui peut décider l'affaire?—R. Notre conseil de direction; vu qu'il entre certaines considérations dans ces sortes de choses.

Q. Qui votre comité ferait-il venir devant lui pour élucider ces quelques considérations?

M. KEEFER: Que le témoin énumère les considérations en jeu.

Le TÉMOIN: Voilà, je ne sais rien, personnellement, de l'affaire et je ne devrais peut-être rien dire, mais on répète que le charbon de la Nouvelle-Ecosse se désagrège facilement, qu'il est friable, qu'il ne souffre pas le transport aussi bien que le charbon américain et que pour cette raison il vaut pas mal moins. Ce sont des on-dit.

M. Douglas:

Q. Des on-dit?—R. Oui, pas des preuves.

M. Keefer:

Q. Quelle a été la quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse transportée pour vous à Montréal en 1919?—R. Nous leur avons acheté 100,000 tonnes dont on nous a livré 70,000 tonnes pendant la saison de la navigation.

Q. Est-ce là le chiffre le plus élevé que l'on vous ait livré durant l'année?—R. Non, en 1912 nous avons acheté 400,000 tonnes brutes d'eux et chaque tonne a été livrée.

Q. A quel prix?—R. Je pensais en avoir fini. En 1912, nous avions fait un marché de 400,000 tonnes brutes à $2.92½ livrables à Montréal dans les wagons.

Q. -2.92½, et aujourd'hui on vous en demande combien?

Le PRÉSIDENT: Laissez-le terminer sa déclaration.

Le TÉMOIN: Les plus gros marchés que nous ayons jamais faits avec eux, que je sache, datent de 1914 et 1915—à savoir 450,000 tonnes brutes chacune de ces deux années, à $3 la tonne livrables dans les wagons à Montréal.

M. Keefer:

Q. Y a-t-il une raison connue de vous qui ait fait doubler ce prix pour cette année?

M. DOUGLAS: Nous devrions peut-être laisser terminer cet exposé; tout ce que vous venez de dire a trait au charbon acheté de 1912 à quelle date?

Le TÉMOIN: De 1912 à 1920 inclusivement.

Le PRÉSIDENT: Donnez-nous les chiffres que vous savez, et que l'on ne pose pas de questions.

M. KEEFER: Il est bon qu'il entre quelques questions dans la preuve en passant; en 1912 quels étaient les chiffres?

Le TÉMOIN: 400,000 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Permettez que le témoin lise les données jusqu'au bout.

Le témoin a alors lu l'état suivant:

DOMINION COAL CO.

Charbon transporté par eau à Montréal.

—	Tonnage.	Prix.	Livraisons.
		$ c.	
1912	400,000	2·92½	Livraison complète.
1913	400,000	.....	Livraison complète.
1914	450,000	3·00	Livraison complète.
1915	450,000	.....	Livraison de 350,000 tonnes à Montréal et 40,000 à Portland. Solde annulé pour cause de consommation diminuée.
1916	150,000	3·75	Ramené à 75,000 pour cause d'inhabileté de la part de la Coal Co. de fournir le tout.
1917	7,000	7·70	Livraison complète.
1917	20,000	7·50	Livraison complète.
1918	15·000	8·40	Livraison complète.
1919	100,000	6·50	Environ 70,000 livrées à Montréal en 1919 et 20,000 à Portland et à Montréal en 1920. Solde annulé.
1920	(Ton. nettes Aucun.		

Toutes ces données constituent des tonnes brutes, hormis pour 1919.
*Fourniture de la Coal Co. à $4.50 ou $5.05 livrable en cale à Sydney.
Nous avons fourni les bateaux moyennant $2.65 la tonne brute.

M. Douglas:

Q. Pourquoi mentionnez-vous le mot "net"?—R. Avant ces dates, il s'agissait toujours de tonnes brutes.

M. Keefer:

Q. Pour 1919 vous dites "solde annulé"; par qui l'annulation a-t-elle été faite?—R. Par nous vu que l'on se disait inhabile à livrer le solde. La tâche a été rude pour livrer les 90,000 tonnes.

Q. Les prix nets équivaudraient à quoi?—R. A environ dix pour cent meilleur marché.

M. Cowan:

Q. Vous venez de déclarer que ce charbon n'était pas d'aussi bonne qualité; les mécaniciens du chemin de fer s'en sont-ils jamais plaints; ou sont-ils d'avis que ce charbon est bon—R. Le charbon est certainement bon.

Q. Et il n'existe aucune raison pour le mettre de côté, partant du point de vue du mécanicien?—R. Je ne sais rien de tout cela. Il nous est venu plus ou moins de plaintes de la part des mécaniciens qui se plaignaient d'avoir à étendre ce charbon en couches fort minces; quand le charbon se présente en grumeaux il se brûle beaucoup plus facilement.

Q. Cette circonstance est-elle particulière au charbon de la Nouvelle-Ecosse ou si les autres charbons présentent la même caractéristique?—R. Il se rencontre une proportion plus considérable de charbon menu quand le transport à Montréal se fait par rail vu la manutention souvent répétée.

M. Douglas:

Q. La manutention n'est pas plus fréquente que pour le charbon de l'Ohio?—R. Non, pas plus fréquente que pour le charbon de l'Ohio, mais je crois que ce dernier souffre mieux la manutention; il est plus résistant; cependant, quand nous

transportons le charbon de l'Ohio à Montréal dans nos wagons, il ne s'opère qu'une manutention, en somme, et c'est celle qu'il se fait aux mines.

Q. Et quand au charbon fluvial?—R. Ce dernier, que je sache, devrait être de la même qualité.

Q Savez-vous le rapport qui existe entre l'offre de charbon de la Nouvelle-Ecosse fait à votre compagnie cette année et l'offre pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse faite par les compagnies au chemin de fer National-Canadien?—R. Non.

M. Cowan:

Q. Leur avez-vous demandé leurs prix?—R. Aux gens de la Nouvelle-Ecosse, oui; l'affaire s'est transigée vers la mi-mars. C'est généralement à cette époque que nous nous enquérons des prix en vue de nous assurer s'il nous serait profitable de nous engager pour le 1er avril.

Q. Quel a été leur prix?—R. $8.10 à Montréal.

Q. Il s'agit du Dominion Coal?—R. Oui.

Q. Quelles autres compagnies ont eu l'occasion de fournir leurs prix?—R. La Nova Scotia Steel.

Q. Ces derniers sont actuellement associés avec la Dominion Coal?—R. Oui, mais auparavant ils ne l'étaient peut-être pas, je parle de la mi-mars.

Q. Ces gens ont-ils établi leurs prix?—R. Leurs prix a été de $8.00 sans y inclure les frais de manutention pas plus que le quaiage à Montréal, ce qui, à notre sens, allait à 38 cents.

M. Douglas:

Q. Avez-vous demandé les prix de l'Inverness?—R. Non, nous n'avons jamais, que je sache, acheté de charbon de ces gens.

M. Chisholm:

Q. Avez-vous pris l'habitude de ne demander leurs prix qu'à ces deux grosses compagnies, comme on les appelle?—R. Oui, parce qu'elles possèdent à Montréal des accommodations de déchargement. Chacune d'elles possède ces accommodations.

M. Douglas:

Q. Je crois que vous avez déclaré que le Grand-Tronc ne possédait pas ces accommodations?—R. Non.

Le témoin se retire.

LE PRÉSIDENT: Il nous arrive de l'Alberta aujourd'hui l'honorable M. Côté, le professeur Pitcher et M. Young envoyé par les propriétaires de mines. Je suis assuré que vous serez bien aise d'entendre M. Côté dès maintenant.

L'honorable J. L. Côté est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre situation officielle, M. Côté?—R. Je suis secrétaire provincial pour la province de l'Alberta et ministre des Mines de cette province.

Q. Vous avez préparé un état?—R. J'ignorais quel serait le champ que couvrirait votre enquête, et il se trouve que mes données ne comportent que le relevé des documents officiels en notre possession, soit les renseignements que nous, de la province de l'Alberta, possédons sur les champs houillers. Nous avons avec nous le professeur Pitcher, de l'Université, qui a fréquenté dix ans les champs de mines de la Nouvelle-Ecosse, dix ans également les mines de l'Alberta et je suis prêt à déclarer qu'il sera disposé à vous fournir tous les renseignements techniques désirables. Nous avons

d'abord dressé une carte des mines de l'Alberta. Les deux cartes disent la même chose, si ce n'est que l'une d'entre elles indique les formations géologiques. Les travaux d'extraction du charbon commencèrent dans l'Alberta vers 1881 sur les bords de la rivière à Lethbridge. On ouvrit une mine à Anthracite sur la ligne du Pacifique-Canadien d'où l'on tirait le charbon devant servir aux locomotives et aux chaudières pour les gros travaux de construction en vue du passage de ce chemin de fer à travers les Montagnes Rocheuses. L'extraction du charbon a commencé à Crow's Nest Pass en 1900 et une mine s'ouvrit à Frank. Dans le champ d'Edmonton—Clover Barr on extrait depuis 1897. A Drumheller depuis 1911, à Namao depuis 1896, à Carbon depuis 1898, à Medicine Hat depuis 1899, à Jaspar Park, Mountain Park, Lovett, Wabamun, Brazeau depuis 1910. Cette carte indique les champs de mines; le rouge indique les mines en activité actuellement dans l'Alberta, quant au vert, il indique les mines que l'on a fermées depuis les quinze dernières années. Le nombre des mines apparaît sur la carte par des indications à l'encre, et le rapport annuel des ressources minérales de l'Alberta en 1919 fournit le nombre et l'emplacement de chaque mine. Les gisements de charbon s'étendent bien plus loin que ne l'indique cette carte, car cette dernière ne va pratiquement que de Crow's Nest Pass à Edmonton. Nous ignorons l'étendue de nos champs de mines de charbon au nord d'Edmonton, mais nous savons qu'elle est fort considérable. Nous prétendons posséder 85 pour cent du charbon du Canada. C'est là une déclaration qui repose sur la nature des rapports qui nous sont soumis. La quantité de charbon extrait en 1920 arrive à peu près à 6,908,823 tonnes. Le nombre des mines en activité en 1920 a été de 298. On a rouvert en 1920, 50 mines et on en a abandonné en 1920, 17. Le nombre des mines fermées mais non abandonnées a été de 45. Le nombre de mineurs employés à la date du 31 décembre 1920 a été de 12,348. La moyenne de mineurs employés en 1920 a été de 9,688.

M. Ross:

Q. Quel est le chiffre moyen des mineurs?—R. 9.688. Le nombre de jours de chômage en 1920 a été de quatre-vingt-dix. C'est une moyenne.

M. Cowan:

Q. La moyenne pour chaque mine?—R. La moyenne pour chaque mine. Le chiffre approximatif du capital placé dans l'aménagement des mines a été d'environ $40,110,000. Le capital placé dans le développement et l'outillage des mines à la date du 31 décembre 1920 a été d'environ $10,000,000 de capital perdu.

M. Blair:

Q. Où sont surtout situées ces mines?—R. Toutes les mines abandonnées sont indiquées en encre rouge.

M. Cowan:

Q. Voudriez-vous nous dire la raison qui les a fait abandonner?—R. Apparemment la plupart d'entre elles furent mises de côté faute de débouchés pour leurs produits. Il existe naturellement certaines autres raisons. Certaines sont mal administrées, cela ne fait aucun doute, mais il ne s'en trouve que trois qui aient été fermées du chef de la qualité de charbon que l'on en tirait. La mine Hosmer était la propriété du P.C. qui l'a fermée. Naturellement ces gens avaient à eux tout le marché parce qu'ils s'appelaient le P.C. Il est probable que les autres personnes de l'Alberta seront en mesure de vous fournir d'autres renseignements.

M. Cowan:

Q. Vous affirmez que quatre-vingt-dix jours constituent la moyenne d'inactivité pour chacune d'elles?—R. Oui

Q. Vous affirmez que les mines fermées le furent par manque de débouchés?—R. Manque de débouchés. Il s'est produit des grèves locales mais qui ne voulaient pas dire grand'chose.

M. McKenzie:

Q. Puis-je proposer que le témoin fournisse d'abord un état complet et permette ensuite aux membres de la commission de lui poser les questions qu'ils jugeront bon, une fois cet exposé terminé: Qu'il fasse son exposé sans arrêt, suivant ses vues propres.—R. La quantité de charbon vendu en Ontario, au Manitoba, dans la Saskatchewan, dans l'Alberta et la Colombie-Britannique et enfin aux Etats-Unis et par les chemins de fer en 1920: charbon domestique, d'ordinaire extrait de la rivière Valley, d'Edmonton en descendant jusqu'à la rivière Valley: 1,370,595; Colombie-Britannique: 54,115; Saskatchewan: 1,134,280; Manitoba: 456,000; Ontario: 13,281 et Québec: 30 tonnes.

M. Ross:

Q. 30 tonnes?—R. C'est évidemment un échantillon. Etats-Unis, 37,893 tonnes, ce qui nous amène à un total de 3,066,599 tonnes. C'est le produit domestique.

Produits bitumineux de l'Alberta: 266,225 tonnes.

Q. De quel charbon s'agit-il ici?—R. De charbon bitumineux pour chaudières. Nous avons chez nous trois sortes de charbon, dont un que nous appelons domestique.

Q. Quel est ce charbon?

M. COWAN: Il porte plusieurs noms. La Nouvelle-Ecosse possède le même charbon que nous, à cette exception près.

M. Ross:

Q. Quelle est la différence entre les charbons domestiques et bitumineux?—R. Je ne saurais vous donner la différence technique intégrale. Vous feriez peut-être mieux d'attendre une explication de ces différences de la bouche de M. Pitcher. Bitumineux de l'Alberta: 266,225; Colombie-Britannique: 69,675; Saskatchewan: 171,209; Manitoba: 143,202; Ontario: 630; Etats-Unis: 115,415; vendu aux chemins de fer: 2,506,507. Total: 3,272,863.

L'anthracite que nous avons en Alberta: 10,382; Colombie-Britannique: 5,059; Saskatchewan: 4,657; Manitoba: 1,356; Etats-Unis: 302; vendu aux chemins de fer: 10,048. Total: 31,804.

Briquettes: 81,606 tonnes en Alberta; Colombie-Britannique: 27,000; Saskatchewan: 10,897; Manitoba: 6,484; vendu aux chemins de fer: 72,453; total: 101,693.

La production possible avec installations et matériel, en comptant sur une augmentation de main-d'œuvre, arriverait dans l'Alberta à environ 12,000,000 de tonnes de charbon.

M. Cowan:

Q. Ceci avec l'outillage actuel?—R. Avec notre outillage actuel.

Q. Production possible avec la main-d'œuvre actuelle, l'installation et l'outillage actuels?—R. Environ 9,500,000 tonnes. Charbon importé dans l'Ouest canadien (des Etats-Unis) en 1920: 2,436,786 tonnes.

Q. Savez-vous de quelle qualité de charbon il s'agit ici?—R. De charbon bitumineux pour la plus grande partie.

M. Douglas:

Q. Possédez-vous des données par province?—R. Pour les provinces de l'Ouest, non, je n'en ai pas; il s'agit surtout du Manitoba.

Q. Rien pour l'Alberta?—R. Je ne crois pas qu'il s'importe rien de ce genre dans l'Alberta. Les chiffres totaux de l'importation en Canada des Etats-Unis en 1920: 20,815,596 tonnes. La production totale du charbon en Canada a été de 16,985,053.

[L'hon. J. L. Côté.]

M. Keefer:

Q. Et là-dessus vous avez produit 6,900,000 tonnes?—R. Et le charbon exporté du Canada en 1920 est de 2,558,174 tonnes. La consommation du charbon en Canada en 1920 a été le 35,242,465 tonnes. Quant au transport, je possède quelques données. Mais je fais mieux de laisser la parole en ceci à M. Young, qui parlera pour les propriétaires de mines. Nous avons payé environ 60 milles par tonne et par mille d'Alberta à Winnipeg (6 cents par tonne et par mille jusqu'à Winnipeg). Nous avons payé davantage jusqu'à Saskatoon.

Q. Quel est le nombre de milles jusqu'à Winnipeg?—R. Environ 931.

M. Cowan:

Q. A partir de l'Alberta-Nord? Cela constitue-t-il une grande différence?—R. Pas très grande.

Q. Pour une courte distance le coût est plus élevé par mille?—R. Oui, il en coûte davantage par mille. Le transport se fait de la Colombie-Britannique à Prince-Rupert. Je crois que le taux dans ces parages est d'environ 4 cents par mille.

M. Ross:

Q. Transport par trains entiers?—R. Oui. Naturellement je ne me propose pas d'entrer dans ces détails. Je crois toutefois que nos compagnies de transport n'agissent pas avec justice vis-à-vis nos territoires miniers. Ainsi pour citer un exemple, quand les locomotives à l'huile de la Californie venaient placer des wagons à nos mines, nous nous rendions compte que les compagnies de transport ne se montraient pas raisonnables pour nos mines.

Q. C'est dire que les frais étaient trop élevés?—R. A cause de la consommation d'huile durant leur séjour au sein de nos districts miniers, de l'huile de Californie que l'on transportait dans l'Alberta-Nord.

Q. Quel chemin de fer était-ce?—R. Le Grand-Tronc. L'huile arrivait à Prince-Rupert par eau et atteignait l'Alberta dans les locomotives à l'huile. A l'époque de l'activité des mines nous avons assez de difficultés à nous procurer le nombre de wagons suffisant et nous devons arrêter la production faute de wagons vu que la saison d'extraction correspond avec le temps où les wagons manquent, et la plupart de nos compagnies ne possèdent pas tout ce qu'il faut pour fournir les wagons en nombre suffisant. Je me demande si je devrais parler de ceci devant votre comité.

Q. Vous devez certainement le faire.—R. J'avais idée. J'ai parlé devant la chambre chez nous dans le sens que si nous désirons étendre nos débouchés pour le charbon de l'Alberta il nous faudra recourir au transport par eau.

M. Cowan:

Q. Pouvez-vous le faire?—R. Je le crois.

Q. Et de quelle façon?—R. En creusant la rivière Saskatchewan. J'ai en mains un rapport. Le département des Travaux publics ici a fait un levé hydrographique important au sujet de la rivière Saskatchewan et le rapport des ingénieurs fait voir qu'en dépensant $20,000,000 en creusage dans la rivière Saskatchewan on pouvait obtenir un canal de six pieds ou au moins un chenal de six pieds d'Edmonton à Winnipeg, ce qui permettrait le transport du charbon à Winnipeg pour environ 1 mille et demi.

M. Keefer:

Q. Arriver à ce développement en creusant la Saskatchewan?—R. Oui.

Q. Il s'agit de la Saskatchewan du nord?—R. Les deux, je crois. Si cette route s'ouvrait il serait possible d'emmagasiner l'eau des montagnes, l'eau des tributaires de la Saskatchewan, et développer de ce fait une énergie hydroélectrique qui indemni-

serait partiellement des frais de navigabilité de cette rivière et fournirait de l'électricité aux centres de population.

M. Cowan:

Q. Toutes ces dépenses seraient-elles comprises dans la somme approximative de $20,000,000?—R. Je crains que ce chiffre ne soit trop peu élevé. Je suis d'avis que les frais se monteraient à plus. J'ai idée que vous aurez peut-être à vous enquérir sur la possibilité de fournir notre charbon à Ontario ou au Canada au besoin. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse vient dans l'Ouest et le charbon de l'Alberta s'en vient dans l'Est pour faire concurrence au charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Il devrait être possible de rendre votre charbon à Winnipeg pour 1 mille et demi?—R. J'ai par devers moi un rapport des ingénieurs à ce sujet et je crois que ces derniers établissent un mille par tonne et par mille à partir de la rivière Ohio. Naturellement la rivière Saskatchewan ne peut valoir que pour six mois et de ce fait les taux seraient plus onéreux.

Le président:

Q. Je suppose qu'il serait possible d'avoir des chargements de retour?—R. Oui, probablement. Voici comment je calcule. S'il fallait acheter un outillage, l'outillage nécessaire, il en coûterait environ $80,000,000 pour le transport du charbon disponible.

M. Ross:

Q. Peut-on utiliser pour le charbon les wagons qui servent aux grains?—R. C'est ce que l'on fait. On utilise, à peu près pour tout, les wagons fermés.

M. Chisholm:

Q. Vous parlez ici de 1 mille et demi et non de 1 cent et demi par mille?—R. 1 mille et demi, oui.

Q. Par rail?—R. Environ 5½ ou 6 cents $\frac{6}{10}$ de cent. Je me suis fortement documenté sur la navigabilité de la Saskatchewan pensant que la chose se ferait un jour ou l'autre; ce sera probablement la route désignée et, voilà de cela longtemps, j'ai soumis l'idée devant la Chambre de Commerce d'Edmonton, il y a environ dix ans, et l'on s'est engagé dans des travaux de levés dont l'exactitude a été démontrée.

M. Keefer:

Q. Voulez-vous nous donner le nom des villes qui seraient desservies par cette eau en route pour Winnipeg?—R. Saskatoon.

M. Cowan:

Q. Sur la Saskatchewan-sud?—R. Prince-Rupert pourrait s'atteindre par l'une ou l'autre voie. Il y aura tout le charbon du Manitoba-nord appelé, si nos renseignements sont exacts, à prendre une importance considérable.

Q. S'il était possible de naviguer sur la Saskatchewan-sud il deviendrait alors aisé d'amener votre charbon jusqu'à 30 milles de Regina et desservir toutes les villes du parcours?—R. Je possède quelques données sur la question de la main-d'œuvre. En 1912 le mineur ordinaire produisait environ 534 tonnes par année. En 1920 ce chiffre est monté à 675 tonnes, ce qui prouve que nous avons travaillé plus régulièrement en 1920 qu'auparavant.

Q. Quel est le chiffre quotidien moyen? Même augmentation?—R. Ces données reposent sur le rendement moyen de l'année.

Q. La machinerie est-elle plus considérable?—R. Non, mais je crois qu'on fait plus de jours de travail qu'en 1912.

Le président:

Q. Pour être plus clair, vous dites que l'on a produit une moyenne de 675 tonnes par homme et par jour. Entendez-vous dire que l'on travaillait alors régulièrement?—

R. Non, je parle de la production pour la durée de travail fournie. Si l'on travaillait régulièrement la production serait beaucoup plus considérable.

Q. Les premiers chiffres que vous avez fournis, soit 534 tonnes, valaient pour le même nombre de jours?—R. Non, pour l'année.

M. Douglas:

Q. Quelles sont les deux années que vous comparez?—R. 1912 et 1920, et je montre que l'on a travaillé plus en 1920 qu'en 1912.

Q. Les mineurs pourraient-il produire davantage chaque jour?—R. C'est naturellement possible, mais je doute qu'ils le fassent. Je suis d'avis qu'il y a tendance à produire moins.

M. Cowan:

Q. C'est là que je veux en venir.—R. M. Young sera probablement en mesure de vous fournir plus de renseignements là-dessus. Il travaille aux mines de l'Ouest, il est secrétaire des exploiteurs de mines de l'Ouest.

M. Keefer:

Q. Savez-vous comment la production de l'Alberta a pu tomber de 20,000,000 à ce qu'elle est devenue en 1918?—R. Un peu à cause de l'importation du charbon américain, de la concurrence. Les déboursés en salaires ont été pour l'Alberta en 1920 de $19,301,065. A cela s'ajoute l'indemnité ouvrière. Il existe une loi d'indemnité gouvernementale. C'est dire que chaque mineur est assuré et laisse 1½ pour cent sur son salaire, c'est pourquoi les chiffres fournis doivent posséder une certaine exactitude.

M. Ross:

Q. Je proposerais que M. Côté prenne un siège, s'il lui plaît. Ce doit être fatiguant de se tenir debout.—R. Ce qui porte le coût par tonne pour 1920 à $3.04 pour la main-d'œuvre seulement.

Q. Pour la main-d'œuvre seulement, ce qui veut dire que la main-d'œuvre d'extraction constitue les deux tiers du coût total du charbon.

M. Cowan:

Q. Quel a été le coût du charbon sur le carreau de la mine? Le connaissez-vous?—R. Soixante-six pour cent. Nous comptons qu'il peut être de $5.05.

M. Douglas:

Q. Le coût de $3.03 vaut-il pour la tonne nette ou brute?—R. Il s'agit de 2,000 livres dans l'Alberta. Je ne sache pas que l'on parle de grosses tonnes.

Q. Mais est-ce votre façon d'évaluer le coût?—R. Oui. Nous gardons le chiffre des tonnes de charbon produites en Alberta. Je doute qu'il y entre le charbon consommé aux mines, mais nous possédons le chiffre des tonnes de charbon extraites ainsi que le salaire payé, et je m'imagine que c'est là une donnée satisfaisante. Le département des mines tient le compte des tonnes de charbon extraites.

Q. Avez-vous en outre le chiffre de la quantité de charbon extraite?—R. Non, mais les compagnies peuvent vous fournir ce chiffre, naturellement.

Q. Pourtant les mines ne sont pas tenues de fournir le coût d'extraction au gouvernement provincial?—R. Non. Elles payent 1.50 pour cent sur le salaire et elles ont à soumettre la quantité de charbon extraite.

Le président:

Q. Revenant à l'idée émise par M. McKenzie, je suis d'avis que nous pourrons tout savoir si nous permettons à M. Côté de poursuivre. M. Côté établit le coût en prenant l'échelle du salaire et en le divisant par le nombre de mineurs et par le tonnage?—R. Oui, en divisant par le tonnage.

[L'hon. J. L. Côté.]

M. Douglas:

Q. Il s'agirait donc du coût total, de tous les frais, construction et extraction à la mine. La construction est comprise?—R. La construction est comprise.

M. Chisholm:

Q. Qu'entendez-vous par construction?

M. DOUGLA: Tous les frais d'extraction, chaque dollar passé en salaire entrent dans ce calcul, ce qui fait que le coût de production descendrait beaucoup au-dessous des $3.03 cités.

LE PRÉSIDENT: Si M. Côté ignore cet aspect de la question, M. Young sera-t-il en état de nous fournir un renseignement authentique?

LE TÉMOIN: Le rendement pour le mois d'avril 1919 a été de 85,478, les frais pour salaires étant de $308,025, ce qui porte à $3.60 le coût par tonne pour la main-d'œuvre seulement. Vous comprendrez que le faible rendement a amené ce chiffre.

Q. Savez-vous si l'on paye les salaires suivant l'échelle étalon aux mineurs de l'Alberta?—R. Oui. J'ai en mains l'échelle des salaires que l'on paye chez nous sous la dictée du directeur des Mines nommé par le gouvernement fédéral, et ce dernier sera probablement en mesure d'obtenir ce renseignement du département. Je puis vous remettre cet état.

Q. Pouvez-vous faire une déclaration générale relative aux salaires payés, salaires touchant la Confédération des mineurs de l'Ouest?—R. Oui. Au n° 18, par exemple, un mineur de fond qui recevait en 1912 $2.89 pour dix heures de travail reçoit actuellement en 1920 $7.08 pour huit heures.

M. Cowan:

Q. Les mineurs doivent-ils extraire une certaine quantité de charbon pour obtenir ce salaire?—R. Cela, monsieur Young, membre des Exploiteurs de mines de charbon de l'Ouest, pourra vous le dire. Prenons un mécanicien de wagonnet à bascule qui gagnait $3.40 pour dix heures de travail, il gagne maintenant $7.61.

M. Ross:

Q. S'agit-il ici d'une journée de huit heures?—R. Oui, je crois qu'il est question d'une journée de huit heures aujourd'hui.

Q. Et auparavant c'était dix heures?—R. Je puis, si votre comité le désire, vous laisser en mains l'état entier relatif aux salaires.

LE PRÉSIDENT: Je suis d'avis que cet état devrait nous rester. Est-on d'avis qu'il entre, détaillé, aux archives?

M. COWAN: Il me semble.

Les états sont soumis comme suit:

Année.	1912.			1920.		
	Mineurs au travail.	Rendement.	Rendement par homme.	Mineurs au travail.	Rendement.	Rendement par homme.
C. N. Pass	2,261	1,500,594	663	1,918	1,775,529	925
Lethbridge	935	624,150	667	1,427	850,662	596
Taber	430	124,795	290	292	133,627	456
Banff et Canmore	906	385,485	425	627	287,507	1,465
Drumheller	115	14,581	126	1,782	1,210,687	679
Edmonton—Clover Bar	503	208,888	415	644	386,750	1,277
Pembina	104	3,265	31	153	146,810	959
Yellowhead et Mt. Park	191	28,415	149	860	678,522	1,545
Jasper Park	134	113,701	840	441	235,584	534
1914. razeau	342	157,351	460	669	453,875	678
Moyenne de rendement par homme			534			676

[L'hon. J. L. Côté.]

La somme des salaires payés en 1920 a été de $9,301,065.19, ce qui donne pour la main-d'œuvre seulement un chiffre par tonne de $3.03.

Le rendement d'avril 1919 a été de 85,478 tonnes, les salaires comptant pour $308,-025.21, ce qui porte à $3.60 pour la main-d'œuvre seulement le coût par tonne, pour ce mois.

On remarquera que vu le faible rendement pour le mois d'avril 1919, le coût par tonne a été bien plus élevé que la moyenne par tonne pour la main-d'œuvre en 1920.

Le coût du travail par tonne représente 65 pour cent du coût total par tonne.

La Loi des compensations ouvrières stipule que toute personne blessée au travail reçoit 55 pour cent de son salaire durant son absence, et que la veuve d'un homme tué à son travail recevra $35 par mois à vie ou jusqu'à ce qu'elle contracte mariage de nouveau. Dans ce dernier cas elle reçoit un boni et les enfants $10 par mois jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de seize ans.

En plus de ceci on donne les soins médicaux.

Ancienne loi, $10 par semaine; maximum, $16.

En cas de décès à la suite d'accident, $30 par mois à la veuve.

Secours, $40 par année à même la caisse de compensation.

ÉCHELLE DES SALAIRES PAYÉS DANS LA PROVINCE AU COURS DES ANNÉES 1912-1920.

Occupation.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
								Surintendant des incendies, 1920, environ $190 par mois; Journée de 8 hrs.	Journée de 8 hrs.
Salaires de l'extérieur									
Surintendant du service de protection contre les incendies	$110—$115 par mois	Même	Même						
Mineurs	10 $2 89	10 $2 89	10 $2 89	10 $2 89	10 $2 89	9 $3 66	9 $3 66	5 22	$7 08
Trieur d'ardoise (garç.)	10 1 37	10 1 37	10 1 37	10 1 37	10 1 37	9 1 76	9 1 76	3 05	4 03
Trieurs d'ardoise (hom.)	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Huileurs de wagons, (hommes)	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Huileurs de wagons, (garçons)	10 1 65	10 1 65	10 1 65	10 1 65	10 1 65	9 2 13	9 2 13	3 48	4 40
Garçons compteurs	10 1 37	10 1 37	10 1 37	10 1 37	10 1 37	9 1 76	9 1 76	3 05	4 03
Conducteurs d'attelage	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66	5 22	7 08
Forgeron	10 3 85	10 3 85	10 3 85	10 3 85	10 3 85	9 4 72	9 4 72	6 43	8 14
Aide-forgeron	10 2 90	10 2 90	10 2 90	10 2 90	10 2 90	9 3 67	9 3 67	5 23	7 09
Mécanicien, usine	12 3 85	12 3 85	12 3 85	12 4 40	12 4 40	11 5 35	11 5 35	5 83	7 61 à 8 32
Mécanicien, usine	8 3 40	8 3 40	8 3 40	8 3 40	8 3 40	8 4 19	8 4 19		
Préposés aux ventilateurs	12 2 90	12 2 90	12 2 90	12 2 90	12 2 90	11 3 67	11 3 67		
Mécanicien de monte-charge	8 3 20	8 3 20	8 3 20	8 3 20	8 3 20	8 3 97	8 3 97	5 57	7 39 à
Mécanicien de monte-charge	10 3 78	10 3 78	10 3 78	10 3 78	10 3 78	9 4 63	9 4 63		8 05
Mécanicien de monte-charge	12 4 40	12 4 40	12 4 40	12 4 40	12 4 40	11 5 35	11 5 35		
Mécanicien, câble de renvoi	8 3 63	8 3 63	8 3 63	8 3 63	8 3 63	8 4 46	8 4 46	6 13	7 88
Mécanicien, câble de renvoi	10 3 85	10 3 85	10 3 85	10 3 85	10 3 85	9 4 72	9 4 72		
Mécanicien, câble sans fin	10 3 30	10 3 30	10 3 30	10 3 30	10 3 30	9 4 08	9 4 08	5 70	7 50
Mécanicien, chargement des wagons fermés	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19	5 83	7 61
Mécanicien-déchargeur	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19	5 83	7 61
Préposé au crible mécanique	10 2 65	10 2 65	10 2 65	10 2 65	10 2 65	9 3 34	9 3 34	4 86	6 76
Mécanicien de locomotive	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19	5 83	7 61
Aiguilleur de locomotive	10 3 00	10 3 00	10 3 00	10 3 00	10 3 00	9 3 78	9 3 78	5 36	7 20
Chauffeur	8 2 89	8 2 89	8 2 89	8 2 89	8 2 89	9 3 66	9 3 66	5 22	7 08
Chauffeur	12 3 85	12 3 85	12 3 85	12 3 85	12 3 85	9 4 16	9 4 16		
Aide-chauffeur	10 2 65	10 2 65	10 2 65	10 2 65	10 2 65	9 3 34	9 3 34	4 86	6 76
Aide, service des wagons	10 2 60	10 2 60	10 2 60	10 2 60	10 2 60	9 3 28	9 3 28	4 79	6 70
Préposé de wagons à bascule, (homme)	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66	5 22	7 08
Aide, service des wagons à bascule	10 2 64	10 2 64	10 2 64	10 2 64	10 2 64	9 3 33	9 3 33	4 85	6 75

[L'hon. J. L. Côté.]

ÉCHELLE DES SALAIRES PAYÉS DANS LA PROVINCE AU COURS DES ANNÉES 1912-1920.—*Suite.*

Occupation.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
								Journée de 8 hrs.	Journée de 8 hrs.
Préposé de wagons à bascule, (garçon)	10 1 65	10 1 65	10 1 65	10 1 65	10 1 65	9 2 13	9 2 13	3 48	4 40
Cages supérieures	10 2 64	10 2 64	10 2 64	10 2 64	10 2 64	9 3 33	9 3 33	4 85	6 75
Réparateur de wagons	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19	5 83	7 61
Aide-réparateur de wagons	10 2 90	10 2 90	10 2 90	10 2 90	10 2 90	9 3 67	9 3 67	5 23	7 09
Mécanicien-broyeur	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19	5 83	761
Chauffeur-ventilateur	12 3 40	12 3 40	12 3 40	12 3 40	12 3 40				
Lampiste (selon le nombre de lampes et l'habileté de l'individu)	8 2 47 à 2 89	8 même	8 même	8 même	8 même	8 3 16 à 3 66	8 même	4 65 à 5 22	6 58 à 7 08
Lampiste (selon le nombre de lampes et l'habileté de l'individu)	12 2 47 à 3 40	12 même	12 même	12 même	12 même	11 3 16 à 4 19	11 même	5 83 à 6 43	7 61 à 8 14
Machinistes	10 3 40 à 3 85	10 même	10 même	10 même	10 même	9 4 19 à 4 72	9 même		
Aides-machinistes	10 2 90	10 2 90	10 2 90	10 2 90	10 2 90	9 3 67	9 3 67	5 23	7 09
Préposé aux cendres	10 2 50	10 2 50	10 2 50	10 2 50	10 2 50	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Préposé aux cendres	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	11 3 66	11 3 66		
Dégraisseur	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	11 3 66	11 3 66		6 58
Manœuvre de couplage, (homme)	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Manœuvre de couplage, (garçon)	10 1 65	10 1 65	10 1 65	10 1 65	10 1 65	9 2 13	9 2 13	3 48	4 40
Huileur de broyeur	11 2 89	11 2 89	11 2 89	11 2 89	11 2 89	10 3 66	10 3 66		6 71
Huileur de wagon à bascule	11 2 89	11 2 89	11 2 89	11 2 89	11 2 89	10 3 66	10 3 66		6 71
Contremaître-trieur	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66	5 22	7 08
Charpentier	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19	5 83	7 61
Scieur	10 2 64	10 2 64	10 2 64	10 2 64	10 22 64	9 3 33	9 3 33	4 85	6 75
Pelleteur, wagon fermé	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66	5 22	7 08
Contremaître, service des broyeurs	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66	5 22	7 08
Ouvriers, service des broyeurs	10 2 60	10 2 60	10 2 60	10 2 60	10 2 60	9 3 28	9 3 28	4 79	6 70
Ouvriers, service des broyeurs à crible	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 17	9 3 16	4 65	6 58
Ouvriers, exploitation dans le roc	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Ouvriers, exploitation dans la terre	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Finisseur, service du chargement des wagon fermés	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Tout autre travail à l'extérieur	10 2 7	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Fours coke en forme de ruche.									
Enfourner et défourner (chargement de 6½ tonnes) par four	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00	1 50	1 50		
Enfourner et défourner, (chargement de 5 tonnes) par four	0 80	0 80	0 80	0 80	0 80	1 05	1 05		
Charger dans des wagons fermés ou ouverts (plus de 200 tonnes par mois) par tonne	0 17	0 17	0 17	0 17	0 17	0 23	0 23		
Charger dans des wagons fermés ou ouverts (moins de 200 tonnes par mois) par tonne	0 16	0 16	0 16	0 16	0 16	0 21	0 21		
Mécanicien de locomotive à vapeur	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19	5 83	7 61
Garde-moteur	10 3 18	10 3 18	10 3 18	10 3 18	10 3 18	9 3 93	9 3 93	5 53	7 35
Camionneur	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Plâtriers	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Charretiers et nettoyeurs	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Tous les autres ouvriers	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	10 2 47	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Fours à coke belges.									
Préposé de mouton	10 3 40	10 3 40	10 3 40	10 4 40	10 3 40	9 4 19	9 4 19		7 61
Enfourneurs	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66		7 08
Préposés du terrage	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66		7 08
Défourneurs	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	10 2 89	9 3 66	9 3 66		7 08
Chargeurs	10 2 60	10 2 60	10 2 60	10 2 60	10 2 60	9 3 28	9 3 28		6 70

[L'hon. J. L. Côté.]

ÉCHELLE DES SALAIRES PAYÉS DANS LA PROVINCE AU COURS DES ANNÉES 1912-1920.—*Suite.*

Occupation.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Fours à coke en forme de ruche.—Fin.								Journée de 8 hrs.	Journée de 8 hrs.
Usine à briquettes.									
Mécanicien	12 $3 86	12 3 86	12 $3 86	12 $3 86	12 $3 86	11 $4 73	11 $4 73	.....	7 61
Briquetier	12 3 97	12 3 97	12 3 97	12 3 97	12 3 97	11 4 86	11 4 86	.....	7 74
Aide-briquetier	12 3 40	12 3 40	12 3 40	12 3 40	12 3 40	11 4 19	11 4 19	.....	.....
Fondeur de goudron	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	11 3 66	11 3 66	.....	6 89
Manœuvres	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	12 2 89	11 3 66	11 3 66	.....	6 58
Huileur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 08
Salaires de l'intérieur.	Tous les	salaires d	e l'intérie	ur sont ba	sés sur la	journée de	huit heu	res.	
Allumeur	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	5 70	7 50
Ventilateur	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	5 70	7 50
Aide-ventilateur	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Charpentier	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	5 70	7 50
Aide-charpentier	3 75	3 75	3 75	3 75	3 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Poseurs de rails	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	.....	7 50
Aide-garde-moteur	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	.....	5 00	6 89
Mécanicien de locomotive	3 05	3 05	3 05	3 05	3 05	3 79	3 79	5 37	7 21
Aiguilleur de locomotive	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Conducteurs	3 03	3 03	3 03	3 03	3 03	3 79	3 79	5 37	7 21
Conducteurs (endroits humides)	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	.....	.....
Conducteurs (attelage en arbalète)	3 50	3 50	3 50	3 50	3 50	4 31	4 31	5 96	7 73
Manœuvres de couplage (hommes)	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Manœuvres de couplage (garçons)	1 65	1 65	1 65	1 65	1 65	2 13	2 13	3 48	4 40
Garçons-aiguilleurs	1 37					1 76		3 05	4 03
	à 1 65	Même	Même	Même	Même	à 2 13	Même	3 48	à 4 40
Garçons-portiers	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 42	1 42	2 66	3 69
Préposés des guides en câble	3 03	3 03	3 03	3 03	3 03	3 79	3 79	5 37	7 21
Conducteurs du courrier et des câbles de renvoi	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	5 70	7 50
Rouleurs	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Ramasseurs de minerai	2 75	2 75	2 75	2 57	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Chargeurs	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Mineurs	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	5 70	7 50
Mineurs (endroits humides)	3 75	3 75	3 75	3 75	3 75	4 60	4 60	.....	.....
Mineur en roche	3 75	3 75	3 75	3 75	3 75	4 60	4 60	6 29	8 02
Manutentionnaires de bois de construction	3 03	3 03	3 03	3 03	3 03	3 79	3 79	5 37	7 21
Manœuvres	2 75	2 75	2 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Préposés de cage, plan incliné	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Préposés de cage, puits	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	5 70	7 50
Mécanicien	3 75	3 75	3 75	3 75	3 75	4 60	4 60	.....	.....
Aide-mécanicien	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	.....	.....
Préposés aux pompes	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Préposés aux pompes Dept. Res. Nat. C. P. R.)	3 20	3 20	3 20	3 20	3 20	3 97	3 97	5 57	7 39
Préposés au monte-charge	3 03	Même	Même	Même	Même		Même	5 37	7 21
	à 3 30					à 4 08		à 5 70	à 7 50
Conducteurs (garçons)	1 65	Même	Même	Même	Même	2 13	Même	3 48	4 40
	à 2 75					à 3 47		à 5 00	à 5 74
Porte-griffe (grippers)	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Garçons porte-griffe	1 65	Même	Même	Même	Même	3 47	Même	3 48	4 40
	à 1 75							à 5 00	à 5 74
Aide raccordeur de tuyaux	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Puisatiers	1 37	Même	Même	Même	Même	1 76	Même	3 05	4 03
	à 2 75					à 3 47		à 5 00	à 5 74
Embrayeurs	3 30	3 30	3 30	3 30	3 30	4 08	4 08	5 70	7 50
Rouleurs	2 75	2 75	2 75	2 75	2 75	3 47	3 47	5 60	6 89
Mineurs à l'entreprise, moyenne	3 50	Même	Même	Même	Même	.....	.....	.....	8 72
	à 6 00								à 10 63

ÉCHELLE DES SALAIRES PAYÉS DANS LA PROVINCE AU COURS DES ANNÉES 1912-1920.—*Fin.*

Occupation.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Salaires de l'extérieur.					Journée de 8 hrs.	Journée de 8 hrs.
Charpentiers	10 $3 85	10 $3 85	9 $4 72	9 $4 72	$6 43	$8 14
Aide-charpentiers	10 2 90	10 2 90	9 3 67	9 3 67	5 23	7 09
Mécaniciens, plan incliné	10 3 37	10 3 37	9 4 19	9 4 19	5 83	7 61
Chauffeurs	10 3 37	10 3 37	11 4 72	11 4 72	.....	.....
Préposé au service de l'eau	12 3 25	10 3 25	11 4 02	11 4 02	.....	6 71
Mécaniciens, usine	.....	.....	9 4 77	9 4 77	.....	.....
Chauffeur-ventilateur	.....	.....	11 4 19	11 4 19	.....	6 85
Garçons d'écurie	.....	.....	9 3 16	9 3 16	4 65	6 58
Chauffeur de camion automobile	.....	.....	.....	.....	5 83	7 68
Ventilateurs	.....	.....	.....	.....	.....	6 51
Salaires de l'intérieur. Tous les salair	es de l'int	érieur son	t basés sur	la journée	de huit	heures.
Tout autre ouvrier non classifié	2 75	2 75	3 47	3 47	5 00	6 89
Garçons-ventilateurs	.....	.....	1 42	1 42	2 66	3 69
			à 2 13	à 2 13	à 3 48	à 4 40
Ouvriers-mineurs	.....	.....	3 88	3 88	.....	.....
Mécaniciens	.....	.....	.....	.....	6 29	.....
Aides-mécaniciens	.....	.....	.....	.....	5 70	.....
Mécaniciens (ventilation)	.....	.....	.....	.....	.....	8 02
Mécaniciens (électricité)	.....	.....	.....	.....	.....	9 42
Aides-mécanicien (ventilation)	.....	.....	.....	.....	.....	7 50
Aides-mécaniciens (électricité)	.....	.....	.....	.....	.....	7 62

Les salaires des années 1919-20 sont basés sur la journée de huit heures.
Les chiffres précédant le montant se rapportent au nombre d'heures de travail quotidien

Le TÉMOIN: Voici le prix de détail du charbon. Nous recevons $7.75 la tonne pour les gros blocs et $6.75 pour la gaillette à Edmonton. Voici également la liste des prix de Winnipeg, indiquant les prix du détail.

M. Ross:

Q. Pouvez-vous nous donner la moyenne, afin que nous l'inscrivions au procès-verbal?—R. Je crains qu'elle ne soit établie. Nous pourrions en faire le calcul, et vous en donner le résultat. J'ai en main une lettre qui pourrait vous intéresser; elle est adressée par la *Fort William Elevator Co.* de Winnipeg à M. Stutchbury, notre commissaire du commerce.

> Concernant votre demande du 22 mars, nous avons l'honneur de vous soumettre les renseignements suivants relativement à notre provision de charbon.
>
> (1) Nous consommons de 2,000 à 2,500 tonnes de charbon par année, selon la quantité de grain manutentionné.
>
> (2) Nous achetons notre charbon de la *Drake Coal Co.*, et il provient des mines de la Pensylvanie.
>
> Coût du charbon déposé sur nos quais:
>
> | | Par tonne |
> |---|---|
> | 1913-14 | $ 3 85 |
> | 1915 | 3 45 |
> | 1916 | 3 66 |
> | 1917 | 6 62 |
> | 1918 | 6 79 |
> | 1919 | 5 80 |
> | 1920 | 11 19 |
>
> Cours du change.
>
> Bien à vous, etc."

Q. Je voudrais connaître les prix du détail à Winnipeg, et comparer ces prix avec ceux de l'Ontario. Donnez-moi deux ou trois chiffres?—R. Voici la liste des

[L'hon. J. L. Côté.]

prix en vigueur le 11 juin 1920. Le poussier de houille bitumineuse américaine f.a.b. pour les chaudières à vapeur commandait $12.80 la tonne à Winnipeg; en blocs $16.25; aux marchands dans les entrepôts, $14.75. Le charbon bitumineux canadien—c'est-à-dire le charbon de l'Alberta—provenant des mines McGillivary, International, Bellevue, Hillcrest et Greenhill, pour les chaudières à vapeur se vendait f.a.b. comme suit à Winnipeg; $12.19 la tonne pour les gros morceaux; $10.59 pour le charbon de chaudière; $10.82 pour le tout venant; $10.30 pour le poussier de charbon. En blocs le Belleville se vendait $13.75. Le Drumheller, $14.00 pour les gros morceaux, et $15.00 en blocs.

Q. Est-ce environ ce que le consommateur domestique devait payer?—R. Oui, j'oserais dire que le prix est le même.

M. Chisholm:

Q. Ceci comprend le transport de l'usine?—R. Non, ce charbon a été livré aux maisons—j'oserais dire aux maisons d'habitation. Ceci n'est évidemment pas le prix réglementaire pour le charbon acheté à l'entreprise.

Le président:

Q. Pouvez-vous établir une comparaison entre ces prix et ceux qui sont actuellement en cours à Winnipeg?—R. Je ne crois pas qu'ils aient changé beaucoup.

M. Cowan:

Q. C'est considérablement moins cher que le charbon américain à Winnipeg?—R. C'est moins cher, oui. J'ai en main le résultat des épreuves faites dans les laboratoires du gouvernement de l'Alberta, les laboratoires du gouvernement pour l'épreuve des propriétés calorifiques des combustibles.

M. Douglas:

Q. Où sont-ils situés?—R. Dans la ville de Winnipeg. Ces épreuves ont été faites sous la surveillance de M. Oliver, ingénieur en chef du gouvernement de l'Alberta, de M. J. R. McCall, surintendant des usines d'énergie de la cité de Calgary, de C. R. Robb, professeur de mécanique et de génie à l'université d'Alberta, et de G. R. Pratt, expert en combustible pour le Pacifique-Canadien. On s'est servi de la chaudière muni de tubes B & W, avec grille à chaîne B & W. Cette chaudière avait une capacité de 250 C.V. L'an dernier, si mes renseignements sont exacts, le gouvernement du Manitoba s'était engagé à faire l'épreuve du charbon. Nous nous sommes rendus auprès de lui et on nous a dit qu'on achèterait notre charbon si nous pouvions démontrer qu'il coûtait moins cher. Le gouvernement a eu la bonté de nous permettre d'utiliser ses laboratoires pour faire ces épreuves, et d'envoyer ses experts pour vérifier nos expériences. Nous avons démontré que le menu charbon spiroïde de Lethbridge ne leur coûterait que 66 cents par mille livres d'évaporation; le poussier du gailletin de Newcastle, 75 cents; le poussier de Michel, 80 cents; le poussier de Hillcrest, 85 cents; tandis que le Youghigheny— c'est-à-dire le charbon qu'ils achetaient—leur coûtait 87 cents.

M. Cowan:

Q. Je crois que c'est un fait que le charbon de l'Alberta est supérieur au charbon américain. Est-ce que ce ne serait pas une bonne chose pour les mines de l'Alberta si toutes les municipalités achetaient leur charbon à l'épreuve? Regina achète tout son charbon de cette manière, et ne veut pas acheter autrement. J'ai un document à cet effet en main?—R. Notre gouvernement s'est mis à faire de la publicité, comme vous le savez sans doute, et voici une exemple du genre de publicité entrepris: nous avons imprimé 34,000 copies de cette grosse brochure (produisant une copie de cette brochure).

Q. L'Alberta réussit évidemment, et si les gens de la Nouvelle-Ecosse voulait adopter notre ligne de conduite je crois qu'ils réussiraient tout aussi bien.—R. Voici

une lettre que nous avons reçue,—c'est un exemple entre vingt en ma possession—c'est une réponse à la circulaire que nous avions envoyée à tous les gros marchands de charbon bitumineux leur demandant de nous suggérer des moyens pratiques pour présenter notre charbon sur le marché:—

"En réponse à votre lettre du 22 courant, concernant le charbon, je vous ferai remarquer que nous n'en consommons pas une grande quantité dans notre usine. Nous nous en servons que pour fins de chauffage. Nous employons environ 250 tonnes par année de charbon tout venant. Depuis un certain nombre d'années nous n'utilisons que du charbon canadien et nous en sommes satisfaits.

"Nous ne savons trop quels moyens suggérer pour faire disparaître l'emploi excessif du charbon américain dans cette province. Il nous semble que c'est plutôt une mauvaise habitude contractée qu'autre chose, et comme toutes les mauvaises habitudes ça prendra du temps et des efforts pour la faire disparaître."

Nous avons environ 20 lettres de ce genre, démontrant que le charbon est satisfaisant. Voici une autre lettre que j'ai fait photographier, elle se lit comme suit:—

"Le gouvernement de l'Alberta désire attirer l'attention des hommes d'affaires de l'Ouest sur l'importance, au point de vue économique, des chiffres couvrant les importations de charbon américain dans le Manitoba, et démontrer qu'il en résulterait un double bénéfice si les consommateurs en général s'efforçait de restreindre cette importation, et d'utiliser du charbon canadien.

"Les habitants du Manitoba ont versé environ $18,000,000 pour l'achat du charbon américain l'an dernier, et à ce chiffre il faut ajouter au moins deux millions pour le change.

" On pourrait garder tout cet argent au Canada en n'employant que du charbon canadien. Cette manière d'agir diminuerait le solde défavorable de notre commerce, et ainsi ferait baisser le taux élevé du change. Les mineurs de l'Ouest auraient un emploi plus permanent, et les malaises industriels tendraient à disparaître. Ces dix-huit millions ne resteraient pas seulement au Canada, mais augmenteraient d'autant la production dans l'Alberta, et retourneraient par les voies commerciales de l'Ouest dans les coffres des fabricants et des marchands de gros du Manitoba. Ils contribueraient au développement d'une ressource naturelle canadienne importante et sauverait pour ce pays une somme considérable, laquelle est irrémédiablement perdue en ce moment.

" Des réserves de houille du monde encore contenues dans le sein de la terre 15 pour cent se trouvent dans l'Alberta. Les mines de l'Alberta contiennent 70 pour cent des réserves de houille de l'empire britannique. Bien que les mines actuellement en exploitation dans l'Alberta peuvent produire, avec l'outillage présent, environ 12,000,000 de tonnes par année, leur rendement n'a atteint que le chiffre de 7,000,000 de tonnes l'an dernier. Il est impossible de produire continuellement à cause de la pénurie de commandes, et cet état de choses augmente sensiblement le coût de la production.

" On trouve dans l'Alberta du charbon pour répondre économiquement à tous les besoins.

" Je désirerais connaître franchement votre opinion sur cette question et sur les moyens à prendre pour en arriver à une diminution de cette importation coûteuse.

"Le gouvernement désire savoir combien de charbon vous avez employé l'an dernier et d'où il venait. Nous saurons apprécier et tenir secret tout renseignement à ce sujet.

" Vous remerciant de votre bienveillance à cet égard.

Je suis" etc.

[L'hon. J. L. Côté.]

M. Cowan:

Q. Vous parlez d'un commissaire du commerce; est-ce que ses fonctions à Winnipeg consiste à chanter les louanges du charbon de l'Alberta?—R. Oui, et nous y avions également un ingénieur.

Q. Pendant combien de temps y est-il demeuré?—R. L'an dernier; il n'y reste pas tout le temps. Nous avons également un expert en combustible, qui prépare ces cartes et les distribue. Il a un bureau avec une installation à vapeur, et il montre aur intéressés comment employer le charbon de l'Alberta. Grand nombre de personnes ne savent pas l'utiliser.

Q. Et votre gouvernement maintient cet expert sur les lieux dans le but de faire des démonstrations pour les habitants du Manitoba?—R. Oui, pour démontrer aux gens du Manitoba ce que l'on peut faire avec le charbon de l'Alberta.

Q. Et quel a été le résultat de ces efforts de la part de votre gouvernement?—R. Nous croyons avoir augmenté notre vente de charbon d'environ 250,000 tonnes.

M. Keefer:

Q. Je suppose que vous avez en même temps augmenté l'efficacité des installations des consommateurs?—R. Oui.

Q. Et aussi fait épargner autant de charbon?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Avez-vous été obligé de leur faire changer leurs grilles?—R. Non.

Q. Ils peuvent utiliser ce charbon de prix moindre dans les installations qu'ils possèdent?—R. Oui, évidemment, lorsqu'ils choisissent le charbon convenant le mieux à leurs installations parmi les différentes variétés de charbon que nous avons.

M. Douglas:

Q. Est-ce que le gouvernement de l'Alberta a des représentants ailleurs que celui mentionné à Winnipeg?—R. Non. C'est le seul endroit où nous venons en contact avec le charbon américain, et il nous faut supplanter le charbon américain. Nous nous faisons concurrence.

M. Cowan:

Q. On importe de grandes quantités de charbon américain à Regina, on y importe surtout de l'anthracite, des centaines de mille tonnes de ce charbon. Mais nous constatons, malheureusement, que les exploitants de mines de l'Alberta relèvent le prix de leur charbon à mesure que le prix de l'anthracite américain monte; c'est-à-dire que ce charbon semble être le baromètre qui fixe le prix en Alberta; quel est la raison de cet état de choses? Il reste à savoir s'il n'est pas plus profitable de se servir du charbon américain que du charbon canadien?—R. Nos frais sont augmentés de beaucoup depuis 1912—le coût de production—la main-d'œuvre et les machines. La plus grande partie des machines employées dans les mines sont importées. Lorsque je faisais partie du personnel des houillères du Parc Jasper nous avions passé un contrat avec le Grand-Tronc en 1912 nous engageant à lui vendre le charbon à $2.65 la tonne, et maintenant je crois que ces mêmes gens ont passé un autre contrat à raison de $5.50 la tonne; je ne suis pas absolument certain des chiffres; et je crois qu'ils exploitent la mine à perte.

M. Douglas:

Q. Croyez-vous qu'on a fait des profits exhorbitants en Alberta?—R. Non, on aurait pu en faire, mais je crois qu'actuellement le plus grand nombre font des pertes.

M. Cowan:

Q. Il y a deux ou trois cents compagnies dans cette province; pourrait-on établir un cartel dans l'Alberta?—R. Non, j'en doute. Je ne le crois pas car d'après mes renseignements et d'après ce que je constate, il n'y a que le petit nombre qui réalisent des profits, tandis que la majorité n'en fait pas ou très peu. Vous pourriez probablement obtenir ces renseignements plus facilement de M. Young, un des exploitants des mines de l'Ouest, que de moi.

Q. Je crains qu'il ne se trouve fort embarrassé lorsque nous l'interrogerons? —R. Oh, non.

Le TÉMOIN: J'ai en main un rapport que j'aimerais à déposer devant le comité ou plutôt plusieurs copies d'un rapport de la Commission sur l'exploitation de la houille (Coal Mining Industry Commission). Cette commission avait été nommée par le gouvernement de l'Alberta il y a plus de deux ans, et fait le rapport suivant sur la sous-location; "la sous-location des permis d'exploitation de houille émis par le gouvernement fédéral a pour résultat d'augmenter inutilement le prix que le consommateur doit payer pour son charbon."

> "Le tarif actuel pour le transport du charbon est un obstacle à la vente de ce produit de l'Alberta au Manitoba et aux Etats-Unis."
>
> "L'outillage d'exploitation et l'énergie coûtent trop cher d'après le système actuel."
>
> "De grandes quantités de houille se perdent actuellement par suite des méthodes défectueuses d'exploitation aussi bien que par la cessation des travaux."
>
> "Dans un grand nombre de camps miniers les facilités d'hôpital ne sont pas adéquates."

On recommande:

(a) Que les employés soient tenus de faire tous les efforts possibles pour extraire le charbon convenablement et libre de toute impureté, afin d'obtenir le meilleur produit que l'on peut tirer de la mine.

(b) Que les patrons soient tenus de voir à ce que le charbon soit convenablement préparé et classifié avant l'expédition.

(c) Que les wagons de chemin de fer soient bien nettoyés avant le chargement.

(d) Que des mesures soient prises pour assurer une expédition plus prompte des wagons des mines au point de consommation.

(e) Que toutes les factures de charbon vendu, soit par le propriétaire ou le marchand, fassent mention de la dimension et du genre de tamis sur lequel on a passé ce charbon et indique le nom de la mine de provenance.

(f) Que pour obtenir un tarif plus exact on prenne de meilleures mesures pour calculer la tare des wagons de chemin de fer.

(g) Que l'on prenne des mesures concernant l'établissement de stations d'essai dans les diverses provinces, particulièrement au Manitoba afin que le public acheteur puisse être renseigné sur les modes d'emploi et la valeur des différentes espèces de charbon.

(h) Que l'on établisse un système complet de publicité pour annoncer le charbon de l'Alberta.

(i) Que l'on s'occupe de la question de l'emmagasinage du charbon à la fois chez le consommateur et chez le marchand.

(2) Qu'une commission permanente soit nommée et autorisée par législation à préparer des contrats de travail et voir au règlement des différends

(3) Que ladite commission s'occupe de régler les questions concernant les conditions de vie et de logement et aussi de l'hygiène et des services sanitaires.

[L'hon. J. L. Côté.]

(4) Que ladite commission coopère avec le département de l'Instruction publique dans le but de voir à ce que des facilités satisfaisantes d'enseignement soient mises à la disposition des enfants en âge de fréquenter les écoles.

(5) Qu'avant de commencer l'exploitation d'une mine, l'on réfère et fasse approuver par ladite commission la question de l'opportunité d'ouvrir une mine dans un champ particulier aussi bien que la question concernant le montant de capital requis pour l'ouverture d'une mine à cet endroit, et que la mise en vigueur des règlements adoptés par l'arrêté en conseil C.P. 2303 du gouvernement fédéral, dont copie est annexée au présent rapport, soit confiée à ladite commission."

Je ne suis pas prêt à approuver toutes ces recommandations.

M. Cowan:

Q. Désirez-vous discuter la question ou préférez-vous plutôt la laisser à vos ingénieurs?—R. Je préfère la laisser aux ingénieurs. A mon avis on devrait emmagasiner une certaine quantité de charbon à Winnipeg. Je pourrai revenir et être interrogé de nouveau sur ce point.

M. Douglas:

Q. Le gouvernement ne possède pas d'entrepôts à charbon?—R. Non, monsieur, pas encore, mais je crois que les compagnies américaines en ont pour leur charbon dans presque toutes les villes, ou près de celles-ci, comme à Fort-William. M. Caye vous disait qu'ils avaient des entrepôts à Montréal. Les compagnies de houille de la Nouvelle-Ecosse en ont à Montréal comme les compagnies américaines.

Q. Votre ingénieur à Winnipeg est-il censé faire l'épreuve des différentes espèces de charbon?—R. Non, c'est à ce sujet qu'il nous faudrait des facilités d'entreposage.

M. COWAN: Regina n'achète pas de charbon sans en avoir fait l'épreuve, et elle trouve ce système très profitable.—R. J'ai en main une copie du rapport annuel de l'institut scientifique de l'Alberta ou nous avons commencé à faire l'épreuve de notre charbon. Nos connaissances géologiques étaient suffisantes il y a quelques années, mais à mesure que l'on a étendu le champ exploité, nous nous sommes aperçus qu'elles ne l'étaient plus, et le gouvernement de l'Alberta a nommé cette année un personnel chargé de faire des études géologiques sur les lieux mêmes. Le Dr Allan est chargé de ces travaux et est accompagné par trois étudiants de quatrième année. Le gouvernement fédéral a fait faire des explorations géologiques dans la région, mais nous avons franchi cette étape aujourd'hui et nous avons besoin de renseignements plus complets.

M. Blair:

Q. Est-ce que ces recherches sont faites dans le but de localiser les dépôts de charbon?—R. Non. Ce sont des travaux géologiques, car il y a plusieurs veines de charbon qu'il faut étudier en détail à ce point de vue afin de les reconnaître dès leur découverte et ainsi économiser une grande quantité de capitaux. Par exemple, un homme creusera un puits espérant frapper une veine, et il ne la frappera pas ou à des niveaux différents. Il est probable que la veine qu'il espérait frapper est disparue pour une raison quelconque et il a entrepris tous ces travaux inutilement.

M. Cowan:

Q. Il a tout gaspillé son argent?—R. Oui. Le professeur Pitcher de l'Université d'Alberta a commencé à faire la classification de la houille et il pourra vous renseigner sur ce sujet, mais nous avons déjà publié un premier rapport et je peux vous en laisser quelques copies si vous en désirez.

[L'hon. J. L. Côté.]

M. Keefer:

Q. Les hommes qui font des travaux en campagne pour vous sont des fonctionnaires du gouvernement provincial?—R. Oui, tous les fonctionnaires du gouvernement provincial.

Q. Vous faites ces travaux dans le but de développer l'industrie de la houille dans la province?—R. Oui.

Q. Est-ce que les marchands de charbon en bénéficient?—R. Oui.

Q. Ils constatent que ça fait leur affaire?—R. Ils paient une taxe de 5 cents par tonne.

Q. Lorsque les mines sont exploitées par des particuliers, ils obtiennent leur permis dans l'Alberta?—R. C'est-à-dire du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral loue ce terrain à raison de $1 l'acre et il y en a qui en ont la possession actuellement. Il y a environ quinze ans, je crois, qu'ils vendaient ce terrain à titre d'alleu à raison de $10 l'acre.

Q. Vous avez porté le chiffre de votre liste de paie dans l'Alberta à $19,000,000 l'an dernier par ce moyen?—R. Oui, le gouvernement fédéral reçoit aussi 10 cents par tonne.

Q. Comme droit régalien?—R. Oui, de $1 l'acre sur le terrain loué.

Q. Comme province vous trouvez que c'est une bonne chose de pousser la vente de votre charbon?—R. Oui.

Q. Savez-vous que votre tarif de transport est plus élevé à destination de l'est qu'à destination de l'ouest?—R. Oui.

Q. Sur quel matériel?—R. Sur le charbon.

Q. Je crois qu'il est plus élevé que sur le bois de construction et un ou deux autres produits?—R. Je ne suis pas assez au courant du tarif pour vous donner des renseignements à ce sujet. Je crois que notre tarif de Prince-Rupert à la côte est moins élevé que de Edmonton à Winnipeg.

Q. Il est évident que les wagons à grain revenant de l'est sont vides, et lorsque vous transportez votre produit dans cette même direction vous ne faites qu'accentuer cet état de choses?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure moins cinq. Est-ce le bon plaisir du comité d'ajourner à une heure ou de continuer jusqu'à ce que M. Côté ait terminé son témoignage.

M. KEEFER: Laissons-le finir maintenant si ça ne doit pas prendre trop longtemps? —R. Ça ne sera pas long, maintenant.

Q. Combien de temps vous faudra-t-il?—R. Seulement quelques instants.

Le PRÉSIDENT: M. Côté sera à notre disposition tous les jours pendant un certain nombre de jours.

M. MCKENZIE: Nous ferons probablement mieux de le laisser terminer maintenant.

LE TÉMOIN: En ce qui concerne l'agrandissement de notre marché, nous avons envoyé notre commissaire du commerce à Prince-Rupert et nous avons demandé que l'on mette des facilités à notre disposition pour la manutention de notre charbon. On m'a dit que ça coûterait environ $1.25 la tonne pour manutentionner notre charbon à Prince-Rupert. Une certaine quantité du charbon est expédiée à des compagnies de raffinage, et nous avions besoin d'installations pour faire l'approvisionnement de charbon des navires.

M. Chisholm:

Q. Quel est votre tarif pour le transport à Prince-Rupert?—R. Le tarif est d'environ quatre dixièmes de cent par tonne-mille. Nous avons communiqué avec M. Wilde, le gérant général du Canadien-National, qui semble avoir fortement recommandé ce tarif, mais il a été rejeté par l'administration générale du chemin de fer, et

actuellement nous essayons d'organiser une compagnie. On nous a loué un quai à cet endroit et nous croyons pouvoir organiser une compagnie qui y manutentionnera notre charbon à raison d'environ 30 ou 40 cents. Je crois savoir que les commissaires du port de Vancouver ont également demandé au gouvernement fédéral de leur accorder un octroi pour des installations permettant de faire le plein des soutes des navires. Nous pensons pouvoir disposer d'environ 100,000 tonnes de charbon à Prince-Rupert pour commencer, mais il nous faudra faire face au bill Jones sur l'expédition (Jones Shipping Bill) dès que nous y serons installé, parce que nous expédierons directement en Alaska.

Comme vous le savez sans doute, nous avons retenu les services de M. Stanfield, qui est à Ottawa au service de ce gouvernement pour faire l'épreuve des combustibles. Il doit commencer ses essais cette année; voici également une carte. Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire en ce moment.

M. Cowan:

Q. Vous avez quantité de produits à vendre?—R. Oui.

Q. Avez-vous pensé à quoi que ce soit que le gouvernement fédéral pourrait faire pour vous aider à réaliser le programme que vous vous êtes tracé?—R. Oui. Il y a quantité de choses.

Q. Pourriez-vous nous les indiquer en ce moment, ou plus tard, afin que nous ayons la chose sous forme aussi concrète que possible?—R. Oui, je crois que je pourrais vous indiquer les choses que je crois nécessaires, et qui pourraient nous aider.

Q. Avez-vous pris des mesures pour améliorer la qualité? Vous avez le charbon?—R. Il est vrai que nous avons le charbon, mais le fournisseur de charbon américain essaie de répandre l'opinion que nous avons une très mauvaise qualité de charbon. A ceux qui demandent du charbon canadien ils répondent: "Nous avons du charbon canadien". Lorsque l'acheteur revient et prétend que le charbon ne vaut pas grand chose, le fournisseur lui dit que "c'est un échantillon du charbon de l'Alberta."

Q. Je crois comprendre que les Américains vous font une concurrence agressive?—R. Oui, cette année.

Q. Avez-vous constaté quelle qualité de charbon américain entre au pays?—R. Non.

Q. C'est à peu près ce qu'il y a de plus mauvais?—R. Je dois envoyer un homme à Fort-William dès l'ouverture de la navigation. Je crois qu'ils essaient de nous encombrer, envoyant des consignations dans l'espoir de vendre à un prix peu élevé. Nous allons voir si la chose se fera ou non. Je ne sais si nous pourrons recueillir des preuves à cet effet.

Q. Le gouvernement n'exerce pas de surveillance sur le charbon expédié des mines de l'Alberta?—R. Nous ne pouvons pas en exercer. C'est une question qui relève de l'autorité centrale vu que c'est un commerce interprovincial.

Q. Je suis convaincu que si on portait un peu plus d'attention au charbon à sa sortie de la mine et que si on exerçait une surveillance plus étroite, vous pourriez en vendre une quantité beaucoup plus considérable que vous ne le faites actuellement.

M. Douglas:

Q. Vous avez des inspecteurs de mine?—R. Ils ne s'occupent que de la protection de la vie. Nous n'avons pas d'inspecteurs qui s'occupent de la qualité du charbon.

M. Cowan:

Q. Est-ce que du fait que les ressources naturelles devraient être entre les mains du gouvernement fédéral il en résulte que cette question relève des autorités fédérales?—R. Cette inspection devrait se faire par les autorités fédérales de la même manière qu'elles font l'inspection du grain. Vous avez dans les élévateurs à grain des fonc-

tionnaires qui font l'examen et le classement des grains. Ça devrait être la même chose que si vous aviez un gros entrepôt d'emmagasinage.

Q. Supposons que le gouvernement fasse une loi établissant cette surveillance, rendant l'inspection nécessaire, y aurait-il des objections de la part de l'Alberta?—R. Je crois que le contrôleur du combustible jouissait de ces pouvoirs pendant la guerre.

Q. Mais ce règlement n'a pas été mis en vigueur?—R. Il ne l'a pas été à ma connaissance.

LE PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à ajourner? Il passe une heure.

M. Douglas:

Q. Le comité désire entendre les propriétaires, n'est-ce pas? Je crois que vous les appelez la Coal Operators Association, c'est-à-dire les propriétaires de mines de houille en Alberta?—R. Oui.

Q. S'assemblent-ils pour fixer les prix?—R. Non, ils ne le font pas. Je ne crois pas qu'ils fassent cela, ils pourraient le faire, mais ne l'ont pas fait à ma connaissance.

LE PRÉSIDENT: Je vous remercie. Nous profiterons peut-être de votre présence pour vous interroger de nouveau. Nous continuerons à interroger les messieurs de l'Alberta demain matin. Nous avons M. Dick, de la Dominion Coal Company, qui a été appelé pour demain matin. Nous ferons notre possible pour en finir avec lui demain.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ N° 425,
MERCREDI, 20 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur toutes les questions concernant l'approvisionnement futur du Canada en combustible s'assemble à 10.30 a.m. M. Steele, président, au fauteuil.

LE PRÉSIDENT: A l'ordre. Le comité se rappelle avoir entendu les représentants du gouvernement de l'Alberta hier, l'honorable M. Côté en particulier. Nous devons entendre aujourd'hui le professeur Pitcher de l'Université de l'Alberta, et M. Young un des propriétaires de mines de houille de l'Alberta. Faites venir le professeur Pitcher d'abord.

Le professeur PITCHER est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle, professeur?—R. Je suis professeur d'exploitation minière à l'université d'Alberta, et ingénieur conseil d'exploitation minière.

Q. Quelles positions avez-vous occupé relativement à l'industrie du combustible avant d'être nommé à l'Université?—R. J'ai été dix ans au service de la Dominion Coal Company à Glace Bay, dix ans au service du C.P.R.; et au service de la Northern American Collieries, Alberta.

Q. Quelle était votre position au C.P.R.?—R. J'étais ingénieur en construction, et gérant général de la North American Collieries.

Q. Maintenant, professeur, nous serions heureux d'entendre tout ce que vous avez à dire sur les questions relevant de cette enquête?—R. Je n'ai pas de travail écrit à vous soumettre, mais j'aimerais à étudier avec vous le travail présenté hier par le ministre, M. Côté, afin de graver dans vos esprits quelques notions sur la géologie de l'Alberta. Nos problèmes dans l'Alberta sont plus difficiles de solution parce que la qualité de notre houille varie beaucoup plus que celle des autres provinces, mais si vous voulez bien m'excuser je parlerai d'abord sur la chimie élémentaire. Ce ne sera pas une causerie scientifique, ce sont des choses à la portée de tous, et je ne sais si elles devraient être inscrites au procès-verbal car elles pourraient être critiquées par un chimiste.

En somme ce que je vous dirai est la vérité, mais ce n'est pas exact au point de vue scientifique. On pourrait critiquer ma causerie, particulièrement en ce qui concerne l'analyse de la houille. En faisant l'analyse de la houille, l'analyse immédiate, on essaie de déterminer la quantité d'humidité contenue, à quel degré de chaleur elle se volatilise, la quantité de carbonne fixe et de cendre contenue. L'humidité dans ce charbon n'est pas la quantité que l'on semble voir, mais la quantité contenue. L'humidité dans votre charbon disparaît au cours de l'analyse lorsque vous atteignez la température de l'eau bouillante. Les combustibles volatils renferment divers constituants. Le carbonne fixe est la quantité de carbonne qui reste dans la cendre. En se basant sur ces connaissances nous savons que le lignite est au bas de l'échelle de la classification générale acceptée pour les diverses espèces de houille; le charbon bitumineux vient ensuite, puis l'anthracite. La classification de la houille est un problème très difficile et il n'y a pas deux personnes possédant des connaissances sur ce sujet qui ont les mêmes idées. Mais, règle générale, la différence entre le lignite et le charbon bitumineux consiste dans le degré d'humidité contenue dans le charbon.

[Professeur N. C. Pitcher.]

Prenez, par exemple, le charbon de Souris, comme un type de lignite; il contient environ 35 pour cent d'humidité. Environ 30 pour cent de sa substance est volatile; 30 pour cent est du carbonne fixe, et la cendre constitue 6 pour cent du total.

M. Douglas:

Q. Contient-il du souffre?—R. Il n'y en a pas pour la peine dans notre charbon de l'Ouest, probablement une demie de un pour cent. Vient ensuite—c'est-à-dire un lignite-type—la houille de Hillcrest, un type 25 à 28 pour cent d'éléments volatils, de 28 à 60 pour cent de carbone fixe et le reste de la cendre. Vous pouvez trouver des charbons dans l'Alberta dont le degré d'humidité varie entre ces deux types, mais il est très difficile d'établir la ligne de démarcation entre le lignite et le charbon bitumineux, en tant que dans le district de Tofield nous avons un charbon qui contient 30 pour cent d'humidité. Ce charbon est évidemment un lignite puisque nous avons désigné le charbon de Souris sous ce nom; vient ensuite le bitumineux, puis l'anthracite. Le charbon de Tofield est certainement un lignite. On en trouve 23 pour cent à Edmonton. Il y a du charbon de diverses qualités dans des districts plus ou moins connus qu'il faut traverser avant d'arriver à Drumheller où le charbon contient 16 pour cent d'humidité. De là nous passons à Tabor, 11 pour cent; Lethbridge, 8 pour cent; et Coal Branch, 5 pour cent d'humidité. Nous pourrions trouver dans ces différents districts miniers de l'Alberta une houille dont le degré d'humidité ne varierait pas plus de un pour cent. D'après la classification américaine ce charbon serait un charbon bitumineux.

Hier votre comité demandait quelle était la différence entre le charbon de chaudières et le charbon domestique. On peut dire que la houille de ces districts contenant 30 pour cent d'humidité et toute celle de ces autres districts dont le pourcentage diminue jusqu'à ce que nous en arrivions au chiffre de 8 pour cent pour le district de Lethbridge, est une houille propre à la consommation domestique. De fait, d'après la classification américaine on désignerait un grand nombre de ces charbons sous le nom de " sous-bitumineux ".

Notre charbon est groupé en différentes formations géologiques. La période générale se divise en trois séries, la série d'Edmonton, la série de la rivière Bellay, et plus bas vient la série du Kootenay. Voici la ligne des montagnes Rocheuses indiquant sur la carte). Lorsque ces montagnes ont été poussées sur cette couche, elles ont exercé une pression formidable sur les terrains avoisinants et elles ont ainsi chassé l'humidité des terrains houillers de cette région. Plus ils étaient rapprochés des montagnes plus c'était humide, de sorte que dans toute région houillère vous pouvez commencer ici et travailler en allant vers l'est. Vous trouverez là-haut (indiquant sur la carte) du charbon bitumineux, et plus loin à l'ouest du semi-anthracite. Son équivalent se trouve probablement ici (indiquant sur la carte). En allant plus à l'est vous frappez du charbon bitumineux contenant environ 16 pour cent d'humidité, et à cet endroit 30 pour cent (indiquant sur la carte). Le pourcentage augmente graduellement en allant vers Todfield où il atteint le chiffre de 30. Le degré d'humidité augmente à mesure que vous avancez vers l'est dans la région soulevée par les montagnes Rocheuses. Vous comprendrez les raisons qui rendent difficile l'établissement d'une ligne de démarcation exacte entre le charbon domestique et le charbon de chaudière. C'est tout ce que j'avais l'intention de dire à ce sujet. Vous avez posé certaines questions à M. Côté, hier, auxquelles il n'a pas répondu, laissant ce soin à d'autres. Je peux probablement donner des réponses à certaines d'entre elles.

L'anthracite se trouve dans ce district (indiquant sur la carte). On y extrait un charbon communément désigné sous le nom d'anthracite. A tous égards c'est de l'anthracite, du charbon anthracite. Immédiatement à l'est de cet endroit se trouve Canmore, où l'on extrait une houille bitumineuse sèche, un charbon anthra-

[Professeur N. C. Pitcher.]

cite. A High River on a creusé un puits qui produit un charbon semblable à celui de Canmore, et dans le district de Smoky River au sujet duquel il y a eu tant de difficultés on trouve de l'anthracite. Il y a tout lieu de croire que l'on trouverait par tout ce district, si on le prospectait avec soin, un charbon de très bonne qualité, un charbon de chaudière, et peut-être aussi un bon charbon domestique. La seule objection à l'emploi du charbon extrait des montagnes Rocheuses pour des fins domestiques, c'est qu'il est généralement très fin au lieu d'être par gros morceaux. Mais comme cette houille ne se prête pas à la fabrication du coke, sa vente est assez difficile pour fins domestiques, à moins d'avoir été passé au tamis, parce qu'il fait des étincelles en brûlant.

A Canmore on le mêle aux briquettes et il en résulte un de leurs meilleurs combustibles. Il n'y a pas de chemin de fer dans le district de la rivière Smoky, et je dois me fier aux rapports des prospecteurs. D'après ce qu'on me dit, et aussi d'après mes connaissances géologiques de la région, je crois qu'il y a de l'excellent charbon.

M. COWAN: Il n'est pas question d'anthracite en ce moment.

Le président:

Q. Je désirerais vous questionner sur le développement des mines désignées sous le nom de Pat Burns sur le creek Sheep. A quel point en sont-ils rendus avec le développement? A quelle profondeur dans la terre, et à quelle distance se trouvent-ils des marchés?—R. Ils ont quarante milles de chemin de fer. Je crois que la charte a été renouvelée deux fois par la Chambre. Ils ont contruit environ 40 milles de chemin de fer, une entreprise assez considérable. Ils ont consacré deux ou trois ans à prospecter le terrain de façon sérieuse.

Q. Avez-vous une idée de la quantité de charbon qu'il y a à cet endroit?—R. Non, nous saurons cela d'ici deux ans. Le gouvernement de l'Alberta a entrepris une grande campagne de recherches géologiques dans la province. Les travaux géologiques sont supposés être faits par les autorités fédérales.

Q. Ils ont perdu leurs fonctionnaires cette année?—R. Il n'y aura pas de fonctionnaires du gouvernement fédéral en Alberta cette année, et en conséquence les autorités provinciales ont nommé le Dr Allen pour diriger les recherches géologiques. Il doit envoyer un groupe faire des travaux en campagne cet été. Un certain groupe se dirigera vers le district de Drumheller, qui n'a jamais été parcouru au point de vue géologique, et un autre vers Coal Branch. Ces travaux sont entrepris dans le but de connaître ce que renferme la région avant qu'on s'y lance et qu'on y perde de l'argent.

Q. Il est évident que l'on a prospecté le district Sheep Creek en tout sens?—R. D'après les rapports publiés par le Dr Allen l'an dernier, les travaux ne sont pas assez avancés pour donner tous les renseignements voulus au public. On n'y est resté qu'environ une semaine l'an dernier. Il espère pouvoir y maintenir un groupe de géologistes pendant quatre ou cinq mois cette année.

Q. Comme l'anthracite américain commence à manquer, il nous faut le remplacer, et vu que le seul anthracite extrait actuellement de nos mines nous vient de la partie marécageuse de Canmore, votre gouvernement ne ferait-il pas bien d'activer les travaux à la mine Pat Burns?—R. Peut-être. Nous de l'Alberta croyons qu'il y a d'autres moyens d'atteindre M. Anthracite, et le gouvernement provincial a mis des crédits à la disposition de l'université pour faire des recherches en ce sens. J'aurais pu m'étendre davantage sur l'analyse chimique du charbon. Prenez le charbon de Tofield, par exemple, enlevez-en l'humidité et vous avez pratiquement de l'anthracite. Si vous en enlevez l'humidité et certains éléments volatils il ne vous en restera que de la poussière.

[Professeur N. C. Pitcher.]

M. Keefer:

Q. Obtenez-vous quantité de sous-produits?—R. Oui.

Q. Est-ce que ça ne payera pas avec cela?—R. C'est ce que les autorités fédérales essaient de déterminer en aidant à financer le projet d'Estevan. Nous croyons que nous pourrions produire des briquettes et obtenir des sous-produits plus avantageusement qu'ils ne peuvent le faire à cet endroit. Notre programme de travaux de recherches comprend la carbonisation, la mise en briquettes et la pulvérisation du charbon, utilisé comme combustible pulvérisé.

Le président:

Q. Avant de cesser de parler des différents districts miniers vous pourriez peut-être nous dire si nous avons raison de croire que le district de Brewer Lake produit une excellente qualité de charbon?—R. La mine Brewer Lake est située dans le district de Brewer Lake.

Q. Ce district est considérable et renferme un certain nombre de mines en exploitation, lesquelles, m'a-t-on dit, produisent un charbon excellent, je veux dire l'égal de l'anthracite américain?—R. C'est un coke, ou un charbon bitumineux. Voici les districts Mountain Park et Cadman (indiquant sur la carte). Voici la mine de Mackenzie & Mann, le C.N.R., voici le district de Canmore, et voici le district de Crow's Nest Pass (indiquant ces endroits sur la carte). Ces houilles, sauf leurs variations locales, ne devraient pas produire de cendre, et sont pratiquement toutes de la même qualité. Le charbon de Brewer Lake est semblable en qualité à celui du Parc Jasper, à celui de Cadman et de Mountain Park et ainsi de suite.

M. Keefer:

Q. Ce qui nous intéresse surtout nous de l'Ouest, qui ne sommes pas dans le voisinage de ce charbon, c'est la possibilité de nous en procurer. Avez-vous songé à cet aspect de la question?—R. Donnez-nous les commandes et nous vous fournirons le charbon.

Q. C'est surtout avec les distances qu'il nous faut compter. Avez-vous pensé à cela?—R. Seulement que de concert avec M. Côté. Je crois que M. Côté a approfondi cette question.

Q. Quant aux sous-produits, est-ce qu'on pourrait appliquer les méthodes de traitement utilisées pour votre charbon aux dépôts de lignite situés plus près de Winnipeg?—R. On pourrait les appliquer à n'importe quel dépôt.

Q. En obtenir du T. N. T. et tous ces sous-produits?—R. Ces méthodes s'appliquent généralement aux charbons bitumineux.

Q. Vous pourriez obtenir un résidu d'anthracite du lignite?—R. Contenant du carbone et de la cendre.

Q. De sorte que ces dépôts pourraient devenir très utiles?—R. Oui.

Q. A quelle distance de Winnipeg sont-ils situés?—R. A North-Portal.

Q. La distance approximative en mille?—R. Je n'en sais rien.

M. COWAN: A environ 350 milles.

Le président:

Q. Vous étiez sur le point de nous parler de la mise en briquettes et de la carbonisation.

M. Keefer:

Q. A 350 milles de quel endroit?

M. COWAN: D'Estevan à Winnipeg.

Q. Pendant que nous sommes à discuter de l'anthracite, dites-nous donc, puisque vous en avez dans l'Alberta, comme il y a tout lieu de le croire, s'il ne serait pas plus facile pour le gouvernement de l'Alberta, par l'entremise du rouage à sa disposition, de

s'assurer des marchés du Manitoba et de l'Est de la Saskatchewan au moyen de l'anthracite plutôt qu'avec tout autre charbon?—R. C'est possible. Mais tout ce projet est financé par une taxe de 5 cents la tonne levée sur toutes les mines de la province, et je ne crois pas qu'il serait sage pour le gouvernement de faire la concurrence aux particuliers ou d'exploiter des houillères où on a déjà placé des millions.

Q. Est-ce que la mine Pat Burns sera obligée de payer 5 cents la tonne dès qu'elle commencera à produire?—R. Oui.

Q. Cela met en quelque sorte un frein au développement de cette mine?—R. Nous sommes actuellement à faire les recherches géologiques nécessaires à la mine Pat Burns pour ce cinq cents. Pour chaque cinq cents qu'ils dépenseront en droits régaliens nous leur donnons des renseignements valant un dollar.

Q. Il vous faudra faire concurrence à l'anthracite américain dans l'ouest de l'Ontario, l'est et le sud de la Saskatchewan. Le meilleur produit à pousser serait l'anthracite. Il me semble que vous feriez bien de développer ces mines dès que vous voudriez vous assurer de ces marchés.—R. Vous voulez dire par entreprise privée. Vous n'êtes pas en faveur du contrôle de ces mines par l'Etat?

Q. Non, mais j'aimerais que le gouvernement exerce toute la pression possible pour faire développer cette mine.—R. Je crois que l'Etat à fait tout ce qu'il pouvait faire en ce qui concerne cette région particulière, il a renouvelé la charte, aider à prospecter le terrain et à faire les recherches géologiques. Comme j'avais commencé à vous le faire remarquer, il peut se faire qu'il soit plus facile et plus expéditif ou plus pratique de traiter certains de nos lignites pour en faire de l'anthracite. C'est un autre moyen d'atteindre le même but, et nous sommes actuellement à faire des expériences en ce sens, lesquelles, je crois, démontreront que ce projet est pratique.

Le PRÉSIDENT: Si le comité veut avancer son travail je crois que nous devons nous tenir au plan adopté. Laissons le témoin nous dire ce qu'il désire nous dire, nous pourrons l'interroger ensuite. Je ne crois pas que nous puissions faire aucun progrès à moins que nous ne le laissions continuer son témoignage. La plupart des points sur lesquels nous l'interrogeons en ce moment seront probablement traités par lui. Si c'est le bon plaisir du comité nous allons esssayer de suivre cette ligne de conduite. Si ce n'est pas le désir du comité, il nous faudra adopter un autre plan.

M. MCKENZIE: Je propose que nous nous prononcions à l'unanimité sur cette question.

Le TÉMOIN: L'une des questions posées à l'honorable M. Côté portait sur la possibilité de produire le charbon à meilleur compte par la fusion des mines. Il est évident que tel serait le cas. Malheureusement les idiots ne manquent pas, et vous en trouvez un grand nombre dans l'exploitation des mines de l'Alberta. S'il y avait une fusion des mines de notre district, district que l'on peut considérer comme type, il faudrait pour faire un succès de ce projet n'exploiter que trois ou quatre mines sur les 30 en exploitation. Ainsi on pourrait les exploiter continuellement et diminuer le coût de la production, mais du moment que vous en auriez une riez l'acheter à meilleur compte. N'importe qui peut creuser un trou de marmotte. Le grande difficulté se trouve évidemment dans le fait que l'Alberta produit trop de charbon. C'est pour cette raison qu'il coûte si cher. Si on en produisait moins, vous pourriez l'acheter à meilleur compte. N'importe qui peut creuser un trou de marmotte. Le rapport de la Commission Canadienne du Charbon, déposé sur votre table, recommande qu'une commission soit nommée en Alberta, et que tous ceux qui désireraient ouvrir des mines devraient se présenter devant elle et faire valoir leurs raisons; autrement on ne permettrait pas d'ouvrir aucune mine. A mon avis ce serait une solution partielle. Prenons maintenant le district Drumheller, par exemple. Certaines de ces mines mourront de mort naturelle, et si la commission empêchait l'"ouverture de toute autre mine celles qui sont en exploitation auraient une chance de faire quelques profits et de les partager avec les consommateurs en diminuant les prix. Il n'y a pas très longtemps j'ai eu l'occasion de voir les livres d'une petite houillère et j'ai constaté que

le coût de production aurait été $1.25 de moins la tonne si elle avait été en exploitation toute l'année. C'est simplement une question de travail continu en Alberta. L'exploitation ininterrompue diminuera sensiblement le coût de production. La question de la propreté du charbon a été soulevée et les propriétaires de mines en Alberta vous diront que le charbon extrait au cours de l'année n'était pas ce qu'il aurait dû être. Il y a plusieurs raisons à cela. Le propriétaire de mines en Alberta se trouve malheureusement dans l'obligation de les exploiter sous la dictée du Directeur des exploitations houillères et de faire la volonté des mineurs. Les hommes se trouvaient alors tout à fait indisciplinés; ils produisaient ce que bon leur semblait. Il était impossible de les mettre à la raison. Si on congédiait un mineur, les autres vous donnaient un mauvais produit, et en conséquence on était obligé de reprendre le congédié. Cet état de choses a duré deux ans et maintenant les mineurs y sont habitués. Ils ne peuvent pas enlever toutes les saletés que contient le charbon extrait.

Je crois que la situation est la même aux Etats-Unis. J'ai vu une déclaration, dans le journal *Black Diamond* de l'Alberta, d'un propriétaire de mine à l'effet que l'augmentation de la production dans son district ne consistait pratiquement qu'en corps étrangers que les mineurs introduisaient dans leur charbon.

M. Keefer:

Q. En ce qui concerne l'anthracite, vous croyez avoir déjà obtenu une grosse place sur le marché de Winnipeg au moyen de cette ligne de conduite progressive et sage adoptée par le gouvernement?—R. Nous croyons nous être assuré du marché domestique.

Q. Pour Winnipeg?—R. Pour Winnipeg.

Q. Le mode d'action de votre province est très remarquable. Apparemment on paie actuellement aux mineurs la somme de $19,000,000 par année comme résultat de la campagne de propagande poursuivie.—R. Pas entièrement.

Q. C'est le total payé en salaires aujourd'hui. Vous avez porté le montant à ce chiffre. Quant au charbon bitumineux vous n'avez pas encore votre place bien assurée sur le marché. A quelle distance à l'est expédiez-vous votre charbon bitumineux?—R. Le charbon de chemin de fer est transportée jusque dans la deuxième division est de l'Ontario.

Q. Pour les chemins de fer?—R. Pas entièrement. Mais le charbon de chemin de fer est transporté aussi loin que cela. C'est sur le Canadien-Nord.

Q. Pas sur le Canadien-Nord. Je croyais qu'il faisait venir du charbon de la Pennsylvanie par voie d'eau?—R. Non. Monsieur Brown, leur surintendant, m'a dit qu'il employait notre charbon dans deux divisions de l'Ontario.

Q. A 250 milles à l'est de Winnipeg?—R. A 250 milles à l'est du Manitoba.

M. Cowan:

Q. Vous êtes presque à Fort-William?—R. Presque.

M. Keefer:

Q. On nous a dit que le charbon transporté par eau était utilisé même dans une division à l'est de Winnipeg, et que quelquefois on s'en sert pour les locomotives, de Winnipeg au premier point divisionnaire à l'ouest.—R. Une certaine quantité l'est.

Q. Vous avez eu de l'expérience dans la Nouvelle-Ecosse avant d'aller dans l'ouest?—R. Oui.

Q. Plusieurs années?—R. Dix ans.

Q. Vous êtes assez familier avec ce champ?—R. Oui, je connais cette région.

Q. J'aimerais que vous nous donniez des renseignements à ce sujet parce que nous avons là une source tangible de charbon bitumineux. Combien y a-t-il de temps que vous êtes parti de la Nouvelle-Ecosse?—R. J'en suis parti en 1909.

Q. Qu'y faisiez-vous?—R. J'étais ingénieur en construction.

[Professeur N. C. Pitcher.]

Le président:

Q. Avez-vous fini votre déclaration?

M. KEEFER: Oui, il nous a dit qu'il l'avait terminé.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas qu'il serait plus sage de restreindre notre interrogatoire à des questions concernant l'Alberta?

M. KEEFER: Pas du tout. S'il peut nous renseigner sur ce qui se passait en Nouvelle-Ecosse il y a dix ans, aussi bien que sur l'Alberta, qu'il le fasse.

M. Blair:

Q. Au sujet d'une mine indiquée sur la carte à Minburn, sur la voie du Canadien-Nord, le point le plus au nord à cet endroit, y a-t-on fait beaucoup de développement? —R. Non, on a fait très peu de choses à cette mine.

Q. Pouvez-vous nous renseigner sur cette mine?—R. Elle est située dans le district de Bellay-River. Cela indiquerait que la houille doit être de la même qualité que celle que l'on extrait de la mine Galt et de l'Imperial. Je ne sais rien de particulier sur cette mine.

Q. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur le coût de l'exploitation minière?—R. En Alberta?

Q. Oui.—R. L'échelle des salaires en Alberta a beaucoup varié. Voici quelques chiffres caractéristiques pour vous montrer à quel point les salaires ont augmenté. En 1915 les ouvriers de surface, la classe la plus basse de manœuvres, les ouvriers qui pelletaient dans les cours et faisaient le nettoyage touchaient 24.7 cents l'heure. En 1920 ces mêmes ouvriers touchaient 86 cents l'heure, soit une augmentation de 233 pour cent de 1915 à 1920.

Q. Des ouvriers travaillant à la surface?—R. Ils font toutes sortes de travaux. Ce sont des hommes tirés des équipes d'ouvriers de chemins de fer. Des gens qui ne parlent pas beaucoup l'anglais, de fait, qui ne peuvent pas lire et écrire leur propre langue. La classe d'ouvriers travaillant à l'intérieur des mines, qui touchaient le salaire le moins élevé en 1915, recevait alors 27½ cents tandis qu'en 1920 elle recevait environ 92 cents. Cette classe d'ouvriers faisait à peu près le même genre de travail sous terre que celle de l'extérieur dont j'ai parlé. On les paye pour le temps qu'ils mettent à se rendre de la surface à leur travail et aussi pour le retour à la maison; une moyenne de six heures de surface à surface, de sorte qu'au lieu de toucher 90 cents ils reçoivent plus d'un dollar l'heure. Les ouvriers les plus habiles, ceux qui sont à l'entreprise, font en moyenne huit heures par jour de surface à surface et reçoivent probablement environ $10 par jour.

M. Cowan:

Q. Vous voulez dire le mineur réel?—R. Oui, il s'agit du mineur. En termes généraux, un tiers de vos hommes travaillent à la surface. Un tiers des hommes travaillent sous terre à des ouvrages dénommés comme suit: travaux de pose, ventilation, nettoyage des routes, et le reste, et un tiers de vos hommes sont liés par contrat. Ils font les travaux de creusage et de chargement de la houille. Je crois que les charretiers aussi sont sous contrat dans la Nouvelle-Ecosse. Il n'en est pas ainsi dans l'Alberta.

Q. Pouvez-vous dire si les salaires dans l'Alberta sont aussi élevés que dans la Nouvelle-Ecosse? Pouvez-vous faire une comparaison?—R. Je crois être dans le vrai en disant que les salaires de l'Alberta sont de 30 pour 100 plus élevés que dans la Nouvelle-Ecosse.

Q. Selon votre expérience, est-ce que les travaux miniers dans l'Alberta offrent autant de difficultés que dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Ce que je sais de la Nouvelle-Ecosse s'applique aux conditions d'il y a dix ans qui ont d'ailleurs grandement changé depuis. Il s'y accomplit maintenant beaucoup de travaux sous-marins. Je ne connais

rien de ce qui concerne ce genre de travaux. Dans l'Alberta nous avons des conditions qu'ils ne connaissent pas. Bien que nous n'ayons pas de difficultés au sujet de l'eau nous en avons de plus sérieuses que dans le Cap-Breton avec le gaz. Dans l'Alberta et dans la Colombie britannique, prenons la mine Fernie, par exemple, il y a des émanations de gaz. Le gérant général m'a rapporté d'après des données qu'il a recueillies que les émanations gazeuses de ces mines sont les plus considérables de toutes les mines du monde, et cela veut dire des travaux miniers dispendieux.

Q. Combien se vend votre charbon dans l'Alberta, au sortir du puits?—R. Le charbon bitumineux se vend de $5.27 à $5.30 la tonne.

Q. C'est bien inférieur au prix de la Nouvelle-Ecosse, bien que vous payiez des salaires plus élevés?—R. Je ne connais pas leurs prix. Le prix de notre main-d'œuvre a augmenté. Lorsque je vous ai cité ces taux de 233 pour 100 il s'agissait des augmentations les plus fortes. La moyenne d'augmentation était de 202 pour 100 couvrant toute la liste des salaires.

M. Douglas:

Q. Parlant des ventes est-il question de tout le charbon miné ou s'agit-il seulement du charbon destiné aux chemins de fer?—R. Il s'agit du charbon bitumineux, et celui qui est destiné aux chemins de fer constitue probablement les trois quarts de tout ce que la mine produit. Je crois que pour la mine Fernie c'est bien les trois quarts. La production entière comprendrait le charbon destiné aux chemins de fer et le coke.

M. Keefer:

Q. Vous avez parlé d'eau, de travaux sous-marins et de gaz. N'y a-t-il pas d'autres différences en ce qui concerne l'exploitation minière dans la Nouvelle-Ecosse et ces mêmes travaux dans l'Ouest?—R. Votre question est plutôt injuste. Dans la Nouvelle-Ecosse il y a quelques mines qui ont une très grande profondeur. La *Dominion Coal Company* possède une mine qui est la plus profonde. A Lethbridge, j'ai exploité une mine qui avait 600 pieds de profondeur, mais, par voie de compensation cette province a grandement le pas sur l'Alberta en ce qui concerne les conditions d'abri. Les mines de la Nouvelle-Ecosse appartiennent à l'âge carbonifère. Les nôtres, comme je l'ai expliqué, n'ont pas l'âge du charbon naturel. Sans la saillie des montagnes nous n'aurions pas de houille du tout dans l'Alberta. Nous aurions une tourbe de bonne qualité. Lorsque les montagnes ont été projetées en l'air les lits de roc ne l'ont pas été. Dans le district de Lethbridge les conditions d'abri sont si mauvaises que pour chaque tonne de houille sortie de la mine il faut y introduire une tonne et demie de pièces de bois. Il faut étançonner les puits des mines.

Q. Quel est le prix des étançons?—R. Je n'en ai pas acheté depuis un an et demi. Je crois qu'ils coûtent 3½ cents pièce à la mine.

M. Ross:

Q. Au sujet des travaux miniers sous-marins, est-ce que les difficultés sont plus grandes dans l'Alberta que dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Personnellement je préférerais de beaucoup exploiter une mine du Cap-Breton plutôt qu'une mine ordinaire de l'Alberta.

M. Keefer:

Q. Expliquez-nous en la raison?—R. Les conditions d'abri y sont en général meilleures. Nos mines de charbon sont marquées par des fissures, des détours et des affouillements. Les conditions d'abri y sont meilleures et les lits de houille plus réguliers. Nous avons un pavé friable et une toiture friable. Nous n'avons pas leurs difficultés causées par l'eau mais nous avons celles causées par un gaz lourd.

[Professeur N. C. Pitcher.]

Q. Ce que vous savez des conditions dans la Nouvelle-Ecosse s'applique aux travaux autres que les travaux sous-marins?—R. Mon expérience en fait de travaux souterrains a été acquise au cours d'ouvrages de réparations aux machines et autres semblables.

Q. Y a-t-il d'autres conditions qui puissent subir une comparaison entre les deux districts miniers? Vous avez parlé de salaire, vous avez parlé d'abri, d'eau, de gaz. Qu'avez-vous à dire du transport aux chemins de fer, ou autrement dit, quelle est la distance qui sépare les mines des points d'expédition?—R. Au Cap-Breton?

Q. Dans les deux cas, dites approximativement.—R. Dans le Cap-Breton la *Dominion Coal Company* exploite ses propres lignes.

Q. Nous voulons avoir une idée générale de la distance?—R. Ils en sont séparés à peine par quelques milles. Nous pourrions dire qu'elles sont sur la façade riveraine.

Q. A quelle distance environ?—R. Probablement 30 milles.

Q. Comparez cette distance avec celle de vos produits miniers dans l'Ouest?—R. Nous n'avons pas de route navigable en dedans de 1,200 milles.

Q. De votre voie ferrée?—R. De notre voie ferrée pour la plupart des districts—Winnipeg est entre 800 et 900 milles.

Q. A quelle distance des chemins de fer sont vos mines?—R. Elles sont toutes reliées par des rameaux.

Q. Que dites-vous de vos moyens pour obtenir du bois, etc.?—R. A ce sujet les conditions varient énormément dans l'Alberta.

M. Ross:

Q. Nous, gens de l'Ontario, cherchons à en arriver à quelque chose de pratique. Nous devons acheter notre charbon soit des Etats-Unis, soit de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Alberta. Parlant au nom de l'Ontario centre vous avez eu de l'expérience dans les deux endroits. Maintenant, connaissant le caractère des travaux miniers ainsi que la question du transport, et le reste, quelle région sera le plus de nature à fournir du charbon aux gens de l'Ontario, à un prix raisonnable, l'Alberta ou la Nouvelle-Ecosse?—R. Vous voulez parler de l'Ontario centre. C'est sans doute un marché naturel de la Nouvelle-Ecosse. L'Alberta ne pourrait pas atteindre ce district.

M. Keefer:

Q. Vous ne vous proposez pas de venir beaucoup au delà de la tête des lacs?—R. Non, pas à moins de cas d'urgence. Si vous deviez projeter un programme d'action dans les cas d'urgence alors que le marché américain nous serait fermé nous pourrions vous expédier du charbon encore plus loin à l'est.

Q. Ainsi, vous croyez qu'il ne sera jamais praticable pour l'Ontario d'obtenir sa houille bitumineuse de l'Alberta?—R. Je ne vois pas comment. Au point de vue du commerce, ce n'est pas juste.

Q. Constatez-vous que votre marché local dans l'Ouest augmente constamment?—R. Oui, constamment, mais sujet à de sérieuses fluctuations. Le cours général du marché est indiqué sur ce diagramme.

Q. Votre production dépasse votre demande locale, n'est-ce pas?—R. Oui, notre consommation ne représente qu'une fraction de notre production.

Q. En votre qualité de professeur en métallurgie trouvez-vous des indications de fer dans votre houille?—R. Si je ne me trompe, il n'y en existe pas.

Le président:

Q. Parlez-nous donc de la qualité de la houille à mesure que vous gagnez en profondeur dans vos mines? Devient-elle meilleure?—R. C'est là un très bon genre de publicité. Tout considéré, meilleure en certains cas, oui, mais probablement égale, il y a tant de facteurs qui ont leur portée. Ce n'est pas là une règle générale, loin de là.

[Professeur N. C. Pitcher.]

M. Cowan:

Q. Est-ce que la demande pour ce charbon vient par saisons?—R. Oui.

Q. Est-ce que cela n'a pas eu, de quelque manière, pour effet d'augmenter le coût?—R. Oui, énormément.

Q. Avez-vous accordé quelque considération à la question des facilités d'emmagasinage dans tout le district que vous desservez?—R. Sous les auspices de ce conseil de recherches nous poursuivons une série d'essais pour l'analyse et l'emmagasinage de toutes les qualités de houille de l'Alberta. Nous emmagasinons les différentes qualités, le gros charbon, ce qu'ils appellent le charbon *egg;* le gros charbon et le charbon menu. Nous faisons des essais pour tous les degrés d'humidité, les criblures de charbon. On les emmagasine pour différentes périodes, puis nous passons au crible et faisons l'analyse pour voir s'il y a eu perte de valeur calorique et les replaçons dans les magasins pour deux ans.

Q. Outre cela, et après avoir accompli tout cela, vous avez encore à confronter le problème d'induire le peuple à l'acheter et à l'emmagasiner?—R. Oui.

Q. Quels sont les efforts que vous faites en ce sens en vue d'induire le peuple à le faire?—R. Dans le district d'Edmonton les mines de ces groupes offrent l'avantage des prix différentiels d'été.

Q. Quelle est la différence?—R. Si je me rappelle bien, cette différence représente 8 pour cent en avril, 6 pour cent en mai, 4 pour cent en juin, 2 pour cent en juillet, le prix étant le même pour le mois d'août.

Q. Est-il à votre connaissance que les mines aient obtenu quelque succès marqué par ce moyen?—R. Les mines de ce district poursuivent par ce moyen leurs opérations sans interruption excepté pour cette année, elles sont virtuellement en activité toute l'année.

Q. Le commissaire de Regina me rapporte que les prix différentiels d'été pour l'emmagasinage de la houille destinée à leur usine génératrice, soit 16,000 tonnes, pour être profitables devraient représenter une différence de près d'une piastre avec les prix courants, mais pour des quantités moindres la différence devrait être encore plus considérable?—R. Sur la houille qu'il achète la différence doit être moins de cinquante cents.

Q. Il n'y a que trois prix différentiels qu'il soit possible d'obtenir: l'un de la part du producteur, le prix différentiel d'été; l'autre viendrait de la main-d'œuvre; et le dernier, des lignes de transport. Le producteur accorde des prix différentiels d'été. Les ouvriers n'acceptent pas de prix différentiels d'été. Ils voudraient avoir un prix différentiel pour toute l'année et la réduction des taux de transport ne peut venir que des compagnies de chemins de fer, de sorte que je désirerais voir les trois agir de concert afin d'établir un prix différentiel suffisant pour induire le peuple à entrer le charbon à une période moins avancée de la saison?—R. Oui.

Q. Les taux des chemins de fer et le prix de la main-d'œuvre sont sous le contrôle de la Commission des chemins de fer et du gouvernement fédéral?—R. Oui.

Q. Savez-vous si M. Armstrong, notre représentant fédéral en cet endroit, a fait des efforts quelconques en vue d'induire les ouvriers à accorder un prix différentiel de ce genre de manière à leur obtenir de l'ouvrage de bonne heure dans la saison?—R. On m'a informé que l'on s'était adressé récemment à M. Armstrong et sa réponse a été qu'il attendait pour voir ce qui se ferait aux Etats-Unis.

M. Chisholm:

Q. Qui est ce monsieur Armstrong?—R. C'est votre directeur fédéral du combustible.

Le président:

Q. Mais vous n'en savez rien personnellement?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'on doit omettre cette partie du témoignage.

M. McKENZIE: Cela est intéressant pour un homme de la Nouvelle-Ecosse. Je ne savais pas qui était ce monsieur Armstrong.

Le PRÉSIDENT: Réellement je crois que le témoin ne devrait pas être tenu à parler de ce qu'il a entendu dire.

M. McKENZIE: Je n'avais pas compris. Je connais monsieur Armstrong très bien et je serais très surpris si monsieur Armstrong disait quelque chose qui ne serait pas...

Le TÉMOIN: Il est directeur du combustible.

M. COWAN: Il a virtuellement sous sa direction toutes les opérations minières de l'Alberta. Lorsqu'il dit que le prix du charbon va monter c'est une certitude qu'il montera.

Le président:

Q. Quelles difficultés rencontrez-vous au cours de votre travail en vue d'ouvrir un plus grand marché pour votre charbon de l'Alberta? C'est-à-dire quelles difficultés avez-vous observées?—R. Des plaintes au sujet de la qualité. Des placements considérables faits par des compagnies rivales américaines, vous voulez parler de difficultés de ce genre?

Q. Oui. Que faites-vous pour surmonter la première difficulté?—R. Nous donnons des démonstrations pour enseigner comment se servir du charbon d'une manière convenable.

Q. Cela a été déjà brièvement indiqué à Winnipeg?—R. Oui. Monsieur Côté vous a dit qu'il y avait le commissaire du Commerce et un administrateur du combustible.

Q. Et pour la seconde?—R. Est-ce que la concurrence est déjà établie avec des placements considérables. L'argent américain. Nous n'y pouvons rien faire, sans doute, sauf pousser notre concurrence avec tant de rigueur qu'ils se retireront.

Q. Dans quelle zone rencontrez-vous cette concurrence?—R. A Winnipeg. Dans les endroits de l'Ouest, l'Alberta est en rivalité avec les lignes de la Colombie-Britannique

M. Douglas:

Q. Ce problème existant pour l'Alberta, de même qu'un problème semblable pour la Nouvelle-Ecosse, avec en plus le fait qu'il y a à Winnipeg un commissaire du commerce et un administrateur du combustible, quelles suggestions seriez-vous porté à faire relativement à un marché pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans un centre comme Montréal, par exemple?—R. Un homme peut toujours mieux conduire les affaires de son voisin, et nous, de l'Alberta, avons été souvent surpris de ce qui se faisait au cours de l'exploitation des houillères de l'Est. Ce serait probablement de mauvais goût de ma part...

M. Keefer:

Q. Non, pas du tout.—R. Par exemple, je suis sous l'impression que la *Dominion Iron and Steel Company* a des fourneaux à coke qui ne sont pas utilisés. On a expédié du coke dans bien des districts qui recevaient de l'anthracite. Des vingtaines d'agents y sont allés. Le coke métallurgique n'agit pas de la même façon que l'anthracite, mais il constitue un combustible excellent. Je serais porté à croire que les gens de la Nouvelle-Ecosse pourraient produire une quantité considérable de coke et trouver un marché pour leurs sous-produits et remplacer une très grande partie de cet anthracite dans Ontario.

Q. Et dans Winnipeg?—R. Aussi dans Winnipeg.

Q. Et en particulier dans la section industrielle de Winnipeg?—R. Oui.

[Professeur N. C. Pitcher.]

Q. C'est bien possible que l'on puisse utiliser du coke dans ces fourneaux?—R. S'il y reste de la matière volatile, c'est de la houille. Il y a une quantité considérable de coke volatil qui se produit avec un succès marqué quelque part aux Etats-Unis avec de la matière volatile qui y séjourne de façon à fournir un feu plus facile, et je suis d'avis qu'un coke semblable, après avoir essayé ce procédé, pourrait être produit dans ces fourneaux de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que ce serait là un moyen pour s'emparer de ce marché. Nous y songeons dans l'Alberta. Nous allons essayer à faire du coke pour usage domestique avec notre charbon bitumineux. Nous croyons qu'en certains districts notre charbon brut fera l'affaire, en d'autres ce sera notre charbon en poudre et ailleurs enfin ce sera notre houille carbonisée.

M. Douglas:

Q. D'une manière générale, comme vous vous exprimez, ce sont là les problèmes dont s'occupe le gouvernement de l'Alberta?—R. Oui. Nous sommes à nos débuts et nous avons beaucoup à apprendre mais nous sommes fiers des progrès que nous avons accomplis dans une année.

M. Keefer:

Q. Si vous pouvez augmenter votre échelle de salaires dans votre propre province comme vous l'avez fait je ne crois pas que nous puissions vous faire de reproches. J'espère que notre province d'Ontario en viendra au même point pour ce qui concerne l'industrie du fer. Avez-vous quelque chose à dire relativement au charbon de l'Alberta?—R. Je puis vous donner la quantité et la qualité du charbon à un certain moment donné. Nous pouvons vous expédier du charbon par l'embranchement de la houillère de Lethbridge et de la mine Drumheller. Et même alors il tiendrait bon en mouvement un mois ou deux mois.

M. McKenzie:

Q. Le premier jour de notre réunion j'ai suggéré au comité que nous pourrions utiliser ce coke comme un combustible de première classe et je crois que c'est M. Ross qui m'en a demandé le prix et je n'ai pu lui dire. Pouvez-vous donner au comité une idée de ce que coûterait ce coke, un coke volatil inférieur, sur wagons ou sur bâtiments, disons dans le havre de Halifax?—R. Non, monsieur, je ne le puis pas.

Q. Vous ne savez pas que le coût en serait prohibitif?—R. Le coût serait inférieur au coke métallurgique. Pour cette simple raison que vous en obtenez davantage de la tonne de charbon que vous introduisez. Dans les fourneaux qu'ils ont à Sydney, je ne suis pas tout à fait certain de la proportion centésimale de leur coke, mais nous allons dire qu'il y a 70 pour 100 de coke. Dans cette proportion de coke vous aurez .8 d'une tonne et le procédé coûtera moins cher pour cette raison. Vous obtenez les mêmes sous-produits excepté le goudron qui ne constitue pas un de vos sous-produits les plus importants. Ils obtiendraient plus de coke par tonne de charbon introduit, et pour cette raison, s'ils pouvaient faire de légères modifications dans leurs fourneaux de manière à réduire leur coût d'opération, il en résulterait un coke dont le prix serait inférieur à celui du coke métallurgique.

Le président:

Q. Quel capital faudrait-il pour organiser une usine de ce genre?—R. Les fourneaux à cornue coûtent très cher.

M. Cowan:

Q. Il y en a des usines de ce genre maintenant dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, il y en a maintenant.

M. Douglas:

Q. Je suppose que la raison pour laquelle vous ne pouvez pas donner le coût du coke c'est qu'il vous faudrait savoir le coût du charbon?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous donner au comité une idée quelconque outre le coût du charbon? Ou pouvez-vous nous donner quelque idée relativement au coût additionnel par tonne? —R. Posez donc cette question à M. Pitcher. Il peut vous donner les chiffres relatifs à la production du coke.

M. Keefer:

Q. Y a-t-il quelque endroit où l'on emploie l'ancien procédé Beehive?—R. La seule usine qui l'ait employé existe à Coleman, mais elle est fermée dans le moment.

Q. Ceux qui brûlent du charbon domestique dans l'Alberta peuvent-ils se servir des mêmes fournaises pour brûler de l'anthracite?—R. Oui, les mêmes fournaises peuvent servir, mais pas à leur meilleur avantage.

Le président:

Q. Quel changement faut-il leur faire?—R. C'est là un autre sujet d'étude sur notre programme des travaux de recherches. Nous sommes à poursuivre des essais avec six genres différents de fournaises. M. Gurney nous a dit qu'il construira n'importe quelle sorte de fournaise d'après nos plans, et lorsque nous aurons fini nous aurons probablement un type de fournaise qui rendra possible la combustion plus complète de ces différentes qualités de houille. En général, nous savons qu'il vous faut un foyer plus grand que pour l'anthracite.

M. Keefer:

Q. Pouvez-vous nous offrir quelque suggestion relativement aux conseils à donner aux gens qui ont des fournaises du type actuel et qui sont dans l'impossibilité de payer le prix de l'anthracite?—R. Cette question est passablement traitée au long dans les publications du Bureau des mines des Etats-Unis, et l'université de l'Illinois a aussi poursuivi beaucoup de travaux en ce sens.

Q. Pouvez-vous nous donner sommairement les résultats à la portée des gens ordinaires qui cet hiver, au lieu de payer de $17 à $18 la tonne pour de l'anthracite, aimeraient à brûler du charbon bitumineux?—R. Vous pouvez jeter de l'anthracite au sommet du feu. Ce charbon s'allumera par en-desssous et le gaz passera au travers en brûlant. Le charbon bitumineux se comporte de façon différente. Vous avez un feu ardent. Ce qui a lieu d'abord c'est un procédé de distillation. Ce qui arrive ensuite c'est que vous avez votre coke au sommet. Pour que ce coke devienne bon et lourd il faut que vous ayiez eu quelque part dans la fournaise un vide rempli de gaz, et vous avez une explosion. La méthode la plus satisfaisante c'est la méthode avec le charbon bitumineux. Ayez d'abord un bon feu; prenez votre pelle et poussez les charbons ardents à l'arrière du foyer. Laissez un vide pour le charbon frais que vous introduisez dans ce vide où a lieu la distillation des gaz. Ramenez le charbon et vous avez de la lignite. Voilà en peu de mots ce que je peux vous dire. Comme je vous l'ai dit si vous faites venir ces bulletins traitant de la combustion dans les fournaises domestiques vous trouverez tous les renseignements au sujet du contrôle des clapets, et le reste. C'est un sujet très vaste et ces bulletins renferment de très bons points.

Q. Et vous n'avez pas d'autre alternative chez vous à part le charbon? Vous n'avez pas d'huile autour de votre région?—R. Loin de moi la pensée de vous dire qu'il n'y en a pas. Il y a des organisateurs de compagnies qui disent qu'il y en a. Je ne veux pas montrer trop d'enthousiasme à ce sujet.

M. Douglas:

Q. Combien y a-t-il de compagnies en activité dans l'Alberta?—R. Le département des Mines dit qu'il y en a 280. L'année dernière il y en avait 320.

[Professeur N. C. Pitcher.]

Q. Quel est leur capital?—R. A partir de rien jusqu'à $6,000,000.

Q. Vous n'avez pas d'objection à nous dire ce que veut dire " rien "?—R. Vingt-cinq cents.

Q. Quelle compagnie possède un capital de $6,000,000?—R. La compagnie *"Crow's Nest"*. Je crois que son capital est de $6,000,000. Quand nous parlons de l'Alberta en général nous parlons toujours de la *Crow's Nest* comme si elle était de l'Alberta. Elle est juste au delà de la frontière.

Q. Quelles sont les autres compagnies avec un capital considérable?—R. La *"North American Collieries"* avec laquelle j'ai été pendant longtemps. Je sais que ses placements dépassent $3,000,000. Je ne suis pas certain du chiffre exact de son capital.

Q. Y a-t-il d'autres compagnies avec un capital de plus de $1,000,000?—R. Je crois que l'*"International"* en est une. Assurément les mines du chemin de fer Pacifique-Canadien ne sont pas capitalisées séparément. Les mines *Nordeg* qui sont la propriété du syndicat Mackenzie & Mann représenteraient un capital passablement élevé, et la *Mountain Park Coal Company* a plus d'un million de placé dans ses propriétés. Les placements des gens de Kenmore s'élèvent probablement à plus des trois quarts d'un million et le long de la Passe-du-Corbeau il y a plusieurs mines — le capital de la *Hillcrest* est de deux millions et demi, je crois, les *Houillères Hillcrest*. Il y a des compagnies très importantes qui ont une production très considérable mais pas au même degré que dans vos mines de la Nouvelle-Ecosse. Les houillères Franco-Canadienne, *West Canadian* ont une production, approximativement, de trois mille tonnes par jour. Voilà une mine importante. Les mines *Nordeg* produisent environ deux mille tonnes par jour. C'est un travail à faire sur cette ligne que de sortir de ces mines environ deux mille tonnes par jour. Quelques-unes de ces mines de la Passe-du-Corbeau produisent de 1,600 à 1,800 tonnes par jour. Les mines Fernie produisaient 3,000 tonnes dans leurs bonnes journées.

Q. Vous avez mentionné les houillères les plus importantes de l'Alberta. Dans quelle mesure leur outillage de surface soutiendrait-il la comparaison avec celui des houillères de la Nouvelle-Ecosse?—R. Parlant d'une manière générale il n'est pas aussi bon. Nos meilleures mines ont un outillage de surface comparable à celui des mines de la Nouvelle-Ecosse, mais d'une manière générale, l'outillage de surface, les frais d'installation de machines ne sont rien à comparer avec les sommes placées dans les installations de la Nouvelle-Ecosse. Nous avons un grand nombre de mines où le charbon se trouve dans les trous de marmottes et où les mineurs travaillent pendant quelque temps puis s'en vont pour ne pas revenir.

Q. Est-ce à dire que les frais de surface sont moins élevés dans la Nouvelle-Ecosse à cause de la supériorité de l'outillage?—R. Pas nécessairement. Dans notre territoire de charbon domestique nos frais de surface sont très élevés à cause du besoin de préparation. D'abord le charbon est passé par des cribles de trois ou quatre grosseurs différentes. Il leur faut nettoyer le charbon sur des courroies de triage. Quelques-unes des houillères se servent de serpentins et ces derniers sont dispendieux. Il vous faut relever votre charbon et le recharger pour les exploiteurs, mais nos mines de charbon bitumineux ne dépensent pas beaucoup en préparatifs, pas autant je dirais que la *Dominion Coal Company*, par exemple, mais je dirais que si les échelles de taux étaient semblables les frais des préparatifs de surface pour la *Dominion Coal Company* seraient plus élevés que ceux de la plupart des mines de charbon bitumineux de l'Alberta, mais il n'en est pas ainsi avec les mines domestiques. Je crois que pour les mines Fernie les frais de préparation de surface pour leur charbon bitumineux sont plus élevés que pour les mines de l'Alberta.

[Professeur N. C. Pitcher.]

M. Keefer:

Q. Nous avons entendu beaucoup parler du charbon pour la consommation domestique. Pouvez-vous nous dire quelque chose des rapports du charbon avec l'industrie? Par exemple combien faut-il de charbon pour produire une tonne de papier ou une tonne de sel?—R. Je ne saurais dire.

Q. J'ai entendu dire qu'il fallait deux tonnes de charbon pour une tonne de papier?—R. Pendant la Noël j'étais à visiter des mines de sel, et là il fallait une tonne de charbon par tonne de sel.

Le PRÉSIDENT: Nous désirons entendre monsieur Young. Il est près de midi. Avez-vous d'autres questions à poser au témoin?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ces houillères les plus importantes de l'Alberta que vous avez mentionnées s'occupent-elles d'autres choses que de l'exploitation minière?—R. Quelques-unes d'entre elles. Quelques-unes ne s'occupent que de mines. Quelques-unes font de l'emmagasinage; elles possèdent leurs propres magasins. Il n'y en a pas qui s'occupent de transport. Il y en a quelques-unes qui fournissent l'eau et la lumière à d'autres villes et villages du voisinage. A part cela il y en a bien peu d'entre elles qui ont des revenus d'autres sources.

M. Keefer:

Q. Parlant de la production de la lumière au moyen du charbon, n'y a-t-il pas un gaspillage énorme dans la production de la lumière avec le charbon comparée à la production hydro-électrique?—R. Aucun en particulier, parce que les après-midis et les soirs...

Q. Je parle des villes qui emploient le charbon pour obtenir leur éclairage. C'est un gaspillage énorme, n'est-ce pas?—R. Pas quand vous pouvez obtenir du charbon relativement à bon marché.

Q. A quel prix?—R. Cela dépend de votre usine génératrice et de votre installation. Le capital requis aujourd'hui pour une usine hydro-électrique ordinaire est de beaucoup supérieur, bien des fois supérieur...

Q. Vos frais d'exploitation sont beaucoup moins élevés?—R. Vous n'en êtes pas complètement débarrassé des frais d'exploitation avec le système hydro-électrique.

Q. Je le sais, mais ils sont beaucoup moins élevés?—R. C'est simplement une question de mettre vos frais du compte des intérêts en retard de ceux du compte des frais d'exploitation.

Q. Etes-vous en faveur d'employer le charbon plutôt que le système hydro-électrique?—R. En certains endroits. La *Alliance Power Company* utilise du charbon menu qui lui coûte de 25 à 75 cents la tonne aux mines. Elle brûlait ce charbon sur un foyer rotatif n'ayant besoin principalement que de chauffeurs. Elle paye environ 20 pour cent en dividendes.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Nous parlions il y a un moment des frais en excédent?—R. Oui.

Q. Prenez maintenant les frais des opérations souterraines des houillères que vous avez mentionnées en comparaison avec ceux des mines les plus importantes de la Nouvelle-Ecosse?—R. D'une manière générale.

Q. Oui.—R. Ainsi que je l'ai dit, M. Douglas, les mineurs de l'Alberta n'ont pas à surmonter de difficultés causées par l'eau. C'est là tout un problème dans la Nouvelle-Ecosse. Par exemple, toutes nos mines de charbon bitumineux ont à supporter des frais considérables, bien plus élevés, si je me rappelle bien, que pour les mines de la Nouvelle-Ecosse.

[Professeur N. C. Pitcher.]

Q. De sorte que le coût de la ventillation serait plus élevé que dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, et cela ferait plus que contrebalancer les frais pour pomper l'eau, j'oserais dire. J'ajouterais que le coût du bois dans l'Alberta est plus élevé par tonne que dans la Nouvelle-Ecosse. Les autres frais, naturellement dépendront de vos échelles de salaires.

Q. Relativement au maintien des registres concernant les frais d'exploitation, est-ce que le gouvernement de l'Alberta exige que les houillères lui fournissent des états relatifs aux frais d'exploitation?—R. Non, mais le directeur du combustible le demande ordinairement.

Q. Comment calculez-vous ces frais généralement dans l'Alberta, est-ce la grosse tonne ou la petite tonne qui sert de base?—R. La petite tonne exclusivement. Les seuls états qu'exige le gouvernement de l'Alberta ce sont ceux qui concernent les échelles de salaires afin de pouvoir se guider pour les réclamations de compensation.

Q. Vous avez dit que vous auriez du charbon à meilleur marché s'il y avait moins de charbon dans l'Alberta?—R. Oui.

Q. S'en suivrait-il, parce qu'il existe une quantité bien limitée de charbon dans la Nouvelle-Ecosse, en comparaison avec l'Alberta, que nous devrions avoir du charbon à meilleur marché que dans l'Alberta?—R. Cette fusion qui a été le résultat de l'organisation de la *Dominion Coal Company* a assurément fait diminuer le coût du charbon. Les rivaux ont été joliment mis de côté. En d'autres mots un marché stable a été créé. Chaque mine nouvelle qui est exploitée dans l'Alberta signifie que la mine voisine travaillera autant de jours de moins.

Le président:

Q. Votre marché n'est pas suffisant pour la capacité de vos mines?—R. Non, si vous avez une mine qui n'est active que pendant la moitié du temps et qu'une troisième est ouverte à côté cela veut dire que votre mine ne travaillera que le tiers du temps.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ainsi l'organisation de la *Dominion Coal Company* a eu pour effet de diminuer considérablement le coût en stabilisant le marché?—R. Oui, je crois que c'est là un des objectifs annoncés.

Q. Vous n'oseriez pas soutenir que plus la capitalisation est élevée plus le coût sera réduit?—R. Pas lorsque vous calculerez l'intérêt sur votre capital. Capitalisation et déboursés sont deux choses différentes, sans doute.

Q. Combien est-ce votre habitude d'allouer pour la consommation sur place pour les houillères de l'Alberta?—R. La quantité varie énormément. Le ministre a déposé devant vous le rapport annuel de la province dans lequel est indiquée la consommation sur place de chaque houillère et le pourcentage de la production totale. Cette consommation varie beaucoup selon le montant de la production. Nous avons une certaine quantité déterminée.

Q. Mais le gouvernement ne fixe aucune quantité comme étant allouée pour la consommation sur place par les houillères?—R. Non, pas que je sache. Je crois qu'il examinerait sérieusement tous ces chiffres qui lui paraîtraient douteux.

Q. Avez-vous remarqué une plus grande efficacité dans le travail des mineurs de l'Alberta, disons pendant les derniers six mois?—R. Durant la guerre j'ai fait la compilation de chiffres très intéressants. En 1917 et 1918 nous avions 1,000 employés avec une réduction moyenne de 30 pour cent. Cela à ajouter à une augmentation de 200 pour cent en salaires. Outre l'augmentation des salaires nous constations une réduction de 30 pour cent dans l'efficacité de la main-d'œuvre générale, mais pas autant en ce qui concerne les hommes engagés par contrat. Nous avons constaté que les absences du côté de nos charretiers s'élevaient jusqu'à 20 pour cent. Et nos hommes occupant les plus hautes positions ce faisaient remarquer par un pourcentage plus élevé d'absen-

[Professeur N. C. Pitcher.]

ces. La moyenne pour les cinq houillères a été de 12 pour cent en congés supplémentaires. Depuis que la guerre a cessé et que les ouvriers deviennent plus nombreux je crois que nous revenons davantage aux conditions normales et constatons plus de ponctualité au travail, bien qu'il soit bien difficile de dire ce qui constituerait une assiduité normale lorsque vos hommes n'ont de l'ouvrage que pour la moitié du temps.

Q. Serait-il juste de conclure que l'efficacité et la production ont augmenté dans une proportion de 20 à 30 pour cent durant les derniers six mois?—R. Oui, je le dirais.

M. Cowan:

Q. Qui retire le bénéfice de cette plus grande efficacité?—R. C'est M. l'Exploiteur qui en profite. Il vend son charbon à un prix plus élevé et il profitera de cette augmentation. Pendant la guerre il y perdait.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je crois que M. Vaughan, l'autre jour, rendit témoignage relativement à des offre reçues par le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour du charbon comparées à celles de l'année dernière. Je crois qu'il a dit que les offres comportaient des avantages inférieurs à ceux de l'année dernière. Voyez-vous aucune raison pour laquelle ces offres sont moins avantageuses. En voyez-vous?—R. Dans l'Alberta non, je n'en vois pas, depuis la dernière augmentation aux hommes. M. Young a pu vous faire penser cela, non pas depuis que les hommes ont reçu leur dernière augmentation. Je ne crois pas qu'il y ait eu des doutes quant à leur plus grande efficacité. Dans l'Alberta la tendance serait de diminuer le prix au lieu de l'augmenter. Les matériaux ont bien peu baissé jusqu'à présent, mais ils vont baisser et je ne vois aucune raison pour la hausse récente dans l'Alberta.

Q. En fait de production de charbon, quelle proportion du coût serait attribuable aux matériaux et laquelle comporterait les salaires?—R. Nous calculons ainsi, les deux tiers en salaires et un tiers en matériaux; frais de vente, et le reste.

Q. Un tiers en matériaux pour vos frais d'exploitation et la surveillance des houillères?—R. Oui, mais non compris les dépenses indirectes ou le traitement du président, les honoraires des directeurs et le salaire des vendeurs; cela ne serait pas compris, mais parlant en général vos frais d'exploitation minière, à la mine, seraient deux tiers pour la main-d'œuvre et d'un tiers pour les matériaux.

Q. Est-ce que ces compagnies les plus importantes de l'Alberta ont, en 1920, payé des dividendes, et les intérêts sur obligations, et le reste?—R. Elles n'ont fait que payer le salaire des employés, autant que je puis m'en rendre compte, et quelques comptes pour matériaux. Au point de vue des dividendes payés les mines de charbon de l'Alberta ne peuvent être décrites comme très prospères. Quelques-unes ont fait de bonnes affaires, mais on ne peut dire la même chose pour d'autres.

Q. Mais cela est entièrement dû à des influences domestiques?—R. Oui.

Q. Si les mines étaient constamment actives, en d'autres mots, si elles étaient exploitées toute l'année plutôt que par périodes saisonnières?—R. L'histoire serait toute différente.

M. Cowan:

Q. Alors la question de l'emmagasinage réglera ce problème?—R. Parfaitement.

Q. Y existe-t-il de ces grandes compagnies de l'Alberta qui fournissent le logement à leurs hommes?—R. Oui, dans les districts éloignés, mais non pas lorsqu'il y a un gros village dans le voisinage.

Q. Parlant en général les hommes ont-ils des logements confortables?—R. Le district à l'ouest d'Edmonton, par exemple, fournit tous les logements; le district de Nordeg, de même; Banff et Canmore, presque tous; et dans le district de la Passe du

nid de Corbeau il y a plusieurs villages, de sorte qu'un employé est plus tenté de construire sa propre maison.

Q. Constatez-vous qu'il y a moins de malaise et moins de troubles ouvriers dans les endroits où on leur fournit le logement comparé aux endroits où ils sont obligés de se créer un foyer?—R. Oh, oui, un homme qui est établi dans un district manifeste beaucoup plus d'intérêt. Nous avons vu des grèves arrêtées par les femmes mariées des différentes mines. Il y a une grande différence entre employer des hommes mariés et des célibataires.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il y a une raison pour laquelle quelques-unes des houillères de l'Alberta ne sont pas prospères dans le fait que ces mines ne sont pas constamment actives au cours de ces périodes saisonnières. Je suppose qu'elles n'en viendraient pas à exiger cette augmentation du prix du charbon à cause de la concurrence américaine en cet endroit? —R. C'est une question de restreindre le marché.

Q. L'impôt actuel est de 53 cents?—R. Oui, je le pense.

Q. Avez-vous quelque chose à dire au sujet de l'impôt pour des fins de protection?—R. Non, je crois que l'on pourrait s'occuper de cela une fois que nous aurions les commandes. L'impôt ne nous affecte pas jusqu'au moment où nous venons à l'extrémité est du marché, sans doute.

Le PRÉSIDENT: Rien de plus? Eh bien, M. Pitcher, cela suffit. Merci bien. Je suis certain que le comité désire ajourner à une heure. Est-ce votre désir d'ajourner à une heure aujourd'hui? Décidons ce point avant d'examiner le témoin suivant.

M. CHISHOLM: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien, le comité ajournera à une heure. Nous nous efforcerons de finir l'interrogatoire dans l'heure qui nous reste.

Le témoin est renvoyé.

M. R. M. YOUNG est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quel est votre emploi officiel?—R. Secrétaire et commissaire de la *Western Canadian Coal Operations Association* avec siège social à Calgary.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous ce poste?—R. Depuis le commencement du mois.

Q. Quelle était votre position avant cela?—R. Secrétaire de la *Crow's Nest Pass Coal Company.*

Q. Pendant combien de temps?—R. J'ai été au service de cette compagnie pendant dix-sept ans.

M. Cowan:

Q. Comme question de fait, depuis sa constitution en corporation?—R. Non, pas précisément. Elle a été constituée en corporation en 1897, je crois.

Q. Avez-vous un exposé à faire au comité?—R. Non, je n'ai pas d'exposé général à faire. Je suis venu ici sur l'invitation des représentants du gouvernement de l'Alberta et lorsque j'arrivai ici j'ignorais la nature des renseignements que me demanderait le comité, et ceux qui ont été fournis par M. Côté et M. Pitcher couvrent en majeure partie l'exploitation des houillères de l'Alberta.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la condition du commerce du charbon en 1913 comparée avec les années 1920 et 1921?—R. Si je vous donnais une réponse ce serait pour parler principalement des conditions en existence dans la Colombie britannique parce que dans le temps j'étais associé avec la *Crow's Nest Pass Coal Company.*

M. Cowan:

Q. Vu que cette compagnie est sur la frontière vous êtes compris dans le district 18?—R. Oui. La *Crow's Nest Pass Coal Company* fait partie du district dont la majeure partie est dans l'Alberta. Les conditions en 1913 comparées avec celles de 1921 sont grandement représentées par ce qu'en a dit M. Pitcher dans la proportion qu'il a exprimée de $2.47 comme moyenne de salaires pour la main-d'œuvre de l'extérieur dans le temps comparée à $6.58, la moyenne d'aujourd'hui, qui représente, en prenant 100 pour facteur, environ cent trente. Les points que je désirerais mentionner concernent le contrôle fédéral dans la question de ces salaires. Pendant la guerre la tendance de la main-d'œuvre était de demander des augmentations aussi souvent que les ouvriers pouvaient y penser et ils les obtenaient, et il était virtuellement impossible pour chaque compagnie individuelle, dans les circonstances, de traiter séparément avec les ouvriers. C'est à cette époque que le gouvernement fédéral envoya un représentant à Lethbridge pour aider les compagnies faisant partie de l'association à rédiger une entente au mois d'avril 1917. Le représentant était alors M. R. F. Green. Après la rédaction de cette entente le gouvernement fédéral nomma M. Armstrong en charge des négotiations futures et aussi pour aider généralement à tenir les mines actives durant la guerre. Je ne crois pas qu'il se trouve du moins, parmi les exploiteurs, une voix pour contredire mon opinion que ce contrôle s'est exercé d'une manière sage.

M. Keefer:

Q. Durant la guerre?—R. Durant la guerre. En plusieurs occasions ce contrôle a eu pour effet de tenir cette industrie active alors qu'elle serait assurément restée dans le chômage si les compagnies avaient eu à traiter individuellement avec leurs employés respectifs. Les demandes présentées par les ouvriers n'étaient pas raisonnables et étaient dues au fait qu'ils s'attendaient à les voir acceptées à cause de circonstances anormales. Lorsqu'une demande de cette sorte est faite M. l'Employeur est porté à fermer sa mine plutôt que de s'y soumettre. Maintenant, pendant cette période nous avons eu en tout onze augmentations.

M. Cowan:

Q. Augmentations de salaires?—R. Oui. Environ quatre de ces augmentations ont été accordées afin de couvrir le coût élevé de la vie. Les autres étaient soit des augmentations demandées à la terminaison d'une entente soit à la suite de mouvements semblables dans les Etats-Unis, et ces augmentations ont amené les salaires de la main-d'œuvre de l'extérieur de $2.47 à $6.58. Pour les premiers chiffres il s'agissait de la journée de dix heures et de huit heures pour les derniers.

Le président:

Q. Huit heures constituent la journée de travail?—R. Oui, la journée de travail est de huit heures. Dans la Colombie britannique c'est la loi; dans l'Alberta ils peuvent travailler plus longtemps mais ils sont payés d'après l'échelle de huit heures; et temps supplémentaire au même taux par heure. Un homme travaille dix heures, il reçoit la paye d'une journée et deux huitièmes.

M. Keefer:

Q. Maintenant la guerre est finie, que dites-vous du contrôle?—R. La tendance des salaires aujourd'hui est de baisser. Si ce contrôle doit être maintenu ce devrait être pour aider à faire baisser les salaires plutôt qu'à les faire monter, mais je crois, même à cette heure, que dans les circonstances les exploiteurs de l'Ouest sont d'opinion que M. Armstrong peut, dans le travail à faire pour ramener les choses à leur état normal, rendre autant de services que pendant la guerre.

M. Cowan:

Q. Combien de temps doit durer ce contrôle? Je comprends qu'un arrangement quelconque a été conclu fixant la durée de ce contrôle. Quelle en est la durée?—R. Je

crois que ce contrôle doit durer jusqu'à la fin de la présente session à moins que le parlement ne le renouvelle, mais on me dit que les exploiteurs et les mineurs ont tous deux demandé au gouvernement de maintenir ce contrôle encore pendant une année.

M. Keefer:

Q. Cela est tout à fait en dehors du contrôle du combustible?—R. Oui, je le crois.

Le président:

Q. Vous avez dit $6.58?—R. Oui.

Q. Est-ce l'échelle de salaires en vigueur aujourd'hui?—R. C'est là le salaire le plus bas qui soit payé par jour maintenant.

Q. N'y a-t-il pas eu encore de baisse dans les salaires?—R. Non, le salaire le plus élevé serait celui du mineur sous contrat. Il varie selon le nombre de tonnes produites, de $8 à $11. La moyenne tomberait à $9 ou $10 environ par jour.

M. Cowan:

Q. Travaillent-ils ordinairement six jours par semaine?—R. Non, loin de là. D'après cette échelle inférieure vous avez $6.58. Le salaire le plus élevé par jour serait environ $8.14. D'après l'échelle des salaires sous contrat la moyenne par jour serait environ $9.50, de sorte que la moyenne générale serait de $8. Les relevés du département des Mines de l'Alberta démontrent que 12,000 hommes ont reçu en salaires $19,000,000, soit une moyenne de $1,600. En prenant maintenant $8 comme moyenne des salaires, cela représente 200 journées de travail.

Q. Supposons qu'un ouvrier sous contrat fasse ceci, ayant fait assez de temps en quatre jours il ne travaille plus, qu'arrive-t-il à celui qui travaille à la journée?—R. Il en est de même pour lui. Si c'est un charretier il peut être réduit au chômage.

M. Keefer:

Q. Continuez avec votre exposé général?—R. Je ne vois pas que j'aie rien de plus à dire.

Le président:

Q. Vous avez mentionné les différends ouvriers?—R. Oui.

Q. Quelles sont les autres difficultés que les exploiteurs rencontrent aujourd'hui?—R. La grande difficulté dans le moment c'est la question d'un marché. La demande est tombée à un tel degré que plusieurs compagnies ne travaillent que deux jours par semaine.

Q. Que voulez-vous dire par "dans le moment"?—R. Depuis les quatre derniers mois le meilleur temps qui ait été fait a été quatre jours par semaine. Je ne connais pas de compagnie qui ait travaillé plus de quatre jours.

M. Keefer:

Q. Pouvez-vous nous donner une idée quelconque de cette demande moins considérable?—R. J'oserais dire que dans le moment la demande ne représente pas plus de 50 pour 100 de celle qui existe pendant la période d'un marché normal.

M. Cowan:

Q. La demande baisse ordinairement à cette période de l'année?—R. Mais la baisse cette année a été anormale partiellement due à la diminution du trafic des chemins de fer. A l'heure présente je crois que les chemins de fer de l'Ouest ont rentré leur gros approvisionnements de charbon.

Q. Dans la Passe du nid de Corbeau?—R. Ce district produit surtout du coke. La plus grande partie du commerce de la *Western Crow's Nest* à Fernie c'est le coke.

Q. Où vont-on ce coke?—R. Aux fondeurs principalement. Un à Trail, un autre à Northport, un à Amyot.

Q. Avez-vous un marché qui compte au delà de la Spokane?—R. Non.

Q. Pourrait-on profitablement l'expédier à Winnipeg?—R. Oui.

Q. Est-ce que la présente échelle des taux de transport nuit gravement à ce commerce?—R. La *Crow's Nest Company* expédie dans le moment son coke à Winnipeg, mais c'est en grande partie du coke à fonderie.

Q. On pourrait l'utiliser dans les maisons sans difficulté?—R. Il faudrait probablement le broyer en morceaux plus petits. Ces fourneaux sont ordinairement du type Beehive.

M. Keefer:

Q. Où?—R. A Fernie, Mitchell et Coleman.

Le président:

Q. Pouvez-vous nous dire quelque chose du coût plus élevé de la production, la moyenne pour les mines de l'Alberta en comparaison avec deux ou trois mines de la Nouvelle-Ecosse?—R. Le coût de production a augmenté depuis 1914 proportionnellement à l'augmentation des salaires.

Q. Est-ce là, le seul item?—R. Il y a le coût des matériaux, lesquels ont subi dans bien des cas une hausse aussi prononcée.

Q. Que représente cette augmentation?—R. En piastres et cents?

Q. Oui.—R. Je crois que cela varie tellement selon ses aspects physiques, par exemple, il y a des mines qui ont besoin de beaucoup moins de matériaux que d'autres. Dans les mines de la *Crow's Nest* les matériaux requis constituent un item plus lourd à cause des conditions d'abri mentionnées par M. Pitcher. Dans quelques autres des mines il en faut moins, mais sans vous donner de chiffres précis je puis dire que le coût des matériaux par rapport aux salaires était à peu près dans ce temps-là le même qu'aujourd'hui.

Q. Quelles suggestions avez-vous à faire relativement aux facilités d'emmagasinage afin d'éviter le chômage? Fait-on quelque chose en ce sens?—R. Oui, je crois que les compagnies agissent de concert avec le gouvernement de l'Alberta.

Q. Consentiriez-vous à accorder les prix différentiels dont il a été question, comme votre contribution, afin d'arriver à cette fin?—R. Non, je ne pourrais pas accorder cela, parce que, étant une association, pour nous ce n'est pas une question de prix du tout. Nous ne nous occupons pas de la question des prix. L'association a été fondée comme résultat de l'entente règlant les salaires et dans le but de s'occuper des intérêts qui affectent à un même degré tous les exploiteurs et en aucun temps la question des prix est-elle laissée à sa discrétion.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Est-ce que votre association ne s'occupe pas d'aucune façon de la question de fixer les prix?—R. Je ne suis pas certain si cette question est exclue spécifiquement, mais l'objet de l'association ne vise pas du tout à fixer les prix.

M. Cowan:

Q. M. Armstrong a fixé les prix pendant plusieurs années?—R. A ces époques que des demandes d'augmentation de salaires étaient faites pour une raison ou pour une autre, M. Armstrong demandait habituellement à l'association et à ceux qui en faisaient partie de lui dire combien ces augmentations élèveraient le coût par tonne et s'il jugeait à propos d'accorder l'augmentation il approuvait également une hausse correspondant à cette augmentation. De sorte qu'il faisait ainsi un ajustement des prix.

Combien y a-t-il de compagnies intéressées dans l'association?—R. Environ 40.

M. Keefer:

Q. Virtuellement vous êtes en charge de ce qui regarde la main-d'œuvre dans votre association?—R. Entièrement.

Q. Vous êtes le représentant de tous les principaux producteurs en tant que la question de la main-d'œuvre est concernée?—R. Oui.

Q. Et ensuite vous négotiez avec M. Armstrong en votre qualité de représentant de cette association au sujet de toutes les questions du travail?—R. Oui.

Q. Comme représentant des exploitateurs des mines de charbon vous conseillez de maintenir le présent système pendant encore une année?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quelle proportion de la production totale de l'Alberta représente l'association des propriétaires?—R. Je dirais au moins 80 pour cent.

M. Cowan:

Q. Toutes les plus grosses compagnies en font partie?—R. Oui.

Le président:

Q. Aucune difficulté à trouver des employés?—R. Non, pas actuellement.

Q. En aucun temps durant l'année?—R. Non, pas durant la dernière année. La situation a complètement changé sous ce rapport. De fait quelques employés de certaines compagnies minières sont venus voir les propriétaires pour leur demander si la réduction de leurs salaires aurait pour effet de leur assurer un emploi plus stable.

Q. De sorte qu'ils sont dans un bien meilleur état d'esprit?—R. Oui, je dirais unique.

M. McKenzie:

Q. Vos mineurs sont-ils porteurs de certificats?—R. Oui.

Q. Est-ce le gouvernement local qui accorde ces certificats?—R. Oui.

Q. Dans l'Ouest en ce qui concerne le charbon l'autorité est partagée entre le gouvernement fédéral et les autorités locales?—R. Pas en ce qui regarde le mineur lui-même. Je crois que toutes les questions sous ce rapport relèvent des autorités locales.

Q. Vous vous occupez du problème de la main-d'œuvre?—R. Oui.

Q. Etes-vous en mesure de répondre aux besoins et aux demandes de l'Alberta et de la Saskatchewan en fait de charbon pour des fins domestiques et industrielles?—R. Vous voulez dire si nous avons assez de charbon pour assurer une production suffisante pour faire cela?

Q. Oui. Vous pouvez répondre à tous les besoins, domestiques et industriels?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Vous pourriez ajouter le Manitoba aussi?—R. Je crois que je me fais fort de pouvoir ajouter non seulement la quantité requise par cette province, mais même les deux millions et demi de tonnes que les Américains expédient au Canada.

M. McKenzie:

Q. Le charbon américain coupe votre marché dans la proportion de deux millions et demi de tonnes?—R. Autrement dit, il y a actuellement une capacité de production suffisante pour nous permettre de remplir cette demande de deux millions et demi de tonnes.

M. COWAN: Qui sont principalement vendues au Manitoba et dans la Saskatchewan?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Keefer:

Q. Vous exportez aussi aux Etats-Unis?—R. Oui, surtout de la Colombie britannique; probablement un million de tonnes environ. Il n'y a à peine que de 50 à 100 milles entre les extrémités est et ouest des mines de charbon bitumineux dans la Passe du Nid de Corbeau.

Q. Je suppose que si vous voulez étendre votre marché vous le ferez si le coût de la production baisse?—R. Nous espérons pouvoir le faire à moins que le coût de la production ne baisse en même temps aux Etats-Unis.

Q. Quelle comparaison faites-vous entre vos salaires et ceux des Etats-Unis aujourd'hui?—R. Notre coût de production est bien plus élevé que le leur.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Plus élevé que dans quelle partie des Etats-Unis?—R. Plus élevé que dans les mines qui expédient leur charbon à Winnipeg.

M. Keefer:

Q. Quelle est la proportion des salaires payés dans l'Alberta comparée à celle des Etats-Unis?—R. Je ne puis vous donner aucun pourcentage, mais notre coût est plus élevé.

Q. De combien?—R. Environ 20 pour 100.

Q. Quelle différence existe entre chez vous et la Nouvelle-Ecosse?—R. Je ne saurais dire si ce n'est d'après ce que m'en disent certains propriétaires qui mettent cette différence à 30 pour 100.

Q. C'est-à-dire pour les opérations minières?—R. Oui, pour certaines mines.

Q. Qu'est-ce que cela représente, je veux dire le montant d'argent par jour?—R. Je crois que M. Pitcher est mieux en position de répondre à cela que moi-même. Il s'occupait des opérations minières dans les houillères qui utilisaient des machines.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Est-ce que votre association comprend les compagnies de la Colombie britannique aussi bien que de l'Alberta?—R. Oui, monsieur, dans le sud-est de la Colombie britannique il y a deux compagnies qui font partie de l'association.

Q. Relativement aux prix fixés par M. Armstrong, est-ce que cela se pratique dans tout le territoire ou seulement par zones?—R. Cela est effectué simplement par une ordonnance autorisant l'exploiteur d'ajouter ce montant au prix de son charbon.

Q. Et cela s'applique automatiquement à tout le monde?—R. Automatiquement à tous les membres de l'association.

Q. A chacun des membres de l'association?—R. Oui. Naturellement les exploiteurs qui n'en font pas partie ajoutent aussi ce montant à leurs prix, et quant à la zone qui est ainsi affectée tout dépend de la distance des endroits où ils peuvent expédier leur charbon étant donné ce coût plus élevé.

Q. Mais le prix est le même pour tous à la mine?—R. Oui.

Q. Pour tout le district 18?—R. Pour tout le district 18.

Q. C'est la même chose, je suppose, que le capital de la compagnie soit de mille piastres ou de cent millions de piastres?—R. Le prix est le même par tonne. Vous voyez, par exemple, dans une ou deux ordonnances émanant de M. Armstrong, la réduction du coût indique que dans la mine Drumheller le coût est de tant de cents, puis elle indique un coût différent pour la houillère de la Passe du Nid de Corbeau, et son ordonnance mentionne des chiffres qui varient selon les états fournis par les exploiteurs.

Q. Eh bien, alors, ces ordonnances s'appliquent à des zones?—R. Les ordonnances sont rendues par zones en tant que le district est concerné.

[M. R. M. Young.]

Q. Ainsi si M. Armstrong trouve que cela est avantageux d'augmenter le prix de 25 cents par tonne dans une certaine région toutes les compagnies de cette région sont autorisées à exiger 25 cents de plus par tonne?—R. Oui.

Q. Est-ce tant par zone ou tant pour cent?—R. Non, tant par tonne.

Q. Ainsi la question montant du capital n'entre pour absolument rien là-dedans? —R. Elle n'y est pour absolument rien.

M. Cowan:

Q. Elle s'applique même aux contrats antérieurement consentis?—R. Je ne saurais vous le dire parce que l'autorisation est donnée de faire cela datant du jour de la mise en vigueur de l'augmentation des salaires.

Q. Je le sais bien. Nous avions un contrat avec l'une de vos compagnies, et notre gérant a donné une commande et nous avons reçu l'avis qu'il fallait accepter les nouveaux prix malgré notre contrat.—R. Je crois que si quelque augmentation était accordée sur les contrats cela s'appliquerait à votre contrat du moment que l'augmentation devient en force. Prenez, par exemple, la dernière augmentation qui a été autorisée, 60 cents par tonne, si les compagnies ne s'étaient pas protégées contre cette éventualité elles auraient cessé d'être en affaires.

M. McKenzie:

Q. Vous êtes d'accord avec M. Pitcher quand il dit que vos mines de charbon de l'Ouest peuvent suffire pour répondre aux demandes de charbon jusqu'à Winnipeg, à l'est, mais pas plus loin?—R. Je dirais aussi loin à l'est que Port-Arthur.

Q. Vous avez entendu ce qu'il a dit?—R. Oui, je l'ai entendu.

Q. Pensez-vous que vos opérations pourraient s'étendre aussi loin à l'est que Port-Arthur?—R. Oui, cela signifie virtuellement la frontière est du Manitoba. Il y avait dans son opinion cette différence principalement qu'il s'agissait de savoir si nous pouvions entrer dans le marché du Manitoba ou dans celui de l'Ontario. Je sais qu'à l'heure qu'il est plusieurs exploiteurs de l'association ont de fortes espérances d'obtenir un marché dans l'Ontario. Qu'il leur soit possible de l'obtenir, dans les présentes circonstances, avec les taux élevés de transport, c'est, je crois, en dehors de la question.

M. Cowan:

Q. Si vous deviez accorder ces prix différentiels d'été pourriez-vous transporter avec profit votre charbon par bateaux à Port-Arthur et à Fort-William et le délivrer en quelque port de l'Ontario même avec cette différence?—R. J'en doute parce que la différence des prix d'été ne serait pas suffisante pour couvrir la différence pour les frais de transport. Je suis d'avis qu'à l'heure présente un certain nombre des exploiteurs se proposent de se présenter devant la Commission des chemins de fer, le 25 avril, pour lui annoncer que c'est leur intention, en tant qu'individus, d'effectuer une réduction dans leurs prix pour induire les consommateurs à rentrer leur charbon pendant les mois d'été; que le marchand à Winnipeg fera aussi une réduction, et ils demanderont aux chemins de fer de réduire les taux de transport pendant l'été. Je crois que le total de ces réductions sera autour de $2.

Q. Est-ce que cela sera suffisant pour vous aider à vous emparer d'une partie du marché de l'Ontario et d'en remplir les demandes?—R. Je ne le crois pas.

M. McKenzie:

Q. Est-ce qu'il vous arrive de placer du charbon dans des cours à Winnipeg, ou en emmagasinez-vous?—R. Les compagnies de l'Alberta le font, oui.

Q. Elles ont les cours en cet endroit?—R. Oui.

Q. Est-ce que vos wagons sont construits avec un fond mobile?—R. Un grand nombre d'entre eux sont des wagons à trémie.

Q. Je suppose que les compagnies ont des élévateurs où l'on fait monter le charbon pour le laisser descendre dans les cours?—R. Je ne saurais dire.

M. Cowan:

Q. Est-ce beaucoup plus avantageux d'expédier le charbon dans les wagons dont vous parlez ou dans les wagons fermés ordinaires?—R. Prenez les expéditions de coke aux fondeurs ces derniers refusent absolument d'accepter un wagon fermé, parce qu'ils ont le tramway suspendu, ils y amènent le wagon et la chose marche automatiquement.

Q. On nous a dit qu'il coûterait meilleur marché de ramener le charbon à Fort-William parce que le wagon ordinaire pour le grain peut être utilisé, et ce wagon est un wagon fermé. Quand il revient, disons à Regina, et qu'il est déchargé, il faut le pelleter par une porte.—R. N'est-ce pas plus dispendieux par cette méthode qu'avec le wagon ordinaire à trémie?

M. Chisholm:

Q. Est-ce que ce charbon ne se détériore pas beaucoup en étant exposé à l'air?—R. Non, du moment que ce n'est pas pour trop longtemps.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les compagnies se servent de chargeuses automatiques pour les wagons fermés, n'est-ce pas?—R. La plupart d'entre elles.

Q. Mais pour opérer le déchargement elles n'ont pas de ces machines?—R. Non, pas pour le déchargement.

Le président:

Q. Vous avez la Loi de Compensation pour les ouvriers, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Qui s'applique à tous les employés de ces compagnies?—R. Oui; cette loi subit actuellement des modifications et dorénavant la Colombie britannique et l'Alberta auront une loi identique.

Q. En ce sens que les intérêts des employés sont bien protégés?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Depuis combien de temps a-t-on une loi de compensation dans la C.-B.?—R. Depuis 1917.

Q. C'est la même date que pour l'Alberta?—R. Je crois que c'est plus tard pour cette dernière.

M. Côté:

Q. Nous avions l'échelle de taux uniforme, mais je crois que la province a été la première à prendre l'initiative.

Le président:

Q. Quelle proportion de leurs salaires obtiennent-ils?—R. 55 pour cent.

M. Cowan:

Q. Ne payent-ils pas quelque contribution pour les soins médicaux?—R. Je crois que c'est 3 cents par jour.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Savez-vous quelle proportion du coût du charbon on attribue au compte de la Loi de compensation pour les ouvriers?—R. Dans l'Alberta le taux a été fixé à $1.50 pour chaque $100 de salaire. Cela représente un et demi pour cent.

Q. Quelle proportion du prix coûtant d'une tonne de houille de l'Alberta représente le montant payé pour l'assurance des ouvriers?—R. Je puis faire ce calcul pour vous. On a payé $19,000,000 en salaires. De cette somme 1½ pour cent donne le chiffre de $285,000 et le nombre de tonnes extraites l'an dernier a été d'environ sept millions, ce qui ferait 4 cents.

Q. Quatre cents la tonne?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Young.

[M. R. M. Young.]

M. Ross:

Q. Vous ne croyez pas, M. Young, que vous pourriez faire disparaître cette difficulté du transport même si la houille était transportée de l'Alberta dans l'Ontario par chargements de trains complets?—R. Si ce transport ce faisait au bon moment de l'année.

Q. Pensez-vous que ce désavantage soit si grand que vous ne puissiez le surmonter?—R. Avec les taux de transport actuels et la concurrence qui nous est faite d'autre part je ne vois pas comment on pourrait amener le charbon ici pour faire concurrence aux autres.

Q. Avez-vous étudié les conditions dans lesquelles ce charbon pourrait être mis sur le marché de l'Ontario, c'est-à-dire des taux de transport que vous pourriez payer afin de pouvoir faire concurrence à la houille des Etats-Unis?—R. Non, je n'ai pas fait cette étude.

M. Keefer:

Q. Nous avez-vous donné le prix, à la mine, de la meilleure houille?—R. Entre le charbon bitumineux et le lignite il y a une différence.

Q. Disons le charbon bitumineux?—R. Mettons $5.95 à la mine.

Q. Est-ce le tout-venant?—R. Oui.

Q. Que donne l'analyse de votre charbon?—R. Je ne suis pas bien au fait de cette question. Je crois que M. Pitcher vous a déjà donné ces détails dans son témoignage. Cela varie considérablement dans toute la zone d'exploitation.

M. Blair:

Q. Pensez-vous qu'il serait possible de faire venir ici le coke?—R. J'en doute.

M. Cowan:

Q. Sur quoi votre association base-t-elle ses espérances qu'elle le peut. Vous avez dit, il y a un moment, que votre association espérait le pouvoir. Sur quoi base-t-elle ses espérances?—R. Je crois que l'un des points est qu'elle espère pouvoir obtenir un taux de transport réduit durant les mois d'été.

Q. Si cela arrive, vous le pouvez; si l'association obtient un taux de transport raisonnable?—R. Il faudrait probablement pour cette raison diminuer quelque peu les prix, ce qui ne peut se faire que lorsque les salaires auront été diminués.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Le prix de la matière première diminue considérablement, n'est-ce pas?—R. Lorsque j'ai quitté la *Crow's Nest Pass Coal Company* à la fin du mois de mars, je ne puis dire que la diminution avait dépassé 20 pour cent. Le prix de certaines matières a diminué considérablement, mais le prix de bien d'autres a à peine varié.

Q. Diriez-vous que la diminution a été de 20 pour cent en moyenne?—R. Environ 20 pour cent

Q. De ce tiers, quelle proportion irait pour les étançons de la mine?—R. Dans la région de Crow's-Nest, cette proportion est très forte. Elle serait probablement tout près du quart de cela. La toiture et le plancher ne sont pas en bon état, et la quantité de bois que nous y employons est très forte.

Q. Ce bois est transporté d'une bonne distance, en général?—R. Dans l'Alberta, ce bois vient en général d'une bonne distance. Dans la région de Crow's-Nest, je ne puis pas dire qu'en moyenne la distance dépasse cinquante milles de la mine.

Q. Quelle serait la distance moyenne, dans la zone de l'Alberta, sur laquelle il vous faudrait transporter votre bois?—R. Par exemple, un certain nombre de mines de la zone de Drumheller tirent leur bois du district de Crow's-Nest. La distance serait d'environ 300 milles. Il n'y a pas de bois là-bas.

Q. Dans la zone de Lethbridge où prend-on le bois?—R. Dans le district de Crow's-Nest.

Q. Vous ne savez pas quel est le coût des étançons pour les puits de mine?—R. En moyenne, le prix serait d'environ 3 cents à bord les wagons.

Q. Quelle serait la distance?—R. De 100 à 150 milles.

Q. Trois cents pour quelle quantité?—R. Le pied linéaire.

Le président:

Q. Nous avons parlé il y a un moment de la fabricatiion du coke, pouvez-vous nous dire quelle serait la valeur des sous-produits?—R. Je n'en ai pas la moindre idée. Un chimiste pourrait répondre à cette question.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous avez dit que la moyenne du salaire reçu par chaque mineur était d'environ $1,600 par année?—R. Ceci est pour l'Alberta en me basant sur les rapports du département de Compensation.

Q. Ces chiffres comprendraient la construction?—R. Oui.

Q. Cela ne constitue pas un calcul exact du coût de la main-d'œuvre dans les mines?—R. Non, absolument non. Cela comprendrait tout ce qui relève de la Loi de compensation.

M. Chisholm:

Q. $1,600 par année pour temps complet?—R. Oui.

Q. Vous avez dit, à ce que j'ai compris, que le nombre moyen de journée de travail était de 200?—R. C'est le nombre que cela représenterait.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. S'ils avaient travaillé tout le temps?—R. Non, mais la manière dont ils travaillent.

Q. En prenant pour base 200 jours?—R. En prenant pour base 200 jours.

M. McKenzie:

Q. Certains jours ici, durant la saison d'hiver, nous nous alarmons en entendant dire que la population de l'Ouest souffre d'une disette de charbon. Est-ce bien la vérité, et si c'est la vérité, comment de telles conditions peuvent-elles exister lorsque vous savez de si grandes quantités de charbon?—R. La chose peut arriver. Dans certains cas, c'était la vérité. Parfois — prenez en 1911, par exemple, ce qui nous fait remonter pas mal loin en arrière, nous avons eu une grève qui a duré huit mois. Pendant toute la durée de cette grève Ralph Connor nommé par le gouvernement fédéral a fait tout son possible pour régler le différend. La grève a été réglée vers le mois de novembre. Si cette grève avait duré un peu plus longtemps, la misère aurait alors été bien grande. La même chose est vraie pour des périodes plus rapprochées alors que des grèves ont été déclarées d'une manière très sage au point de vue des ouvriers, parce que l'on savait que les exploiteurs ne pouvaient pas laisser les mines fermées, et pendant tout le temps que les ouvriers ont mis à retourner au travail et à remettre la mine en exploitation il y a eu un commencement de disette et en même temps on a eu de la difficulté à se procurer des wagons.

Q. Cette disette qui nous alarme tant de temps en temps est due à des difficultés locales, mais non pas à ce que vous n'avez pas assez de charbon ni assez d'hommes?—R. Des difficultés locales.

Q. D'ordinaire, vous avez tous les moyens de transport nécessaires sur les chemins de fer?—R. Oui.

Q. A l'avenir nous comprendrons que si la population n'a pas assez de charbon, la faute en est à vous-même?—R. J'aimerais que le rapporteur inscrive ici une note déclarant que ceci est votre avancé, non le mien.

[M. R. M. Young.]

M. Cowan:

Q. Il y a une autre condition là-bas, c'est que les gens ne font leurs provisions de charbon qu'à l'automne alors que tous les wagons sont employés par les compagnies de chemin de fer pour le transport du grain?—R. Oui.

Q. Dans le cas qui nous intéresse, la disette n'a-t-elle pas été due au fait que vous n'avez pu obtenir de wagons après la reprise des travaux?—R. Cela est bien vrai.

Q. Ce qui a encore fait ressortir pour ces chemins de fer l'importance de faire leur approvisionnement de bonne heure?—R. C'est bien cela.

Q. En n'achetant pas le charbon de bonne heure dans la saison?—R. Oui.

Q. Quel est votre système de vente? Vous ne nous en avez pas parlé?—R. Parce qu'à titre de membre de l'association, je n'ai rien à y voir.

Q. Votre organisation a-t-elle pris quelques moyens de faire connaître au public qu'il peut obtenir son charbon à meilleur marché en l'achetant au commencement de la saison plutôt qu'à la fin?—R. Les compagnies individuelles envoient des circulaires dans toutes les régions.

Q. Je n'ai jamais vu une circulaire de ce genre de ma vie?—R. D'ordinaire ces circulaires sont envoyées aux représentants dans chaque endroit. Il est bien souvent inutile de faire affaires directement avec le consommateur. Ces compagnies avertissent leurs représentants de rencontrer ces personnes et de leur exposer l'avantage de faire entrer leur approvisionnemnt de charbon à un certaine époque. Je suis bien certain qu'ils le font parce que l'Association peut faire miner son charbon à bien meilleur marché, et elle fait de meilleures affaires en exploitant ses mines d'une manière plus continue.

M. Ross:

Q. Monsieur Caye nous a dit l'autre jour que dans la région minière de l'Ohio, ils possédaient leurs propres mines?—R. Oui.

Q. Ils produisent leur charbon à $2.30 la tonne?—R. Oui.

Q. Vous dites que votre charbon, à la mine, vous coûte $5.50, à ce que je comprends?—R. Non, je n'ai pas dit que le charbon coûtait ce prix.

Q. Combien coûte-t-il?—R. Je ne le sais pas.

Q. Est-ce le prix auquel vous le vendez?—R. C'est le prix auquel il se vend.

Q. Vous ne savez pas quel est le profit?—R. Non, je ne suis pas venu ici pour donner ce renseignement. Je représente une association qui comprend quarante compagnies. Vous devriez demander à chaque compagnie en particulier de vous dire combien son charbon lui coûte. Je ne connais pas ces détails.

Q. J'essaie de m'expliquer cette différence?—R. Il existe une si grande variation dans les conditions existantes dans les différentes zones d'exploitation que je ne crois pas qu'une expression d'opinion de la part d'un étranger ne faisant pas l'exploitation dans les mêmes conditions, puisse être juste.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous avez dit que le coût de la main-d'œuvre dans votre zone était de 20 pour cent plus élevé que dans la zone centrale des Etats-Unis.—R. En se basant sur l'échelle des salaires.

Q. Quel serait le coût de votre matière première si vous le comparez au coût de la matière première dans la zone centrale?—R. Je n'ai aucune idée de ce que cela peut coûter là-bas. Je sais qu'en une certaine occasion notre gérant, à Fernie, m'a déclaré que le coût d'un seul item chez nous, dans notre zone de l'Ouest, pourrait payer le coût de tous les item de la zone de la Pennsylvanie où il avait été gérant pendant probablement quinze ans.

Q. Possède-t-on là-bas certains appareils mécaniques pour l'extraction du charbon que vous ne possédez pas ici?—R. Non. Je crois que nous avons tous les appareils mé-

caniques et peut-être plus, mais le travail se fait dans de meilleures conditions. L'état de la toiture est meilleur. On jouit aussi de meilleures conditions au point de vue du gaz. Quant à la question du bois—je comprends que dans un certain nombre de mines la quantité de bois employé est une quantité négligeable. Ici, le mineur doit toujours garder le bois derrière lui jusqu'à la hauteur de la surface où il travaille, il est poursuivi s'il ne le fait pas.

M. McKenzie:

Q. Dans la vente et la livraison du charbon, l'association entre en concurrence avec les compagnies américaines?—R. Oui.

Q. Dites-nous ce qui leur cause le plus de difficultés, la qualité ou le prix?—R. Le prix. Dès le commencement, le gouvernement de l'Alberta s'est rendu maître de la situation. Nous avions de très grandes difficultés au point de vue de la qualité, mais pas tant au point de vue de la valeur intrinsèque des charbons, parce que personne ne connaissait cela; mais depuis que la chose est devenue générale la question de la qualité est devenue une question secondaire.

M. Ross:

Q. Vous avez insisté ici aujourd'hui sur le fait que l'augmentation des salaires avait affecté le prix du charbon payé par le consommateur et l'avait rendu si élevé, mais vous avez paru n'appuyer que légèrement sur la question des profits qui reviennent à l'exploiteur. Où pouvons-nous trouver la réponse à cette question?—R. Vous pouvez l'obtenir ici-même dans cet édifice.

Q. De qui?—R. De votre ministère du Travail. C'est la base dont les exploiteurs se sont servis pour exposer au gouvernement le fait qu'ils avaient droit à tant de cents la tonne en plus du salaire payé au mineur.

Q. Avec l'autorisation du directeur des opérations houillères, ces chiffres, vérifiés par le gouvernement fédéral, ont été trouvés exacts et nous pouvons les trouver au ministère des Mines?—R. Je crois que vous pouvez obtenir ce renseignement de votre ministère du Travail ou de l'un de vos ministères, quel qu'il soit. Il y en a un qui possède certainement ces chiffres. Le ministre du Travail, le sénateur Robertson, pourra vous dire s'il les possède lui-même.

Q. Ces chiffres indiqueront-ils les profits du nombre des compagnies?—R. Dans chaque cas nous nous sommes efforcés de montrer si ces chiffres étaient un exposé exact de ce que ces augmentations devaient être, et cette vérification comprend ces chiffres.

Q. Et cette vérification a été faite par le ministère du Travail?—R. Oui, je crois qu'elle a été faite par le ministère du Travail, ou le ministère dont relève M. Armstrong. Je crois que c'est le ministère du Travail.

Q. Quel est, à votre avis, un juste profit sur une tonne de charbon?—R. Après avoir passé vingt ans dans ce commerce, Je ne saurais le dire.

Q. Vous n'avez aucune opinion?—R. M. Douglas s'oppose à cette question.

M. McKenzie:

Q. Je suppose que c'est comme la protection suffisante?—R. Oui pour dire la vérité, messieurs, l'Ouest ne l'a pas toujours eue au cours des dix dernières années.

Q. Voulez-vous dire qu'on devrait exiger plus de 53 cents de droit sur une tonne de charbon?—R. Je n'ai pas compris ce qu'on voulait dire par protection suffisante. Prenez le cas d'un exploiteur qui jouit d'un fort capital et d'un autre homme qui n'a qu'un faible capital. Le capital de la *Crow's Nest Pass Coal Company* est de plus de $6,000,000. Une des raisons de ce fort capital c'est que cette compagnie a pratiquement fait œuvre de pionnier dans le travail de détermination du coût et de la nature des travaux miniers dans cette zone, et elle a payé pour cela. Maintenant, certains d'entre vous, messieurs, disent qu'une partie de ce capital ne devrait pas être reconnue dans les dividendes que cette compagnie peut obtenir, mais il a fallu nécessairement

s'y rendre et faire les travaux de mine pour y trouver du combustible, y faire ces travaux dans des conditions tout à fait spéciales dans cette zone et que l'on ne rencontre nulle part ailleurs dans le monde. Elle a dû s'exposer à des dangers pour le moins aussi grands que ceux de tout autre endroit du monde connu. Il y a encore la découverte et l'établissement d'une base définie pour les travaux d'exploitation, travaux qui ont coûté de l'argent. Aujourd'hui, la compagnie paie des dividendes mais je crois que jusqu'en 1912 elle n'a payé absolument rien, mais depuis cette date jusqu'à il y a quelques années elle a payé environ trois pour cent, et depuis ce temps près de six pour cent. Je doute qu'aucune autre compagnie réussisse aussi bien.

M. Ross:

Q. On a fait onze augmentations dont quatre par suite de l'augmentation du coût élevé de la vie?—R. Oui.

Q. Un grand nombre des autres augmentations ont été faites à la suite des augmentations faites dans les mines américaines?—R. Oui.

Q. Il y a un moment, vous avez dit que le coût de l'exploitation était de 20 pour cent plus élevé que dans les mines américaines? Comment cela se fait-il?—R. C'est à la suite des pourcentages accordés dans les mines américaines. Vous vous rappelez sans doute tous le moment où le président Wilson s'est occupé du différend entre les ouvriers et les exploiteurs et après les négociations il a promis aux ouvriers dans les mines de déterminer le montant qui constituerait une juste augmentation à accorder aux mineurs d'alors. Ils refusèrent de retourner au travail à moins d'obtenir d'importantes concessions et on leur a accordé quatorze pour cent, ils devaient recevoir ce montant supplémentaire lorsque la Commission a rendu sa décision. Ils ont obtenu 27 pour cent. Nos hommes vinrent nous demander une échelle de salaire semblable dans l'Alberta et la Colombie britannique. Nous leur avons répondu: "Nous vous donnerons 14 pour cent maintenant", après de longues négociations; et il nous fallait nécessairement admettre que nous leur donnerions la balance lorsque la Commission des Etats-Unis a rendu sa décision finale, et c'est ce que nous avons dû faire.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne jusqu'au jeudi, 21 avril, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
JEUDI 21 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur les questions se rapportant à l'approvisionnement futur du combustible au Canada s'est réuni à 10.30 heures du matin, sous la présidence du président, M. Steele.

LE PRÉSIDENT: Bien, si le comité veut revenir à l'ordre nous allons continuer nos travaux.

Le premier témoin, ce matin, sera M. Wolvin, président de la *Dominion Coal Co.*

M. CHISHOLM: J'ai remarqué qu'un certain nombre d'hommes que j'aurais aimé de voir ici ce matin ne sont pas présents.

LE PRÉSIDENT: Faites-les venir et en attendant nous allons nous mettre à l'œuvre et nous n'attendrons pas la venue du dernier homme.

ROY MITCHELL WOLVIN est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle position officielle occupez-vous, M. Wolvin?—R. Je suis le président de la *Dominion Steel Coporation.*

Q. Quel rapport a cette compagnie avec la *Dominion Coal Company*?—R. La *Dominion Steel Company* fait fonctionner la *Dominion Coal Company* et la *Dominion Iron and Steel Company.*

Q. Occupez-vous une position officielle dans la *Dominion Coal Company*?—R. Président de la *Dominion Coal Company.*

Q. Etiez-vous mêlé à d'autres compagnies?—R. Je suis le président de la *British Empire Steel Corporation* et je puis bien aussi être le président de deux ou trois autres compagnies auxiliaires. Je ne puis dire. Cela n'a aucune importance pour le moment.

Q. Cherchons les rapports de cette compagnie. La *British Empire Steel Company* est un merger organisé récemment?—R. On l'appelle un merger.

Q. Et dans ce merger quelles compagnies se trouvent comprises?—R. La *British Empire Steel Corporation* contrôlera et fera fonctionner la *Dominion Steel Corporation,* la *Nova Scotia Steel and Coal Company* et la *Halifax Ship Yards* et diverses compagnies auxiliaires de ces compagnies.

Q. Où la *Dominion Coal Company* fait-elle ses travaux d'exploitation?—R. La *Dominion Coal Company* fait ses travaux dans le comté du Cap-Breton et aux environs de Springhill, dans le comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire que c'est dans ces endroits qu'elles fait ses travaux de mine, et elle fait affaires dans la province de Québec, le Nouveau-Brunswick et autres provinces pour la distribution de son charbon et autres travaux.

Q. Donnez l'étendue en milles carrés de la houille que vous possédez?—R. Je ne suis pas assez au courant de ce point et je préférerais ne pas me prononcer.

M. Chisholm:

Q. Que dites-vous?—R. Je dis que je ne suis pas assez au fait pour donner un exposé exact, mais que je préférerais ne pas faire de déclaration à moins d'être certain de donner les chiffres exacts. Je serai très heureux de vous fournir ce renseignement si vous le désirez.

Q. Pouvez-vous nous donner le nombre approximatif de tonnes d'après vos calculs? —R. De notre rendement?

Q. Non, de vos ressources de houille?—R. Nous avons fait faire plusieurs calculs estimatifs variant probablement de 2,000,000,000 à 5,000,000,000; une partie de cette houille peut être extraite et probablement aussi une partie ne pourra jamais être extraite.

Q. Quelle variété de charbon extrayez-vous?—R. Notre charbon est du charbon pour chauffage de chaudières et du charbon gras. C'est ce que nous considérons un charbon d'une qualité supérieure si on le compare aux autres charbons.

Q. C'est tout du charbon bitumineux—R. Tout bitumineux.

Q. Il n'y a pas d'anthracite?—R. Non.

Q. Ces questions ne sont que des questions préliminaires, M. Wolvin. Aimeriez-vous de faire une déclaration devant ce comité?—Si oui, nous serons très heureux de l'entendre.—R. J'ai écrit quelques notes ce matin et je crois qu'elles pourront m'aider, parce que je crois qu'il est préférable de vous donner mon opinion sous une forme suivie, et ensuite vous pourrez me poser les question qu'il vous semblera bon de me poser. Puis-je parler maintenant?

Q. Oui.—R. Il m'est bien permis de m'en tenir à ces notes?

Q. Oui.—R. Puis-je vous demander si les membres du comité sont assis sur la première rangée?

Q. Oui.—R. J'aimerais à déclarer ici que nous considérons la nomination de cette commission par le parlement comme étant un acte très sage. Personne ne doute de l'importance d'étudier très soigneusement la possibilité d'augmenter l'approvisionnement futur de charbon en ce pays. C'est l'un de nos grands problèmes et il demande une investigation très minutieuse dans le but de trouver un moyen de faire quelque chose pour augmenter la quantité du charbon actuellement extrait dans les mines canadiennes, ou consommé ici. Je n'ai pas eu l'occasion de prendre connaissance des témoignages rendus par les autres personnes qui ont comparu devant vous, si ce n'est celui de M. Vaughan que l'on m'a remis tout récemment. C'est le seul témoignage dont j'ai pris connaissance. Je voudrais aider le comité à obtenir tous les renseignements qu'il désire, et, le plus respectueusement possible, je voudrais être assez franc pour déclarer que je crois être une erreur le fait d'étudier trop ouvertement la question du prix réel, dans des séances publiques, du charbon pour la consommation publique. Tous ces renseignements parviennent ainsi à la connaissance de nos concurrents et de nos consommateurs et d'un grand nombre de personne par qui ces chiffres sont mal interprétés dans une certaine mesure. A ce sujet, je fais tout particulièrement allusion aux renseignements fournis à la presse. Nous constituons une compagnie très considérable et nous avons besoin de la bonne foi de la population, et si nous n'avons pas cette bonne foi de notre population nous ferons absolument rien et nous ne pourrons jamais augmenter notre rendement ni faire quoi que ce soit. Les gens perdront confiance en nous et un tout petit renseignement lancé dans le public peut être très dangereux pour nous. Voici un article que j'ai détaché d'un journal: "Le merger exige sa livre de chair. La S.N.R. demande en vain aux exploitateurs de la Nouvelle-Ecosse des prix satisfaisants pour le charbon. On en cherche la raison. Le comité parlementaire qui étudie la question du combustible fait comparaître Wolvin à Ottawa pour expliquer cela."

M. Chisholm:

Q. De quel journal est-ce tiré?—R. Du *Toronto Daily Mail*. Cela va faire plus de mal et retarder la production du charbon dans une mesure plus grande que tout le bien que peut faire le comité. C'est la pensée que je veux vous exposer, c'est-à-dire qu'un bref renseignement lancé dans le public et ne donnant pas les faits exacts est une chose bien dangereuse. Ce passage a paru dans un grand nombre de journaux et, avec tout le respect que je dois à mes amis de la presse, je leur demanderais d'être très

prudents et de ne rien lancer ainsi à moins de donner un exposé complet de la question; autrement qu'on ne s'en mêle pas, car cela peut nous causer des dommages considérables. J'aimerais à faire une déclaration concernant la *Dominion Steel Corporation.* Je parle de celle-là plutôt que de la *British Empire Steel Corporation,* parce que cette dernière n'a fait aucun travail d'exploitation. Elle n'a jamais fixé un prix pour le charbon—aucun prix pour le charbon n'a été fixé pouvant intéresser nos compagnies, du moins à ma connaissance, depuis que la *British Empire Company* a pris le contrôle de ces deux compagnies. Tous les prix fixés ou toutes les négociations entreprises l'ont été avant ce temps-là.

La *Dominion Steel Corporation,* comme je l'ai déclaré, exploite la *Dominion Coal Company* et la *Dominion Iron and Steel Company.* Les travaux d'exploitation de l'acier se font à Sydney, Nouvelle-Ecosse, et se composent de six hauts-fourneaux et de deux fourneaux à avant-creuset, de laminoirs pour les lopins d'acier, les pièces d'acier, les rails, les plaques, les barres, les baguettes, le fil, les clous et plusieurs autres petits laminoirs et dans tout cela se trouvent compris un grand nombre de fourneaux pour les sous-produits, produisant de nombreux sous-produits de charbon. C'est une entreprise très considérable.

En plus de cela, cette compagnie exploite des mines pour la production de minerais pour ces fourneaux. Elle exploite deux chemins de fer dont l'un a pratiquement quarante milles de ligne maîtresse et l'autre, trente-sept. Elle exploite 21 mines de houille et des jetées pour l'embarquement de ce charbon à Sydney, à Louisbourg et à Parrsboro. Elle possède une flotte considérable de vaisseaux et elle prend aussi à bail un grand nombre d'autres vaisseaux pour le loyer desquels elle doit payer.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Qu'avez-vous dit?—R. Nous avons des vaisseaux que nous prenons à loyer et qui nous servent à transporter le charbon de la compagnie à partir de ses quais; à faire fonctionner les mines, et à livrer le charbon. Elle possède des quais de débarquement rapide pour le déchargement du charbon à Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean. Ellle possède au delà de 2,000 habitations pour ses employés; la liste de paie, l'an dernier, représentait près de vingt-deux millions de dollars; le montant d'argent placé dans l'entreprise atteint environ cent millions de dollars. Lorsque les travaux se font à leur pleine capacité, cette compagnie emploie environ 15,000 hommes et, sans tenir compte des personnes de ce pays qui possèdent des obligations et des actions privilégiées et les autres garanties de placement, elle compte à peu près vingt-deux cents actionnaires ordinaires dont la moyenne est de cent soixante-dix actions du capital. Je fais cette déclaration pour que vous compreniez bien que je représente une liste de paie de près de $22,000,000 et plus de 2,200 personnes qui ont placé en moyenne de dix à douze mille dollars dans cette compagnie et je dois surveiller les intérêts de toutes ces personnes. Je veux tout simplement que vous vous fassiez dans l'esprit une image de notre compagnie, et non l'image d'une mine isolée ou quoi que ce soit de ce genre lorsque vous parlez de la *Dominion Steel Corporation.* J'aimerais à ajouter que ces forts placements ont été faits dans les usines d'acier et tous ces quais ont été aménagés par tout le pays parce que ce charbon a été découvert dans la Nouvelle-Ecosse. Tout d'abord les travaux étaient peu considérables mais dans la suite ces travaux ont été consolidés et on a entrepris l'exploitation sur une très grande échelle, et afin de vendre ce charbon la compagnie d'acier a été organisée et elle est, et a toujours été le plus grand client de la compagnie de charbon, employant ordinairement un tiers de sa production totale.

M. Keefer:

Q. Employant combien?—R. Environ un tiers de la production de la compagnie de charbon.

Q. La compagnie d'acier emploie cette quantité?—R. C'est pourquoi les travaux de la compagnie d'acier et de la compagnie de charbon sont intimement reliés et le coût du charbon a plus d'importance pour la *Dominion Iron and Steel Company* que pour toute autre compagnie en Canada, ou toute autre entreprise dans le monde; et si nous n'avons pas du charbon à meilleur marché nous ne pouvons pas faire fonctionner notre aciérie, de sorte que je suis certainement en faveur de diminuer le coût du charbon.

M. Hocken:

Q. La compagnie d'acier paie-t-elle le même prix pour son charbon que les autres clients de la compagnie de charbon?—R. La compagnie d'acier avait obtenu un contrat dès les débuts avant que ces deux compagnies soient fusionnées, contrat par lequel elle pouvait obtenir son charbon à meilleur marché. Le coût de l'acier doit être basé, lorsque nous le vendons, sur le coût du charbon, parce que tout cela va dans le même gousset.

M. Keefer:

Q. Devons-nous vous poser des questions maintenant ou attendre que la déclaration soit complétée?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait préférable de laisser monsieur Wolvin terminer son exposé.

Le TÉMOIN: Si vous voulez bien me permettre de compléter mon exposé je crois que cela sera préférable et vous pouvez prendre des notes et me questionner ensuite, monsieur Keefer. J'ai tout simplement fait cette déclaration afin que vous puissiez avoir sous les yeux une image semblable à celle que je vois moi-même. Maintenant, la *Dominion Steel Company* et cette autre compagnie de charbon faisant actuellement l'objet des recherches de ce comité sont les grandes industries de la Nouvelle-Ecosse. Elles représentent une très grande portion de la Nouvelle-Ecosse. Le charbon expédié de la Nouvelle-Ecosse et le charbon sous forme d'acier (parce que chaque tonne d'acier porte en elle quatre tonnes et demie de charbon avant qu'elle soit expédiée) de sorte que le charbon sous forme de charbon et le charbon sous forme d'acier constituent à n'en pas douter la plus grande partie de l'exploitation des produits de la Nouvelle-Ecosse, et les travaux de ces compagnie et les succès de ces compagnies assurent l'existence de la province de la Nouvelle-Ecosse, et je suis sous l'impression que cette province se trouve comme associée intimement à nos actionnaires et à nos employés dans chacun des efforts que nous faisons pour en assurer l'existence. Je vous fais cet exposé pour faire connaître que la Nouvelle-Ecosse a du charbon à vendre tout comme l'Alberta a du blé, et elle doit édifier son commerce et placer ses produits sur une base avantageuse pour les travaux avantageux de ces mines de houille. Maintenant, les clients naturels qui achètent notre charbon sont les institutions des environs dans les Provinces maritimes. Après cela — bien je dirais Saint-Jean, Terre-Neuve, Québec, Montréal et puis, lorsque nous calculons une distribution plus étendue pour la consommation du charbon canadien il nous faut tenir compte des changements des conditions qui se sont produits au cours des quelques dernières années. Il est très probable que nous possédons un marché naturel dans les Indes Occidentales pour le remplissage des soutes à charbon et peut-être aussi en Europe pour les produits de la Nouvelle-Ecosse. La question se pose de savoir qu'elle est l'importance de ce marché, tout comme dans l'Ouest, mais ce marché se trouve soumis à certaines conditions et il nous faut tenir compte des changements qui se sont produits dans les houillières et le coût s'en trouvera réduit dans une certaine mesure, de sorte que nous serons en état de faire concurrence au charbon américain. C'est là que se trouve notre champ d'action et nous devons tenir compte de cela, tout comme de l'augmentation de la consommation du combustible au Canada.

[M. Roy M. Wolvin.]

Maintenant, on a longuement parlé devant ce comité du prix du charbon et je crois que le comité est plus intéressé aujourd'hui à connaître les prix futurs du charbon et la manière dont ils seront déterminés et comme cela exerce une influence sur l'augmentation de l'usage du charbon si vous voulez bien me suivre un moment, j'aimerais de vous exposer mes vues à ce sujet. D'abord, le principal item est celui de la main-d'œuvre. Cela dépend entièrement du coût de la vie, et le coût de notre main-d'œuvre est très élevé et le coût de la vie est très élevé aussi. Ils diminueront en même temps. Le coût de la vie, sans doute, dépend en grande partie des salaires payés par tout le pays, parce que la Nouvelle-Ecosse importe des autres provinces une grande partie de ce dont elle se sert. Vient ensuite, dans la détermination du coût du charbon, le coût des matériaux. Les matériaux atteignent maintenant un prix très élevé. Ce prix diminuera, mais il ne sera diminué qu'en tant que sera diminué les prix de la main-d'œuvre et du transport. Nous sommes peut-être un des plus importants clients des chemins de fer Nationaux Canadiens. Nous expédions nos produits sur des distances considérables sur ces chemins de fer et ces chemins de fer nous ramènent les importations que nous faisons venir de l'extérieur, et nous seront très heureux de voir une diminution dans les taux de transport par chemin de fer bien que lorsque ces taux ont été mis en vigueur nous ne nous soyions pas opposés à cette augmentation. Vient ensuite la réserve pour l'appauvrissement de nos zones houillères. Cela est basé sur le coût, à mon sens, nécessaire à la production du charbon, après que tout le charbon environnant a été employé. Par exemple, nous extrayons actuellement du charbon à deux milles dans la mer, à Sydney, et nous ne pouvons pas extraire ce charbon à aussi bon marché que nous faisons l'extraction du charbon sur le rivage. Cela est certain et nous devons tenir compte de ce qui arrivera lorsque tout le charbon le plus rapproché aura été employé. Il nous faut aussi tenir compte d'une réserve pour les accidents par suite des pertes des mines. Plus nous avançons vers la mer, plus nous sommes exposés à perdre une mine entière dont nous ne pourrons peut-être jamais plus nous servir. Notre charbon est un charbon qui contient beaucoup de gaz; un grand nombre d'accidents et d'explosions se sont produits et nous perdons l'usage de la mine dans une mesure considérable et nous avons beaucoup de difficulté à pouvoir recouvrer ces pertes si jamais nous les recouvrons.

Vient ensuite la dépréciation sur notre capital, item bien connu de tous les exploiteurs. Puis vient le coût du service des chemins de fer pour le transport des matériaux, car ces chemins de fer transportent notre charbon de nos mines et de nos jetées de débarquement à Sydney et, à ce sujet, lorsque vous entendez dire "charbon, sur wagons, *Dominion Coal Company*", il ne s'agit pas du charbon aux mines; il s'agit du charbon rendu à Sydney, et nous transportons ce charbon sur une distance de quatorze ou quinze milles pour un faible prix, tandis que le chemin de fer National Canadien demande de 50 à 60 cents, de sorte que nos prix indiquent toujours nos prix à Sydney.

Ensuite, dans le prix du charbon, vient la valeur réelle et le prix d'achat des bateaux. Nous possédons une flotte considérable et il nous faut encore y ajouter le coût de l'exploitation de nos bateaux. Il est évident que ces frais varieront avec le coût de la vie et de la main-d'œuvre. Viennent ensuite nos immenses têtes de ligne et leur fonctionnement dont il faut tenir compte; puis il faudra y ajouter un profit suffisant pour assurer un intérêt convenable sur le capital versé, sans compter la nécessité d'y laisser assez d'argent pour l'extension de nos mines. Il ne faut pas oublier cela. Il faut que les affaires augmentent et tant que ces profits seront versés dans les propriétés, comme cela a été la politique de la *Dominion Coal Company* depuis sa fondation, il faudra inclure dans le prix de nos produits un profit qui soit de nature à nous assurer un intérêt raisonnable sur le capital versé et, en même temps, prévoir à l'agrandissement ou la mise en valeur de nos mines où le capital et le travail trouveront une certaine somme de progrès. Maintenant, le total de toutes ces charges

que seul l'avenir nous fera connaître, doit s'accorder avec le coût des opérations dans les autres domaines, et lorsque nous considérons nos produits au point de vue du consommateur de l'Ontario il nous faut envisager à l'instant la concurrence avec les marchands américains. Viennent encore les frais et les difficultés du transport. Les mines des Etats-Unis présentent un problème tout à fait différent de celui que nous avons à envisager en Nouvelle-Ecosse. Nos mines ne peuvent se comparer qu'avec celles qui nous font la concurrence, c'est-à-dire les mines d'anthracite des Etats-Unis. Nous avons là une situation absolument différente. J'aimerais aussi à ajouter que, lorsque je dis que le prix de nos produits doit être basé sur un prix annuel de compétition, si ce prix n'est pas ainsi déterminé au préalable il doit être basé sur des contrats à long terme et moyennant un profit raisonnable, variant nécessairement avec les prix en cours. S'il n'en est pas ainsi, il nous importe d'accepter notre prix lorsque nous le trouvons et, il faut le confesser, y perdre au besoin; c'est pour cela que nous demandons la liberté de veiller à nos propres intérêts.

Le seul témoignage que j'ai eu l'occasion de lire est celui de monsieur Vaughan, le préposé des achats des chemins de fer Nationaux du Canada, et ce témoignage, plus que nul autre, semble avoir attiré l'attention du comité sur nos opérations. Sous ce rapport je voudrais faire remarquer que nos ventes sont entièrement laissées à notre service de ventes. Très souvent il semble y avoir une différence d'opinion au sujet du prix que doit commander notre produit, et après bien des efforts d'intelligence et des négociations, le président du National du Canada s'autorise à chercher s'il ne peut pas fixer un prix plus avantageux que celui fixé par notre service des ventes. En général ils sont en pourparlers avec nous pendant des mois entiers avant de signer le contrat; ils demandent notre prix; ils demandent celui des autres compagnies également; ils se mettent à nos trousses; ils délèguent chez nous un de leurs représentants, quelquefois deux, et finalement c'est M. Hanna qui vient nous voir et tout ce bâcle. Lorsque je fais ces remarques je crois faire un compliment à monsieur Hanna et à monsieur Vaughan, car après tout c'est ce qu'ils doivent faire, chercher à obtenir le meilleur marché possible. Je dois ajouter ici que jusqu'ici mes relations avec M. Hanna ont été des plus agréables et je ne vois pas au Canada d'homme qui puisse rendre de meilleurs services aux chemins de fer Nationaux du Canada que monsieur Hanna; je puis en dire autant de monsieur Vaughan. Comme vous le voyez ces négociations ne sont pas l'affaire d'un moment. Je ne crois pas que nous ayons jamais pu clore un contrat avec le National du Canada avant le 1er mai et parfois pas avant le 1er août; ainsi, le contrat en question, bien qu'il ne soit pas encore signé, n'est pas un sujet de grande controverse à l'heure actuelle, vu que nous leur livrons cette année du charbon qui faisait le sujet du contrat de l'an dernier, du charbon qu'ils n'avaient pas accepté dans la période de temps stipulée. Les négociations sont ouvertes; monsieur Dick s'en acquitte avec beaucoup de patience. Nous ne leur avons pas présenté de soumission; ils ne nous ont pas non plus fait une offre quelconque. Je vous ferai connaître quelques-unes des discussions que nous avons eues avec eux au sujet des prix; je puis même ajouter que nous étudions maintenant la question d'un contrat de cinq ans au lieu des conditions compétitives habituelles. Nous cherchons à nous accorder avec eux; de leur côté ils cherchent à traiter avec nous, et je prétends que l'on ne devrait pas critiquer parce que jusqu'à présent il nous a été impossible de nous entendre. Pour ma part je tiendrais à ce qu'ils montrent un peu plus d'activité et agissent plus promptement. Maintenant, dans son témoignage, monsieur Vaughan dit que le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne pouvait pas se comparer à celui des Etats-Unis, malgré que je lui doive le crédit d'avoir plus tard ajouté que notre charbon était très bon; j'ose même prétendre qu'il est supérieur au charbon américain qui se vend dans les provinces de l'Est canadien. C'est très difficile de faire admettre ce fait par les clients. Je ne suis pas ici pour faire de la réclame en faveur

de notre compagnie, il est vrai, mais je ne vous dis que la vérité au sujet de notre charbon. On a beaucoup critiqué ces négociations et ces critiques sont arrivées à trop d'oreilles. Cela m'a fait un tort considérable, car c'est moi que l'on accuse d'avoir fait naître des conditions contre lesquelles ces critiques sont dirigées.

J'ai ici une lettre en date du 6 avril, l'an dernier. Je vais vous en faire la lecture: —

" J'ai reçu votre lettre datée du 31 mars..."

M. Keefer:

Q. C'est de l'an dernier?—R. Oui, avant l'ouverture des négociations dont j'ai parlé.

Q. Veuillez nous lire cela.—R. C'est une lettre que j'adressais à monsieur Hanna. Il m'avait pris à parti parce que, prétendait-il, nos prix était trop élevés.

Q. L'an dernier, la situation était anormale?—R. Oui. Je veux ici montrer la raison de la politique que nous avons suivie à ce moment-là.

" Mon cher monsieur Hanna, —

" J'ai reçu votre lettre en date du 31 mars concernant les pourparlers entre vous et notre préposé général des ventes touchant l'achat d'un approvisionnement de charbon pour les lignes du National du Canada situées à l'est de Montréal pour la présente année. Je ne vous cacherai pas ma surprise à la façon dont vous envisagez la situation.

" Vous parlez de notre immense production de charbon et exprimez l'espoir d'en acheter de notre compagnie cette année un demi-million de tonnes. Vous me pardonnerez peut-être de vous faire l'historique de notre passé afin de vous amener à envisager la situation du même point de vue que je l'envisage moi-même.

"La guerre a beaucoup affecté nos opérations commerciales. La loi du service militaire fut mise en vigueur et obligea ceux de nos employés qui ne s'étaient pas enrôlés volontairement à prendre les armes pour le service outremer. Nous avions du gouvernement l'ordre de produire tout l'acier et le charbon qu'il nous était humainement possible de produire, et nous avons poussé à l'extrême toutes nos activités productives à tel point que les travaux d'agrandissement si nécessaires dans une mine furent complètement négligés. En conséquence, nous nous trouvons aujourd'hui en face d'une situation très sérieuse en ce que nous ne pouvons pas produire autant que nous l'avons fait dans le passé, sans compter que nous sommes dans la nécesité de produire avec la main-d'œuvre que nous avons. Cet état de choses nous empêche encore d'entreprendre des travaux de développement sur une grande échelle, travaux qui deviennent plus considérable en raison du retard que nous y avons apporté.

"Nos hommes en grande partie sont revenus de la guerre, mais nous constatons que très peu d'entre eux sont disposés à reprendre les travaux souterrains. Cela semble comme si ces hommes qui ont toujours vécu dans les mines jusqu'au moment où ils ont été appelés à la guerre ont appris à aimer le travail en plein air et ne veulent plus s'enfoncer dans leurs ateliers souterrains ceci n'est pas non plus à notre avantage.

"J'attire votre attention sur cet article, car à mon sens le retard que nous avons apporté à nos travaux d'agrandissement représente une perte que nous aurions dû faire entrer dans la production du charbon depuis quatre ans, chose que l'on semble perdre entièrement de vue".

J'ajouterai que notre rendement fut réduit de 5 millions à 3 millions de tonnes et nous avons pu atteindre les 3 millions qu'après des efforts inouis. Ce fut dans cette situation que nous laissa la guerre.

[M. Roy M. Wolvin.]

"En 1913, nos mines du Cap-Breton accusaient un rendement de 5,307,847 tonnes nettes et la même année, en vertu d'un contrat avec la *Dominion Iron and Steel Company,* nous avons livré 1,361,914 tonnes de charbon, laissant un reliquat de 3,418,048 tonnes nettes de charbon pour des fins de consommation ordinaire sans compter la somme de charbon employée aux mines mêmes. Cette année-là le chemin de fer National acheta de nous 109,446 tonnes de charbon du Cap-Breton et dont au delà des deux tiers furent expédiés par eau à Lévis. Cet achat des chemins de fer Nationaux représentait 3.2 pour 100 de la totalité de notre charbon commercial.

"En 1919 cette compagnie produisait 3,458,166 tonnes nettes de charbon et livra en vertu de son contrat avec la *Dominion Iron and Steel Company* 10,003,897 tonnes nettes, et déduction faite du charbon utilisé aux mines il nous restait 2,096,662 tonnes nettes de charbon commercial. De cette quantité nous avons livré aux chemins de fer Nationaux 153,515 tonnes nettes, soit 7.3 pour 100 de notre rendement total de charbon commercial.

"Maintenant, je constate qu'au cours des trois premiers mois de cette année le chiffre de notre production a augmenté, si on le compare à celui de l'an dernier, d'environ 4,000 tonnes seulement, et les chiffres qu'on m'a donnés au sujet du rendement probable de cette année ne me laissent entrevoir aucun progrès. Par conséquent, je dois supposer que notre rendement de charbon au cours de la présente année n'accusera aucun gain appréciable. On nous a laissé entendre qu'en vertu de notre contrat avec elle la *Dominion Iron and Steel* va réclamer de nous 1,255,973 tonnes nettes, ce qui nous laissera un total de charbon commercial disponible se chiffrant à environ 1,800,000 tonnes, et d'après les chiffres de 1913, les chemins de fer Nationaux auraient droit à 57,500 tonnes nettes de charbon, tout cela de nos mines du Cap-Breton.

"J'ai dit que les chiffres de nos frais pour les années s'étendant de 1914 à 1919 inclusivement, n'étaient pas exacts par suite du fait que nous n'y avions pas inclus les frais occasionnés par le retard apporté à nos travaux d'agrandissement pendant cette période, et bien que le montant de ces frais puissent être discuté, je puis vous assurer qu'ils représentent une perte sérieuse pour nous.

"De plus, je veux attirer votre attention sur la façon dont vos gens ont calculé le prix que nous devions exiger pour votre charbon l'an dernier. Il est juste de supposer que nos gens connaissent leurs affaires. On vous a fait un prix de $5 la tonne, mais ce prix a été revu par vos comptables qui en définitive nous offrirent $4.35 la tonne nette. J'ai ici un mémoire montrant la façon dont on a décidé de nos prix l'an dernier. Il faut aussi supposer que nos gens connaissent la base qui a servi à vos représentants dans l'établissement du prix que vous étiez disposés à nous offrir. Si l'on corrigeait ces chiffres et que l'on substituât le coût réel de production à celui auquel sont arrivés vos comptables—et lorsque je dis le coût réel de production, j'entends le coût réel de chaque tonne de charbon produite y compris le charbon détaché destiné à la *Dominion Iron and Steel Company*—nous constaterions que vous auriez dû nous payer $5.09 la tonne nette. Par conséquent, rappelez-vous que nous avons à faire face à un déficit de 74 cents la tonne sur le prix que vous vous proposiez de nous payer l'an dernier."

"Je crois que vous avez raison de dire que le printemps dernier notre compagnie était très désireuse de vendre ses produits, et je tiens à vous assurer que nous apprécions beaucoup ce que vous avez fait pour nous. J'ai de mon mieux étudié toute cette question et je constate que le 25 mars 1919 vous nous avez demandé le prix de notre charbon; nous avions certainement du charbon à vendre à ce moment, étant donné que nous vous avions offert 600,000 tonnes de charbon de nos mines du Cap-Breton. Cependant, ce fut longtemps après que nous entendîmes parler de notre offre, et, finalement, au mois d'août 1919, vous avez fermé

le marché pour 100,000 tonnes de notre charbon du Cap-Breton, commande qui plus tard fut portée à 125,000 tonnes.

"Ce retard apporté par l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada à établir le chiffre d'affaires qu'ils étaient disposés à nous accorder a, en quelque sorte, servi de guide à notre service de ventes qui était appelé à pourvoir au besoin de cette année, car dans un commerce du genre il faut penser à l'avance.

"Ce n'est pas notre désir de chercher à nous créer de nouveaux amis dans l'espoir de nous débarrasser des anciens. A l'avenir il faudra que les chemins de fer Nationaux et notre compagnie agissent un peu de concert—eux comptant sur nous pour leur approvisionnement de charbon et nous sur eux pour le service du transport. La meilleure base pour cet échange d'affaires à mon sens, c'est qu'on nous accorde un prix raisonnable pour nos produits et, de notre côté nous verrons à vous payer un prix raisonnable pour les services rendus.

"Dans le passé j'ai acquis beaucoup d'expérience dans la vente du charbon, et je n'ai jamais constaté qu'une différence de 5 cents la tonne ne contribuât pas à arracher un contrat aux mains d'un ancien ami pour le donner à un nouveau client, surtout en traitant avec les chemins de fer, et à moins de l'existence d'une entente de vieille date quant aux prix, je ne comprends pas que vous puissiez insister à nous obliger à faire des réductions dans nos prix et à le vendre à sacrifice. Je veux une fois pour toutes vous faire comprendre que l'exploitation du charbon coûte de plus en plus cher et que cette année nous sommes incapables de le produire à aussi bon marché que l'an dernier; nous avons été obligés d'augmenter les salaires de nos hommes tout récemment et voilà que le "United Mine Workers" nous fait savoir qu'elle désire nous rencontrer cette semaine à Truro pour y discuter une nouvelle augmentation des gages.

"Je constate que les compagnies américaines avec lesquelles vous faites affaires depuis quelques années vous ont offert leur produit à un prix beaucoup inférieur à celui du marché courant, et sans doute vous comprendrez d'après ce que je viens de dire que nous aussi nous vous accordons des prix spéciaux. Je suis en quelque sorte en contact avec les compagnies houillères des Etats-Unis, et il me semble que ces compagnies obtiennent cette année environ $1.25 de plus la tonne que l'an dernier, ce qui représente une augmentation raisonnable si on la calcule sur le prix de revient; de plus, il faut tenir compte de l'augmentation des taux de transport des chemins de fer vers les marchés canadiens.

"Il me semble qu'il est difficile de nous entendre par la voie des lettres et qu'en définitive nous en arriverons à une entente lorsque nous pourrons nous rencontrer, vous et moi; dans l'intervalle, vu que nous prêtons à vos besoins une attention toute particulière, nous réservons à votre service 150,000 tonnes de la Dominion et 100,000 tonnes de la Springhill que nous vous livrerons à un prix au sujet duquel il s'agira de nous entendre et j'ai tout lieu de croire que nous aurons bientôt l'occasion d'en causer."

En somme notre charbon était vendu.

Maintenant, et dans le seul but de démontrer que nous travaillons toujours d'un bon esprit, je vais vous lire une lettre en date du 1er mai 1920 que m'adressait M. Hanna après avoir reçu la lettre précédente et après s'être rendu à Montréal où M. Dick et moi-même le rencontrions à ce sujet. Nous lui avons soumis un prix et voici la seule réponse qu'il nous fit: "Très bien; combien de charbon pouvez-vous nous fournir?" Je lui fis remarquer que nous avions très peu de charbon en magasin, que nous avions tout vendu, mais que je m'efforcerais de lui fournir tout le surplus de production. M. Dick à ce moment, d'un élan de générosité, assura à M. Hanna que nous lui en fournirions davantage; mais, messieurs, je dois vous dire qu'il a fallu des efforts surhumains pour leur fournir l'an dernier la quantité promise. Nous n'avons pas eu le

surplus de production sur lequel nous avions compté; c'est à ce propos que M. Hanna fit remarquer: "Je tiens à vous déclarer, messieurs, que nous n'acheterons plus de charbon de la façon habituelle; nous allons à l'avenir acheter le charbon sur une base plus solide".

Je vais maintenant vous lire cette lettre:—

"Cher M. Wolvin:

"Relativement à notre conversation à Montréal le 29 du mois dernier.

"Je vous suis très reconnaissant d'avoir entrepris, au nom de votre compagnie, de livrer aux chemins de fer Nationaux du Canada les quantités de charbon suivantes:—

	Tonnes	Prix net la tonne
Charbon de Springhill..	100,000	$6 00
Charbon de Sydney..	300,000	$6 00

Qu'on me permette d'ajouter ici que l'offre que nous lui avons faite cette année (offre qui fait actuellement le sujet de pourparlers) ne stipule même pas une augmentation de 5 cents la tonne.

"Il était aussi compris que votre compagnie devait livrer son charbon de Sydney au taux de 20,000 tonnes par mois, ou plus si possible, jusqu'au 30 novembre de cette année; le reste de la commande pour le charbon de Sydney devant être livré avant le 1er avril 1921.

"La compagnie de chemin de fer est prête à accepter la livraison du charbon de Springhill le plus tôt possible, mais il est entendu que la commande doit être remplie au plus tard le 1er avril 1921. Nous espérons que vous serez en état d'augmenter plus tard le total de charbon de Springhill qui nous est destiné."

Voici la façon dont nos marchés ont été conclus. Nous allons obtenir cette commande et à ce sujet rien ne nous inquiète. Toutefois cela est un item que l'on rencontre dans le cours général des affaires, et, naturellement, nous aurions préféré transiger dans nos propres bureaux au lieu de voir publier nos affaires personnelles dans les journaux du pays de la façon que je viens d'indiquer.

M. Keefer:

Q. Savez-vous ce qu'on a dit des raisons qui obligeaient les contribuables à payer très cher à cause des prix exhorbitants du charbon?—R. Nous sommes prêts à payer pour un service convenable. Les taux de transport par voie ferrée sont augmentés depuis que nous avons signé notre contrat; nous nous attendions à cela. On ne nous a pas traité raisonnablement au sujet des augmentations; on n'a pas augmenté le prix du charbon de façon à nous rembourser quand on a enlevé l'acier et les fournitures. J'avais songé à tout cela.

Q. Cela se passa en 1920?—R. Oui; je regrette d'avoir eu à livrer à la publicité ce que je viens de vous lire.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Dans cette lettre du 1er mai que vous venez de lire, il y a une déclaration à l'effet que vous entreprenez de livrer du charbon aux chemins de fer Nationaux; j'aimerais à connaître le nombre de tonnes déjà livrées.—R. On leur en expédie encore à l'heure actuelle.

Q. Combien en avez-vous livré de cette quantité mentionnée au contrat?—R. Nous leur avons offert de leur en livrer; il nous a fallu l'entasser. Nous avons dans le moment 170,000 tonnes d'entassées à Sydney parce qu'ils ne peuvent pas l'accepter.

Q. Combien de tonnes ont-ils acceptées jusqu'aujourd'hui?

M. DICK: 110,000 tonnes.

LE TÉMOIN: Il en restait 23,000 tonnes le 1er avril. Ils se font livrer le tout ce mois-ci. Dans cette lettre j'ai parlé de la guerre comme ayant été pour nous un facteur dans la diminution de notre rendement. Outre les difficultés amenées chez-nous par la guerre, nous avions toute une flotte de vaisseaux qui servaient à la livraison de nos produits avant la guerre; le gouvernement britannique réquisitionna ces vaisseaux et du coup nous étaient fermés les marchés de Montréal et de Québec. Il nous a fallu encore payer des dommages causés par suite de la réquisition de nos vaisseaux. Pendant toute la durée de la guerre il nous a fallu nous en passer, et jusqu'en ces derniers temps il nous avait été impossible de se les faire remettre; nous avons même été obligés d'en acheter un assez grand nombre afin de nous les faire remettre. De tout temps nous avons pu livrer nos produits à temps et à ce sujet on a soulevé la question ayant trait à la marine marchande du gouvernement canadien; nous leur avons offert de leur livrer du charbon à bord de ces vaisseaux de la marine marchande. Il est impossible d'exploiter des mines à moins d'avoir au quai à chaque jour des vaisseaux à charger, car dès qu'il y a congestion au centre de distribution les mines sont fermées et les hommes chôment en attendant qu'un débouché quelconque se produise. Il nous faut contrôler nos vaisseaux si nous voulons continuer à exploiter nos mines. Lorsque nous remettons à d'autre le transport de notre charbon nous nous détachons des opérations vitales de la compagnie. Ce n'était pas mon intention de parler bien longuement des frais d'exploitation, mais M. Vaughan a jugé à propos de le faire et, j'ajoute, les chiffres qu'il a cités sur cet article nous sont satisfaisants. Il nous dit qu'il peut acheter le charbon américain. aux mines à $2.75 et $3 la tonne; il ajoute que le taux du transport au lac Erié est de $1.95. Cela veut dire livré sur les vaisseaux au lac Erié, venant des Etats-Unis, à $4.70 et $4.95 la tonne; à cela il ajoute les taux d'échange à 13 pour 100, ce qui fait un total de $5.31 et $5.95 la tonne sur ce charbon au lac Erié. Il fixe le taux du transport par eau à Montréal à $2.25 la tonne; nous acceptons cette déclaration comme probabilité. Il ne parle pas du taux d'assurance d'environ 5 cents la tonne...

M. Keefer:

Q. Il avait fait entrer cela sous le titre "Commission"; commission, 5 cents.—R. J'avais ajouté 5 cents pour l'assurance qui est le plus bas taux dont il peut être question. Le vaisseau vient à Montréal et le plus bas taux qu'il puisse ajouter à cela pour couvrir les frais de déchargement des vaisseaux sur les wagons est de 40 cents la tonne. Il y a un droit de douane de 53 cents et lorsque tous ces item seront ajoutés au prix primitif son charbon américain lui coûtera à Montréal un minimum de $8.54 et un maximum de $8.82 la tonne. De plus ils prennent tous les risques de l'opération, savoir que le charbon sera livré sur les wagons, que les chemins de fer américains fourniront les wagons nécessaires, qu'il n'y aura pas de grève et qu'il sera livré au lac Erié, que tous les entrepreneurs s'en tiendront à leurs promesses et que la totalité du charbon sera livrée. De notre part, à titre de compagnie indépendante, nous n'avons jamais manqué à nos engagements pris sous contrat avec eux, mais ils ont eu à essuyer bien des manquements de la part des compagnies américaines.

Dans son témoignage il dit que nous lui avons fixé notre charbon à $8.10 la tonne livré sur des wagons à Montréal. La commande pour Montréal s'élève, je crois, à 100,000 tonnes; mais je tiens à déclarer que notre offre constitue un maximum de 82 et un minimum de 44 cents de moins que le prix qu'il prétend payer pour le charbon américain. Je sais que s'il en est ainsi ils n'achèteront pas de charbon aux Etats-Unis mais bien de nous; il reste donc à savoir pourquoi les chemins de fer Nationaux du Canada ne signent pas leur contrat afin de permettre au produit de circuler s'il doit circuler?

Q. Ce n'est pas là la question?—R. Tout ceci peut s'expliquer. On a aussi critiqué le fait que nous demandions $7 la tonne pour notre charbon livré sur vaisseau à

Louisbourg et $6.50 la tonne sur wagons à Sydney. C'est un précédent qui a été établi à une époque antérieure, lorsque M. Cochrane, je crois, était ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. Keefer:

Q. Quel en était le prix à Sydney?—R. Sept dollars sur vaisseau et $6.50 à Sydney, non pas à la mine. Nous avons un capital de plusieurs millions de placé dans les grandes jetées de déchargement à Sydney et à Louisbourg ainsi que dans les chemins de fer et pour lequel nous avons droit à quelques recettes. Nous utilisons nos propres wagons et je dois ajouter qu'au mois de mars, il y avait une différence de 50 cents la tonne entre le prix du charbon livré sur vaisseau et celui du charbon livré sur les wagons. Par conséquent, je crois qu'en demandant ce prix nous n'avons fait que couvrir nos propres frais, et il s'agira d'en bien établir les faits lorsque nous fermerons le contrat.

M. Douglas:

Q. Au mois de mars cette année?—R. Oui, une différence de 54½ cents.

Q. Différence entre quoi?—R. C'est la différence entre le prix de notre charbon livré sur les wagons à Sydney et celui du charbon que nous livrons sur vaisseau à Louisbourg où nous chargions au mois de mars. On demandera pourquoi nos frais sont augmentés; d'abord ils sont augmentés à cause du développement dont on n'a pas pu profiter des revenus pendant la guerre, à cause de la déplétion des régions qui sont situées près de la mer et l'exploitation à des centres éloignés, ce qui implique une perte de temps, à cause du coût de l'outillage comme de l'énergie et du charroyage, à cause de l'augmentation du coût des matériaux et des frais de transport desdits matériaux provenant de la cherté de la main-d'œuvre. A ce dernier point de vue je crois qu'il est raisonnable d'ajouter que nous avions un contrat qui devait expirer le 1er février de cette année, mais nos hommes ont pris un vote de grève et nous ont obligés à étudier la situation de nouveau et négocier un nouveau contrat avant l'expiration de celui qui était en vigueur. Ces négociations ont pris beaucoup de notre temps et l'on n'aurait dû nous forcer d'accorder l'augmentation demandée, mais nous y avons été forcés, pratiquement, de la part du gouvernement d'ici, par ses ministres, par la population de la Nouvelle-Ecosse et par toutes les provinces maritimes, parce qu'on nous a fait entendre que nous ne devions, pour aucune raison, permettre une grève dans ces industries à cette époque et paralyser la vie économique de toute la contrée.

M. Cowan:

Q. Quand était-ce?—R. En novembre dernier. Nous avons discuté ces questions avec les chefs des mineurs et ils se sont montrés très raisonnables dans la discussion. Les hommes s'attendaient à beaucoup plus et ils étaient en passe de devenir difficiles à manœuvrer. Je crois que ces chefs se sont aperçus, au cours des négociations, que nous savions ce qui s'en venait. Alors ils ont remisé l'échelle qu'ils espéraient faire adopter. En effet, je crois qu'ils se sont fait lancer des œufs pourris, à un endroit, pour cela, mais je pense qu'ils ont cherché à faire de leur mieux après avoir entendu notre version. A propos de cette augmentation, je tiens à dire que le ministre du Travail en a absolument donné la moitié, non pas directement mais par l'intermédiaire de ses représentants à cet endroit, et au cours de nos négociations les représentants de la Nouvelle-Ecosse et moi-même nous étions absolument opposés à l'accord d'un nouveau montant, mais nous nous sommes dit que, dans l'intérêt de la paix à cet endroit, puisque le gouvernement le voulait, nous allions le faire, si c'était dans l'intérêt du pays; autrement, c'était contre notre avis. Je vous le dis pour montrer que si nous avons des frais plus élevés, la *Canadian National Railways,* la population des provinces maritimes et le gouvernement du Canada en sont responsables avec nous.

Q. Quand le contrat expire-t-il?—R. Le 30 novembre.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. De combien par tonne le coût du charbon a-t-il augmenté par suite de l'augmentation accordée aux hommes?—R. Les mines sont si différentes l'une de l'autre qu'il serait difficile de donner une réponse. Je dirais de 40 à 75 sous aux différentes mines.

M. KEEFER: Entendons toute la déclaration avant d'interroger le témoin.

M. COWAN: Très bien.

M. KEEFER: C'est injuste envers celui qui désire faire une déclaration.

Le TÉMOIN: Quand nous serons au trente novembre, il nous faudra négocier un nouvel arrangement. Nous désirons exécuter notre contrat honorablement. Cela peut affecter la quantité de charbon que nous produisons et vendons, mais nous craignons réellement que l'établissement de la Dominion Steel chôme avec 4,000 hommes qui ne pourraient pas travailler parce que nous ne pouvons pas faire d'acier. Nous voulons avoir votre sympathie et nous nous efforçons de réduire les frais. Je crois que c'est à peu près tout ce que j'ai à dire. J'aimerais que vous essayiez de considérer cette importante idée, si vous le pouvez, que nous devons avoir des revenus convenables sur nos placements pour faire les travaux de développement et avoir de l'argent de reste, et le seul moyen d'augmenter la production houillère c'est de rendre l'industrie houillère profitable afin que les gens y mettent de l'argent. Ainsi, rappelez-vous que nous cherchons à faire un petit profit et à développer les houillères de la Nouvelle-Ecosse, et faites enquête de toute façon dans l'idée de nous aider et d'aider tout le monde. Je voudrais me débarrasser de cela si je le pouvais.

Le président:

Q. Que voulez-vous dire par "cela"?—R. "Le merger insiste pour avoir sa livre de chair".

M. Keefer:

Q. Vous avez parfaitement raison. C'est là une question à débattre avec les journaux. Ce comité n'a rien à voir là-dedans.—R. Je le sais.

Q. Et il n'y a personne dans ce comité qui désire nuire en quoi que ce soit à votre entreprise, mais c'est notre devoir de recueillir les faits, parce qu'il y a beaucoup de mécontentement dans le public, peut-être attribuable à l'ignorance, et ainsi vous devez vous rappeler avec nous que nous cherchons les faits.—R. Les gros déficits des chemins de fer causent beaucoup de mécontentement parmi les ouvriers et les consommateurs de charbon.

Q. Quelle quantité de charbon par année, en moyenne, la "Dominion Coal Company" produit-elle?—R. La "Dominion Coal Company" a produit à peu près 4,500,000 tonnes de charbon cette année.

Q. La réserve de charbon de la Nouvelle-Ecosse est-elle suffisante pour l'avenir? —R. Je crois qu'elle peut produire pendant une couple de cents ans.

Q. Alors nous pouvons prendre pour acquit qu'il y a une quantité de charbon illimitée?—R. Je le crois, et il y aura des augmentations de frais à mesure que le charroi devra être plus long.

Q. Pourriez-vous augmenter la production de 4,000,000 au double de cela ou davantage sans beaucoup de difficulté—R. Il faut du temps pour augmenter la production. Je ne suis pas un ingénieur minier.

Q. Si vous aviez le marché?—R. M. Keefer, l'an dernier, à l'une des réunions des directeurs, j'ai fait passer $5,500,000 de profits afin de mettre ces mines en forme—de faire des travaux de développement.

Q. Ainsi vous vous proposez d'augmenter votre production?—R. J'espère avoir 10,000,000 tonnes par année.

Q. Sur les 4,500,00 tonnes que vous produisez, combien devez-vous utiliser pour vos opérations? Vous avez mentionné un certain nombre de fabriques et le reste.—R. Si nos six fourneaux étaient en opération, nous utiliserions à peu près 3,000,000 de tonnes de charbon par année.

Q. De sorte qu'au taux actuel vous n'auriez qu'un million et demi à vendre?—R. Oui, mais nous n'exploitions qu'un fourneau.

Q. D'après votre production actuelle, nous ne pourrions compter que sur 1,500,000 tonnes de votre approvisionnement pour le marché, si vous exploitiez vos établissements à leur pleine capacité?—R. Nous n'avons jamais exploité les six fourneaux en même temps. Nous avons essayé de mettre l'établissement sur un pied qui nous permette de le faire. Je crois que d'ici plusieurs années nous n'aurons jamais plus de cinq fourneaux fonctionnant en même temps à Sydney et nous espérons augmenter sensiblement notre production houillère tous les ans. Quand je dis 4,500,000 tonnes pour cette année, c'est une grosse augmentation sur l'an dernier et c'est le produit de cette recette que nous dépensons pour mettre les mines en état.

Q. Mais la déduction de 3,000,000 de tonnes là-dessus doit-elle être constante?—R. Non il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que cela soit constant dans l'industrie de l'acier.

Q. Cette déduction sera moindre, je suppose?—R. Oui.

Le président:

Q. Combien en avez-vous employé, l'an dernier?—R. Environ 1,000,000 de tonnes net.

M. Douglas:

Q. Est-ce l'an dernier?—R. Oui.

Q. Je crois que vous l'avez donné dans la lettre que vous avez lue?—R. Non, cette lettre était de 1919.

M. Keefer:

Q. Comme c'est la coutume, vous devez fournir le charbon à vos propres mineurs à un prix raisonnable?—R. Oui, nous leur donnons notre charbon à $1.50 et il nous coûte de $6 à $7.

Q. Combien de tonnes faut-il à cette fin?—R. Cela se chiffre à sept sous par tonne de différence dans le coût du charbon sur notre production.

Q. Vous ne pouvez pas dire quelle quantité ils consomment?—R. Approximativement de 60,000 à 80,000 tonnes.

M. HENRY: De 75,000 à 85,000.

M. Keefer:

Q. Combien vos fourneaux en ont-ils utilisé?—R. Cela dépend entièrement de l'industrie de l'acier.

Q. Approximativement.—R. Si nous avions cinq fourneaux en activité, nos fourneaux et nos usines de force motrice aux compagnies de charbon et tout le reste, nous utiliserions 150,000 tonnes par mois, disons 2,000,000 net par année.

Q. Je suppose que tout cela est couvert par le contrat dont vous parliez?—R. C'est couvert par le contrat et par le fait que tout appartient à la même compagnie.

Q. Mais avant cela, c'était une compagnie?—R. Oui, en 1900.

M. HENRY: En 1899.

M. Keefer:

Q. Et le prix?—R. Le prix était de $1.55.

Q. Cela dure depuis combien de temps?—R. Cela dure tout le temps.

Q. Ainsi le public doit subir le fait que l'industrie de l'acier est gratifiée d'à peu près cinq pour cent?—R. Oui.

Q. Et ce que le public a à considérer c'est que dans le prix de vente de votre charbon cette différence doit être compensée?—R. Soit ainsi ou de quelqu'autre manière, au moyen de l'exploitation conjointe des propriétés, de sorte que le placement global puisse donner un profit raisonnable.

Q. Est-ce tout fusionné maintenant?—R. Oui.

Q. Et vous allez continuer de fournir le charbon à l'industrie de l'acier à ce bas prix et facturer un prix élevé aux chemins de fer et aux autres consommateurs?—R. Cela disparaît dans les autres comptes.

Q. Veuillez dire simplement oui ou non. Vous prenez votre fer à Terre-Neuve?—R. Oui.

Q. Et vous renvoyez du charbon, je suppose?—R. Pour obtenir la permission d'exporter le minerai de Terre-Neuve, nous avons dû faire un contrat avec le gouvernement de Terre-Neuve pour l'approvisionner de charbon. Ce n'est pas une grosse consommation.

Q. Et vous devez le leur donner à bas prix?—R. D'après notre contrat, nour pouvons le leur fournir au prix que nous obtenons f. à b. des vaisseaux qui font le transport de la Nouvelle-Ecosse à Québec.

M. Cowan:

Q. C'est-à-dire le charbon fourni au chemin de fer?—R. Non, je crois que le chemin de fer est exclu, mais il l'a au même prix.

Q. Soyons clair sur ce point. Vous fournissez le charbon à Terre-Neuve au même prix que vous fournissez le charbon aux vaisseaux dans les ports de Sydney et de Louisbourg?—R. Oui.

Q. Le charbon pour qui?—R. Le charbon pour n'importe quelle fin. C'est notre prix régulier pour le charbon. Par exemple, si nous donnons des cotations à une personne qui nous demanderait de charger une goélette dans un port de la Nouvelle-Ecosse, le prix que nous demandons de ce charbon gouverne le prix à coter à Terre-Neuve à ce moment-là.

M. KEEFER: Ce n'est pas de nos affaires.

Le TÉMOIN: Ce sont des détails sur nos affaires à nous.

M. Keefer:

Q. Nous parlons du charbon que vous fournissez à Terre-Neuve. Vous vous approvisionnez de minerai à Terre-Neuve et il est naturel que vous les approvisionniez en charbon à aussi bon compte que vous pouvez?—R. Oui.

Q. Quand vous additionnez le tout, il s'agit, en chiffres ronds, de 3,000,000 de tonnes de charbon?—R. Oui.

Q. Que vos mines consomment ou que vous devez utiliser à votre aciérie pour alimenter le travail. Cela ne laisse qu'une couple de millions pour le marché?—R. Ordinairement.

Q. Lorsque l'aciérie ne marche pas, cela ne doit-il pas réduire le prix? Pourquoi pas? Vous n'êtes pas obligé de le fournir à $1.60?—R. Nous prendrions le profit de ce charbon dans le prix de l'acier.

Q. Vous travaillez d'après un contrat de $1.55 qui est soit un subside à la compagnie d'acier ou autre chose, de sorte que le profit va à la compagnie d'acier, lorsqu'elle ne marche pas?—R. Il va à la *Dominion Steel.*

Q. Ce contrat a évidemment été fait pour l'approvisionnement de charbon lorsqu'elle n'exploite pas les aciéries?—R. Oui.

Q. Vous dites qu'il faut pour $25 de charbon pour fabriquer une tonne d'acier?—R. Pour les rails d'acier, il faut à peu près quatre tonnes et demie.

Q. Comment faites-vous $25 avec cela?—R. Je dis que toute l'affaire se tient. Nous n'allons pas faire des affaires au seul nom de la *Dominion Steel Corporation*

et vendre une tonne de rails de manière à perdre de l'argent. La vraie base est ce que le charbon nous coûte.

M. Cowan:

Q. En d'autres termes, vous accordez à cette *Steel Corporation* une gratification de quelques millions de dollars par année?—R. Si nous le faisons, nous le prenons d'une poche pour le mettre dans l'autre.

Q. Vous le faites payer dans le prix du charbon que les clients achètent, car vous devez faire un profit? Et votre profit comprend les pertes sur le charbon que vous fournissez à la compagnie des aciéries?—R. En d'autres termes, nous ne lui vendons pas le charbon. Si la compagnie des aciéries ne marchait pas, nous fermerions.

M. Keefer:

Q. L'aciérie comprend-elle une laminerie?—R. Oui.

Q. Elle ne fonctionne pas actuellement?—R. Non, monsieur.

Q. Elle fonctionnait grâce à un contrat avec le gouvernement?—R. Nous avions un contrat de cinq ans et il nous a averti de cesser le laminage.

Q. Après combien de temps?—R. Nous n'avons pas fini l'entreprise de la première année. Sans doute vous devez vous rappeler que lorsqu'on passe un contrat de cette sorte on considère le coût. C'est pourquoi, évidemment, il nous a fallu nous unir.

Q. Nous voulons savoir pourquoi ce charbon doit se vendre si cher lorsqu'on peut l'avoir à meilleur marché ailleur?—R. Je crois que vous vous faites une fausse idée. Vous faites croire que nous chargeons quelque chose au public du Canada pour subventionner l'industrie de l'acier.

Q. Le fait est que vous avez un contrat pour vendre à la compagnie d'aciérie de très fortes quantités de charbon, tout ce qu'elle demande, au prix de $1.65?—R. $1.55.

Q. La tonne?—R. Oui.

Q. Et parce que si les aciéries ne fonctionnent pas la corporation des aciéries a droit à ce charbon, vous nous le vendez au prix majoré?—R. La *Dominion Coal Company* ne le fournit pas.

Q. Qui récolte le profit, quelle compagnie? Supposons qu'elles sont séparées?—R. La *Dominion Iron and Steel Company* n'a pas de contrat pour du charbon sauf pour les fins de l'aciérie.

Q. Alors, le charbon dont elle n'a pas besoin pour ses usines devrait aller au public?—R. Oui.

Q. Doit-il y aller à un prix majoré?—R. Il doit y aller au prix coûtant.

Q. Alors il doit y aller à un prix réduit?—R. Il devrait.

Q. Vous ne devez pas exiger le prix du marché pour cette grande quantité de charbon à bas prix?—R. C'est clair.

M. Cowan:

Q. Ce $1.55, est-ce le prix coûtant, ou le vendez-vous moins cher que le coût de production?—R. C'est pourquoi les compagnies sont ensemble. Cela faisait une entreprise plus importante à exploiter et on voulait égaliser et assurer les placements. Il a fallu s'unir pour pouvoir marché.

Q. Vous leur demandez $1.55 et aux autres clients $7. C'est un écart énorme.—R. Ce sont les mêmes clients, on change cela de poche. Il n'y a pas d'autre compagnie d'intéressée sauf la *Dominion Steel.*

Q. Le point est celui-ci. La compagnie de l'acier tient le prix des rails élevé au Canada. Nous voulons savoir pourquoi.—R. Vous ne saisissez pas le principe. Nous ne recevons pas d'argent de la population du Canada pour le verser à la *Dominion Iron and Steel.* On peut le considérer de cette façon. Nous ne percevons pas un dollar

de qui que ce soit au Canada pour le verser à la *Dominion Iron and Steel Company*. Nous exploitons toute notre entreprise sur une base d'affaires.

Q. Si l'on fournit ce charbon à moins que son prix coûtant, on doit réaliser la différence sur le charbon qu'on vend au public, ce qui veut dire que l'on doit demander un prix plus élevé qu'il ne faudrait.

M. KEEFER: Les dividendes de la compagnie, lorsque celle-ci ne marche pas, doivent se payer à même le charbon?—R. Les dividendes et les salaires.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il n'est que juste qu'un seul l'interroge à la fois.

M. Keefer:

Q. Ce contrat avec la compagnie de l'acier, fixant le prix à $1.55 était en vigueur en 1912, 1913 et 1914?—R. Oui.

Q. Savez-vous à quel prix vous vendiez le charbon de chemin de fer à cette époque, je veux dire votre compagnie antérieure?—R. Non.

Q. Nous avions hier un témoin, M. Caye, qui a déclaré avoir acheté du charbon de vous, livré f.a.b à Montréal, 400,000 tonnes, à $2.92½. Il achetait de vous et le charbon lui était livré à Montréal. En 1913, il en a acheté 400,000 tonnes au même prix. En 1914, lorsque la guerre s'est déclarée, le prix était de $3 la tonne pour 450,000 tonnes. Vous connaissez ces chiffres?—R. Non. Mais je présume qu'ils sont justes.

Q. Voulez-vous nous dire si les aciéries marchaient alors ou non?—R. Je ne saurais vous le dire. Je n'étais pas là.

Q. Vous ne pourriez pas nous dire comment il se fait qu'on apportait le charbon à ce bas prix comparé à $8 maintenant?—R. C'était basé sur le prix pour lequel on pouvait le monter, la concurrence, le coût et le reste.

Q. Lorsque vous dîtes coût vous parlez de salaires, de frais d'administration, de matériel, d'intérêt sur l'argent emprunté et de dividendes raisonnables. En calculant cela, sur quel capital vous basez-vous, celui de la houillère ou de toute l'amalgamation? —R. Nous ne calculons pas cela dans le prix lorsque nous négocions une vente, en règle générale. Tout capital fixe est tout ce dont nous avons besoin nous-mêmes. Pour être franc, je dirai que le prix que nous demandons cette année n'inclut pas ces choses.

Q. Il ne le pourrait pas, comme question de fait?—R. Il devrait, mais dans les circonstances il ne les comprendra pas.

Q. Quel est le capital total?—R. Environ $100,000,000 représentés par des obligations et des actions privilégiées.

Q. Environ $101,000,000?—R. C'est très près de $100,000,000.

Q. Ce $101,000,000 d'obligations et d'actions, a été changé pour quoi? Quand cela a-t-il eu lieu?—R. Voulez-vous parler de la *British Empire Steel*? Je parle de la *Dominion Steel Corporation*.

Q. C'est là le capital de la *Dominion Steel Corporation*, n'est-ce pas?—R. Approximativement, oui, je parle de la somme placée.

Q. Que possède-t-elle?—R. J'ai donné une assez bonne liste de cela.

Q. Approximativement. Des mines, des mines de minerai, des aciéries?—R. Oui.

Q. Des vaisseaux, des quais?—R. Des quais, des chemins de fer, des maisons.

M. Cowan:

Q. Puis-je poser cette question? La *British Empire Steel Corporation* dont M. Keefer s'informe, est-ce la *Dominion Iron and Steel Company*?—R. Je réponds au sujet de la *Dominion Steel Corporation*.

Q. Quelles compagnies possède la *Dominion Steel Corporation*?—R. La *Dominion Steel* et ses filiales possèdent un vaste gisement de minerai de fer à la baie de la Conception.

Q. Peu importe le fer. Nous nous occupons surtout du charbon.—R. Ce sont les filiales qui possèdent toutes les houillères.

[M. Roy M. Wolvin.]

Q. Nous allons retracer cela jusqu'aux filiales. Combien y en a-t-il?—R. La *Dominion Coal Company*, la *Dominion Iron and Steel*, la *Cumberland Railway and Coal Company* et quelques petites qui n'ont pas d'importance, je crois.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois qu'il serait aussi bien d'obtenir un peu plus de détails sur ce point. Nous demandons comment s'est formée la compagnie.

M. McKenzie:

Q. Je ne crois pas que nous comprenions bien l'effet de contrat dont M. Wolvin nous a parlé. Je crois qu'il y a beaucoup de mélange entre la *Dominion Coal* et la *Dominion Steel*. Ce sont deux corporations distinctes, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Et pendant les années où elles étaient deux corporations séparées, elles ont passé ce contrat dont nous parlons?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire que les directeurs de la compagnie houillère ont entrepris de fournir le charbon à la *Dominion Steel* lorsqu'elle était une compagnie à part, n'est-ce pas? —R. Oui.

Q. Elles ont eu un gros procès à propos de ce contrat, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Et après le règlement de la poursuite, on s'est fusionné?—R. C'est ce que je me rappelle.

Q. On en a mis deux dans une?—R. Oui.

Q. Que ce contrat existe encore ou non cela n'est-il pas sans importance?—R. Oui.

Q. C'est la même maisonnée, la même compagnie, les mêmes gens. Alors, parler du prix auquel vous vous fournissez le charbon à vous-mêmes ne signifie rien?—R. C'est très trompant.

M. Keefer:

Q. Je vous demande pourquoi, lorsque la compagnie n'a pas besoin de charbon, nous ne l'obtenons pas à meilleur marché.

M. MCKENZIE: C'est la même compagnie. Supposons que vous soyez l'intéressé vous-même. C'est la même boutique.

M. Keefer:

Q. Par votre état, vous allez montrer que le contrat ne concernait que le charbon utilisé par la compagnie de l'acier.—R. En tant que je m'en souvienne, ce n'était que pour les besoins de la compagnie.

Q. Lorsque la compagnie n'en a pas besoin, il doit se vendre sur le marché avec un profit pour cette compagnie.—R. C'est ce que je comprends.

M. DOUGLAS: Le témoin a dit que la *Dominion Coal* et la *Dominion Iron and Steel* sont la même chose. Je veux lui demander si ce sont les mêmes personnes qui ont placé de l'argent dans les actions et obligations de la *Dominion Coal Company* et de la *Dominion Iron and Steel Company*?—R. Je ne sais pas qui détient les obligations de la *Dominion Iron and Steel* ni celles de la *Dominion Coal Company*. Les obligations connues sous le nom d'obligation de la *Dominion Iron and Steel Company* ont toutes été obtenues sur les propriétés ci-devant appelées *Steel of Canada* et maintenant possédées par la *Dominion Iron and Steel*. En d'autres termes, les obligations échues des compagnies n'ont jamais été dérangées. Je ne sais pas qui les possède, si ce sont les mêmes ou non.

Q. Alors, comme question de fait, ce ne sont pas les mêmes gens qui sont intéressés dans les deux corporations?—R. Il s'agit des obligations. Mais si j'avais des titres à toutes les propriétés de la *Dominion Steel*, je pourrais prendre une hypothèque sur les houillères et une autre sur les aciéries. Cela aurait le même effet.

Q. Nous nous occupons de la *Dominion Coal* et de la *Dominion Iron and Steel Company*.—R. Et la *Dominion Steel Corporation*. Il est difficile de nous en occuper séparément parce qu'elles sont une.

Q. C'est la question que nous posons. Sont-elles une? Mais je crois avoir compris la réponse. Vous ne connaissez pas les obligataires de la compagnie du charbon et vous ne savez pas si ceux de la compagnie de l'acier sont les mêmes?—R. Non.

Q. Vous ne savez pas si les actionnaires sont les mêmes pour la *Dominion Coal* et pour la *Dominion Iron and Steel*?—R. Tous les porteurs d'actions ordinaires sont les mêmes.

Q. Depuis quand?—R. Depuis la consolidation de ces compagnies, il y a plusieurs années. Toutes les actions de la *Dominion Iron and Steel* et de la *Dominion Coal* ont été échangées pour des actions de la *Dominion Steel Corporation.*

Q. Tout ce que je veux établir, c'est qu'il y avait deux compagnies distinctes et que les gens plaçaient de l'argent dans la *Dominion Coal* en considération de la valeur et des perspectives de la compagnie houillère et dans la *Dominion Iron and Steel* en escomptant le succès de la fabrication de l'acier. Les deux compagnies sont distinctes sous ce rapport?—R. En ce qui concerne les obligataires.

Q. Lorsque fut passé le contrat dont vous avez parlé, pour $1.55 la tonne. C'est tout ce que je voulais établir et faire mettre au dossier.

M. Keefer:

Q. La consolidation dont vous avez parlé a eu lieu vers quel temps?—R. 1919, je crois.

Q. De sorte que, même après cette consolidation, on pouvait livrer du charbon au chemin de fer Grand-Tronc, en 1912, 1913 et 1914?—R. Oui.

Q. Il y a eu une autre consolidation récemment. C'est, je crois, ce que l'on appelle la *British Empire Corporation.* C'est l'amalgamation de la *Dominion Steel and Iron* et de quoi encore?—R. Cela comprend la *Nova Scotia Steel* et la *Coal and Halifax Shipyards.*

Q. Autre chose?—R. Rien, sauf les filiales.

Q. La *Halifax Shipyards* comprend quoi?—R. Un établissement de construction de navires, un bassin de radoub et ainsi de suite.

Q. Possède-t-elle un bassin de radoub ou en prend-elle un à bail?—R. Elle le loue du gouvernement fédéral.

Q. Paie-t-elle une redevance au gouvernement fédéral?—R. Elle paye un loyer.

Q. C'est à cet établissement, à Halifax, je suppose, que l'on a construit les vaisseaux du gouvernement?—R. Oui.

Q. Maintenant, le capital de l'amalgamation appelé *Empire Steel* est de combien? —R. Je ne suis pas prêt à répondre à cela. Je n'ai pas cru qu'il s'agissait d'autre chose que de l'approvisionnement futur du charbon. C'est très connu.

Q. Nous voulons chasser de l'esprit du public que vous prélevez des profits pour une grosse corporation sur le charbon, ou quelque chose comme cela. Maintenant, une des manières de le faire est de voir les documents.—R. Je n'ai pas l'état ici. Je crois qu'il serait bon que ce comité ait un tel état.

Q. Ne croyez pas une minute que nous cherchons à avoir des choses qui puissent nuire à la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas obtenir ce renseignement en abrégeant cet interrogatoire?—R. Je serais très heureux de fournir un état pour mettre au dossier.

Q. Qui pourrait aussi montrer combien de titres on a émis?—R. Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Nous pouvons l'avoir tout de suite.

M. KEEFER: Je crois qu'il est très profitable à la compagnie de démentir ces nouvelles de journaux.

Le PRÉSIDENT: Je ne sache pas que nous soyons bien intéressés à répondre aux critiques des journaux, mais nous sommes tous intéressés dans l'approvisionnement futur du Canada et je crois qu'il serait préférable de nous en tenir à ce point de vue.

M. McKenzie:

Q. A ce point de vue désigné par le président, à titre d'homme d'affaires expérimenté, vous savez que le charbon est d'une importance vitale pour bien des industries, comme celles du papier, du sel, du ciment. En effet, presque toute la vie industrielle du Canada dépend du charbon. Ainsi donc, nous sommes fortement intéressés, au point de vue national, à obtenir le charbon à meilleur marché. Par exemple, savez-vous combien on dépense de charbon dans la fabrication d'une tonne de papier?—R. Non, je ne le sais pas.

Q. Vous n'avez jamais considéré cela?—R. Non.

Q. Ayant cela en vue, il est naturel que votre compagnie, cherchant à s'attirer la faveur du public qu'il importe à toute compagnie d'avoir, se conforme à la situation autant que possible?—R. Oui.

Q. Par conséquent, nous sommes intéressés à obtenir les données exactes?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Pouvez-vous nous donner le coût raisonnable de ces 4,500,000 de tonnes de charbon, la tonne?—R. Je crois que nous devrions ne pas nous presser de donner le coût réel, monsieur Keefer.

Q. Le comité prétendait hier que le Grand-Tronc avait dû le faire pour ses mines de Pennsylvanie?—R. J'ai remarqué dans les journaux qu'on déclarait que le coût, à la mine, était de $2.30, ce qui comprenait les profits, n'est-ce pas?

Q. Oui.—R. Cela me paraît être des profits à la manière du Grand-Tronc. Je sais assez bien ce qu'il en coûte pour produire du charbon là-bas, d'une manière générale. Je suis très surpris, car M. Vaughan déclare qu'il peut l'acheter à un prix minimum de $2.75 et à un prix maximum de $3. Il est surprenant qu'ils puissent produire avec profit à $2.30 et maintenir ce prix.

Q. Pour revenir à ma question, pouvez-vous nous dire ce que coûteraient ces 4,500,000 tonnes de charbon, la tonne?—R. Notre charbon, en mars, sans aucun profit pour la compagnie, nous a coûté $7.53 la tonne.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Combien de jours avez-vous travaillé?—R. Une production d'environ 200,000 tonnes.

Q. Oui, mais combien de jours avez-vous travaillé?—R. Je ne sais. Je dirais les deux tiers du mois.

Q. N'est-ce pas une méthode déloyale de citer comme exemple le mois de mars où les mines n'ont pas travaillé plus de la moitié du temps?

M. Cowan:

Q. Le témoin a dit qu'ils pouvaient produire à $2,30 et une des raisons pour lesquelles ils avaient un marché sûr c'est qu'ils prenaient toute leur propre production. Comme résultat, ils pouvaient produire à bien meilleur compte. Cela ne serait-il pas vrai dans vos mines?—R. Oui, sauf que nous avons plus de dépenses, soit frais d'administration ou autres, lorsque les mines sont en exploitation. Nos mines ont marché presque tout le temps. En mars, la production, au Cap-Breton, représente les deux tiers d'un mois complet, en tout cas. En janvier, notre production a été de plus des deux tiers.

Q. Je comprends qu'il y a un taux de salaire-type pour les mineurs?—R. Oui.

Q. Je présume que vous leur payez le même salaire qu'aux Etats-Unis?—R. Non, nous n'avons pas la même échelle de salaire du tout. Il n'y a pas de taux uniforme entre les exploitations américaines et celles du Cap-Breton.

Q. Payez-vous des salaires plus élevés de ce côté-ci?—R. Nous ne payons pas des des salaires aussi élevés que dans les houillères américaines mais nos mineurs font plus d'argent parce qu'ils ont de l'emploi continuellement.

Q. Nous avons eu hier un témoin qui a dit qu'il y avait plus de difficultés dans l'Alberta que dans la Nouvelle-Ecosse et que cependant on produisait le charbon dans l'Alberta à meilleur marché que chez vous.

Le PRÉSIDENT: Les membres voudront-ils restreindre leurs questions aux questions dont parle M. Wolvin?

M. Keefer:

Q. Quand les membres interrogent le témoin, que ce soit le Dr Cowan ou M. Douglas ou moi-même, si on interrompt les questions, on dérange toute la marche de l'interrogatoire. Eh bien, pour revenir à la question du coût de 4,500,000 tonnes, vous dites qu'il est de combien? $6 et quelques sous?—R. J'ai dit que nos frais en mars étaient de $7.53 la tonne.

Q. Calculez-vous dans cela la quantité produite pour les aciéries à $1.55?—R. Non, c'est le coût moyen de notre production houillère.

Q. C'est le coût réel de l'extraction?—R. Oui.

Q. Sans réduction pour ce que vous allouez aux hommes ni rien de ce genre ni pour ce que vous consommez vous-mêmes?—R. Non, c'est simplement le coût moyen de la houille.

Q. Comment calculez-vous ce coût? De qui tenez-vous compte? En général—nous ne tenons pas au détail.—R. Les salaires, les matériaux et les menus frais.

Q. Combien par tonne, pour les salaires?—R. Nous n'avons pas ces chiffres.

Q. Ni pour les matériaux?—R. Non. Comme j'avais commencé à le dire, je crois réellement qu'il serait beaucoup mieux que je ne donne pas cette analyse ici...

Q. Si nous n'obtenons pas cela de vous, à qui pouvons-nous nous adresser pour avoir ces renseignements?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous être assez bon de laisser M. Wolvin finir sa phrase?

Le TÉMOIN: Je croirais que c'est plutôt important. On semble avoir décidé que ces renseignements doivent être donnés. Je crois que c'est très sérieux de rendre ces renseignements publics. Je suggérerais respectueusement qu'avant de divulguer quoi que ce soit, on y pense bien. Si le comité le désire, je puis lui fournir les renseignements sous forme de dossiers, pour usage privé, et on pourra s'en servir pour en arriver à une conclusion, mais pas les rendre publics.

Le PRÉSIDENT: Le comité n'a pas définitivement décidé de demander le coût. Nous avons exempté la compagnie du Grand-Tronc de nous donner des renseignements définitifs sur le coût de la production houillère.

M. KEEFER: Si nous ne pouvons pas avoir ces renseignements, comment arriverons-nous à une conclusion?

M. COWAN: Nous ne pouvons pas supprimer de preuves. Je ne vois pas pourquoi nous ferions un secret de ces choses.

M. ROSS: Je crois que nous devrions savoir le coût de cette chose-là. Il nous faut le savoir. Le Grand-Tronc ne nous a pas dit quel était son profit mais il nous a dit que la houille lui coûtait $2.30 à la sortie du puits.

Le PRÉSIDENT: Ce qui comprend ses profits.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons accepté cette déclaration.

M. ROSS: Oui, nous avons accepté cette déclaration.

Le président:

Q. Cela vous satisferait-il?

M. ROSS: Cela ne nous conduirait nulle part. Si ces gens nous disent qu'ils s'imputent $2.30 à eux-mêmes...

Le PRÉSIDENT: Nous devons établir une règle pour tous les exploitants. Nous avons accepté cette déclaration du Grand-Tronc hier. Allons-nous accepter une déclaration semblable de cette compagnie-ci et des autres ou allons-nous procéder autrement?

M. ROSS: Comment pouvons-nous en arriver à une conclusion dans ce comité à moins que nous n'obtenions ces renseignements...

Le PRÉSIDENT: Je ne discute pas la question.

M. ROSS: Moi, je la discute, devant vous et devant le comité. Si nous devons savoir si le peuple du Canada paye un prix raisonnable pour son charbon, nous devons connaître le coût. On prétend payer de gros salaires aux mineurs et cela peut être vrai, mais nous ne savons pas si ces gens prennent trois ou quatre fois le profit qu'ils prenaient autrefois et nous ne pouvons pas dire cela à moins de trouver si les frais d'administration de ce merger et les gros salaires entrent dans ce coût de $6.72 la tonne.

M. COWAN: Je crois que nous devrions trouver si les mineurs reçoivent de gros salaires. Si nous ne le trouvons pas, nous ne pouvons en arriver à aucune conclusion. Nous devons aussi trouver si la compagnie fait des profits excessifs. Si ce sont les salaires excessifs qui sont la cause du mal, nous avons besoin de le savoir.

M. KEEFER: Je crois que la vraie solution, M. le président, est celle-ci: Nous représentons un haut tribunal—le parlement; nous représentons ici le public qui a un intérêt vital dans la question. Nous sommes aussi ici pour représenter la compagnie de M. Wolvin et pour ne lui faire aucun mal...

M. COWAN: Nous ne le désirons pas.

M. KEEFER: Attendez un peu. Pour faire un rapport convenable, nous devons avoir—que ce soit confidentiellement ou non, peu m'importe—mais nous devons avoir les données. Autrement, notre rapport serait sans valeur. Mais il peut se faire, et je crois que c'est très raisonnable, que les renseignements que la compagnie ne désire pas rendre publics nous soient donnés à titre privilégié et je crois que les compagnies peuvent se fier à notre loyauté pour ne pas abuser de cette confiance. Je crois que nous devrions avoir les données. J'admets avec M. Wolvin que cela ne devrait pas être rendu public, mais si ce $6.72 indique un profit anormal pour les propriétaires, nous devons prendre cela en considération de même que nous devons considérer l'anormalité des prix demandés par les ouvriers. Comment saurons-nous cela autrement?

Le PRÉSIDENT: C'est au comité à décider. Avez-vous quelque motion à proposer?

M. KEEFER: Je crois que nous pouvons passer cela. Nous ferions peut-être mieux de procéder, avec l'entente que M. Wolvin nous fournira des détails, et si nous ne sommes pas satisfaits de ce qu'il nous aura donné, nous aurons le droit de le rappeler et de l'interroger de nouveau.

Le TÉMOIN: Cela me satisfait.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du comité? Décidons l'affaire tout de suite.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Comment pouvons-nous obtenir les renseignements de cette manière confidentielle et nous en servir? Si nous faisons rapport sur la question il nous faudra dire des choses et il nous faudra sûrement divulguer cela. Je crois que le comité devrait obtenir les renseignements. Je ne désire pas faire tort à la compagnie de M. Wolvin ni à aucune société qui fait une importante besogne nationale comme celle-ci, mais je ne veux pas non plus qu'elles tirent trop d'argent du peuple. C'est tout. Je crois qu'elle fait pas mal d'argent.

Le PRÉSIDENT: Quelque membre du comité a-t-il une motion à faire pour décider cette question?

M. COWAN: Il me semble que le fait que M. Wolvin a laissé entendre qu'il ne désire pas que cela soit rendu public va porter le public à croire qu'il a quelque chose à cacher et, dans l'intérêt de sa compagnie, je ne crois pas que cela doive se faire. Je propose que la compagnie soit requise de produire, sous forme de témoignage, les renseignements désirés par ce comité relativement aux salaires et aux profits.

M. KEEFER: Aux frais, vous voulez dire?

M. COWAN: Oui, aux frais.

M. KEEFER: Aux frais raisonnables.

M. ROSS: Je crois que je ne comprends pas bien cette motion. J'espère que le comité la comprend bien.

Le PRÉSIDENT: Dr Cowan, voulez-vous relire votre motion?

M. KEEFER: Afin de mettre l'affaire en marche, je propose que M. Wolvin fournisse au président, s'il n'est pas déjà prêt à le faire, un état des frais de son exploitation, état sur lequel nous pourrons l'interroger dans la suite.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Si vous faites cela pour M. Wolvin, vous devez le faire pour tout le monde.

M. CHISHOLM: Nous allons faire revenir ce témoin du Grand-Tronc.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois qu'il devra revenir, en tout cas. Il me semble qu'il y a encore des points à élucider.

M. KEEFER: Je croyais qu'il nous avait donné cet état.

M. CHISHOLM: Non, il nous a dit qu'il y avait des profits, mais il ne nous a pas dit quels étaient les profits.

M. COWAN: Il nous l'a dit, probablement.

M. KEEFER: J'ai cru que oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je comprends qu'il n'a pas donné les profits. Il a dit que le coût à la mine était de $2.30 et qu'il y avait un profit.

M. COWAN: C'est la déclaration.

M. CHISHOLM: Je guettais cela...

Le PRÉSIDENT: Je crois me souvenir que nous ne l'avons pas pressé de nous dire quelle était le coût réel.

M. DOUGLAS: Il a donné un état...

M. COWAN: Qui indique les profits.

M. KEEFER: Le premier se rapporte à ce qu'il y a dans l'état.

M. CHISHOLM: Je n'en sais rien. Je n'ai pas vu cet état.

M. KEEFER: Il l'a déposé.

Le PRÉSIDENT: En même temps nous pouvons continuer l'examen de ce témoin et laisser le comité décider de la question lorsque nous serons pleinement saisis de la situation.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Comme c'est là, le témoin nous a donné les frais pour le mois de mars.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Le coût du charbon à la *Dominion Coal Company.*

Le TÉMOIN: F.à.b. des vaisseaux pour le mois de mars, $7.33.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Mon argument est ceci: Le temps le plus favorable où la compagnie pouvait montrer ses frais excessifs était le mois de mars de cette année et c'était sans doute le mois le plus favorable depuis dix ans. Je ne sais pas si M. Wolvin peut se rappeler aussi loin que cela l'histoire de la compagnie, mais sûrement, depuis qu'il est entré en fonction, c'est le coût le plus élevé du charbon parce que les mines n'ont été en activité que deux ou trois jours par semaine. Je crois que c'est là la conclusion naturelle à tirer, si l'on considère les inconvénients de la neige et des autres circonstances de l'hiver. Si le comité doit approfondir la question du coût et si nous devons prendre le mois le plus défavorable pour le mettre au dossier, nous devons avoir dans le dossier quelque chose qui indique que le coût en d'autres temps est inférieur à cela.

Le TÉMOIN: Je désirerais ajouter qu'au cours du mois de mars nous avons dû mettre le charbon en tas pour donner de l'ouvrage aux ouvriers. Ce n'est pas du charbon que nous vendions, mais nous cherchions simplement a tenir nos mines en activité, à tenir nos hommes occupés et à donner de l'ouvrage à faire à tout le monde. Nous avons à faire face à une situation particulière.

[M. Roy M. Wolvin.]

M. DOUGLAS (Cap-Breton): La difficulté est que tous les ouvriers n'ont pas travaillé.

LE TÉMOIN: Si nous n'avions pas entassé ce charbon, les hommes n'auraient rien eu à faire.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les mines sont-elles en activité maintenant?—R. Je n'ai pas eu de nouvelles ce matin. Nous recevons tous les jours par télégramme le rapport du rendement de la veille. Cela vient tous les matins. J'ai remarqué aujourd'hui dans le journal une dépêche annonçant que les gens, là-bas, ont été heureux lorsque la sirène a crié subitement lundi pour appeler les hommes à l'ouvrage. Nos vaisseaux commencent à entrer et je comprends que nous avons déjà un vaisseau qui part pour Montréal.

Q. Pouvez-vous ouvrir vos mines et les tenir en pleine activité? Sinon quand pourrez-vous faire cela?—R. C'est un problème assez difficile. Cela dépend de nos ventes de charbon à mesure que nous les faisons.

Q. Et vous avez un problème difficile avec 15,000 ouvriers entre les mains lorsqu'ils ne travaillent qu'un ou deux jours par semaine?—R. Certes. Je vous dis que c'était un problème difficile pour notre compagnie d'exploiter nos mines trois fois par semaine durant janvier, février et mars, lorsque nous n'avions pas besoin de le faire. Il nous en a coûté un million et quart de dollars. De la sorte nous avons pû donner de l'ouvrage à un certain nombre d'hommes ou essayé de donner quelqu'ouvrage à tout le monde alors que nous n'avions pas besoin de charbon. Je vous assure que c'était sérieux. Nous en avons plein le dos de solder tous ces frais.

M. Cowan:

Q. Vous débarrasseriez-vous de cette difficulté si vous alliez conclure cet arrangement que le *Canadian National* cherche à faire avec vous? Il essaye de passer un contrat avec vous et il semble que vous essayiez de retarder le moment de la signature. Si vous acceptiez et commenciez à remplir ce contrat, cela ne vous débarrasserait-il pas d'une grande partie de ces difficultés?—R. J'ai passé une heure, hier soir, à discuter ce contrat. Nous extrayons du charbon. Il nous faut avoir le charbon et l'exploiter aussi économiquement que possible. Nous sommes à une époque difficile et que ce contrat n'ait pas encore été signé, cela fait peu de différence, parce que, jusqu'à présent pas une tonne de charbon n'est parvenue où le *Canadian National* pouvait le prendre.

Q. Si vous aviez cette entreprise, vous pourriez commencer plus vite?—R. Le *Canadian National* prend du charbon de nous à l'heure actuelle. Il en a pris tout le mois d'avril. Le *Canadian National* n'a pas eu de retard dans la réception de son charbon.

Q. Votre déclaration, au commencement, au sujet des négociations avec le *Canadian National* a produit en moi une impression défavorable. Sans doute, le *Canadian National*, dans le passé, a cherché à acheter du charbon de vous et vous avez ouvert les négociations mais vous avez dit que vous avez fini par rejoindre M. Hanna et que l'affaire était très facile à régler. Maintenant, cette année, vous négociez par les mêmes départements. Pourquoi attendez-vous que M. Hanna vienne? Est-ce parce que M. Hanna est facile?—R Je pense que non. Vous ne croiriez pas cela si vous aviez affaire à lui. J'espérais que cette affaire se réglât hier soir, bien que M. Hanna eût sans doute confié à son département des achats le soin de conclure le marché, mais il voulait me voir, hier soir, je voulais le voir moi-même, et au cours de notre discussion, la question d'essayer à faire un contrat pour cinq ans s'est posée.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Est-ce la première fois que la question se pose?—R. Oui. Nous en avions dit un mot à différents temps. J'ai dit dans ma lettre que nous voulions faire un contrat à long terme.

M. Cowan:

Q. Vous dites que vous vous attendez à ce que la main-d'œuvre et le coût de la vie baissent; comment allez-vous trouver une base à ce contrat de cinq ans? Allez-vous vous baser sur l'échelle actuelle des salaires?—R. Il va nous falloir élaborer cela. Nous devons nous réunir dans deux ou trois jours et étudier quelque chose comme cela. Alors il va mettre son département à l'ouvrage. Il y a différends moyens de régler cela. L'un est un prix fixe ou chacun prend son risque. Il n'en veut pas et je suis pas mal certain que nous n'en voudrions pas non plus. Mais je crois qu'il est possible de baser le prix sur le coût du charbon et de leur donner le bénéfice des réductions quitte à leur faire payer les augmentations.

M. Ross: C'est assez raisonnable.

Le TÉMOIN: Quand un homme me demande de lui faire une proposition à dix heures moins quart et que je prends le train de dix heures et demie, je ne suis pas prêts à lui faire la proposition. Nos services d'exploitation et de vente doivent l'étudier et la préparer.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les négociations relatives à un contrat de six cent mille tonnes durent depuis assez longtemps. Il ne s'agit que du charbon de cette année?—R. Oui.

Q. Maintenant, cela a pris un autre aspect. Lorsque le contrat de cinq ans est venu sur le tapis pour la première fois, il n'y a pas de risque à supposer, étant donné toutes les difficultés et toutes les choses qu'il faut considérer dans un contrat de cinq ans, que les négociations sont censées traîner, surtout lorsque les négociations du contrat d'un an ont été si lentes. C'est là une inférence raisonnable? C'est dire que cela va prendre du temps. Mais que peut-on faire pour donner de l'ouvrage immédiatement aux employés de votre compagnie? Que peut-on faire tout de suite? Vous êtes assuré, si je comprends bien, que le chemin de fer a besoin de charbon et ce n'est qu'une question de s'entendre sur le prix et les conditions, mais il lui faut une grande quantité de charbon. Que peut-on faire pour pouvoir ordonner à votre compagnie de Glace-Bay, de Sydney, de Sydney-nord et Sydney-Mines de donner de l'ouvrage aux hommes tout de suite et pour longtemps? Que peut-on faire dans ce sens? Quelles difficultés empêchent de faire cela?—R. Eh bien, il m'est assez difficile de répondre à cela, M. Douglas...

M. Keefer:

Q. Voici ce que dit le chemin de fer. Il vous serait profitable d'y répondre...

Le PRÉSIDENT: Un instant, M. Keefer...

M. KEFFER: On donne les chiffres exacts. (Il lit):

"D'après votre estimation, combien faut-il de charbon à la Nouvelle-Ecosse?—R. L'estimation que nous avons faites pour la Nouvelle-Ecosse est de 1,650,000 tonnes.

Le TÉMOIN: La proposition est pour 475,000 tonnes de charbon et non pas pour 600,000.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Environ 125,000 tonnes sont pour la *Nova Scotia Steel*...? R. 600,000 dont on dit qu'on réserve 125,000 pour la *Nova Scotia Steel Company*. Je n'ai jamais discuté de contrat pour la *Nova Scotia* avec qui que ce soit, et je n'en sais rien. Un de ces jours, nous travaillerons tous sur la même chose...

Q. Laissez-moi voir si je comprends cela. N'avez-vous jamais discuté la question d'un contrat avec la *Nova Scotia*....?—R. Nous n'avons jamais eu de négociations d'aucune sorte avec la *Nova Scotia Steel Company*.

Q. Les compagnies fonctionnent séparément?—R. Oui, mais jusqu'à ce que nous soyions organisés, il n'y aura pas de négociations, mais je ne m'occupe actuellement que des 175,000 tonnes au sujet desquelles j'ai discuté avec M. Hanna hier soir, mais je crois que lorsque nous aurons cette entreprise de cinq ans elle comportera une plus grande quantité de charbon. Permettez-moi de vous parler du mouvement du charbon. Je ne puis pas parler de l'exploitation continuelle de la mine, car il nous faut faire venir nos bateaux là et leur donner de l'ouvrage.

Q. Où sont-ils actuellement?—R. Nous avons un vaisseau qui revient d'Europe. Il sera ici dans quelques jours. On me dit que nous en avons un autre qui est en route pour Montréal.

Q. Donnez-nous les noms des vaisseaux et leur capacité de chargement et l'endroit où ils sont?—R. Le *Lord Strathcona* est signalé comme chargeant lundi pour Montréal et est probablement en route. Je ne puis me rappeler les noms de tous ces bateaux.

Q. Où est le *Rose Castle?*—R. Le *Rose Castle* doit arriver dans dix jours pour charger. Il revient de Rotterdam. Le *Wabana* quitte l'Angleterre dans quelques jours et il y a plusieurs de nos bateaux dans le voisinage.

Q. Dans le voisinage de quoi? De Sydney?—R. Oui, et nous en avons quelques-uns à Halifax qu'on est à mettre en état pour le travail de l'été. Vous voyez, lundi était la première journée où nous avions le droit d'essayer à charger des vaisseaux et ils ne peuvent pas partir à cause de la glace.

Q. N'est-il pas venu un vaisseau de Montréal, le 15?—R. Oui, le vapeur *Minola* est venu de St-Jean de Terre-Neuve et est arrivé—je ne sais si c'est le 15 ou non, je crois que c'est avant-hier soir. Un de nos petits bateaux portant de l'acier est en route pour monter. Un charbonnier devait partir lundi soir, mais j'ai entendu dire mardi qu'il ne pouvait pas sortir à cause de la glace. Je voulais savoir si nous pouvions immédiatement mettre les mines en exploitation et donner de l'ouvrage aux 15,000 employés du Cap-Breton. Il y a beaucoup de commandes pour le charbon. Si vous prenez 475,000 tonnes de charbon et si vous le répartissez sur une période de sept mois, ce n'est pas un gros lot de charbon.

Q. En outre, il y a les 150,000 tonnes....R. De la Nouvelle-Ecosse.

M. Keefer:

Q. Voici ce que dit l'état — Je vais vous donner la rédaction telle quelle.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. 125,000 tonnes de la Nouvelle-Ecosse et 150,000 tonnes aussi de charbon de chemin de fer à Sydney?—R. Oui, mais ils n'ont pas pris de charbon de chemin de fer de nous. Je devrais être très particulier dans ces déclarations, parce que je ne suis pas documenté comme je le devrais être, mais à l'été...

M. Keefer:

Q. Puis-je vous donner la déclaration de monsieur Vaughan?

"Q. Je crois que vous avez dit qu'on avait l'intention de prendre 600,000 tonnes de charbon transporté par eau de la *Dominion Coal* et de la *Nova Scotia Steel* et 150,000 de la même compagnie à Springhill.—R. Oui.

"Q. Ainsi que ces 200 tonnes?—R. Oui."

"Q. Ainsi que ces 200 tonnes?—R. Oui."

Q. Ils ont grand besoin de charbon?—R. Ils m'ont dit au cours des négotiations, ces trois dernières années, qu'ils avaient un approvisionnement de charbon suffisant pour deux mois et demi.

Q. C'est bon qu'ils gardent cette réserve en cas de grève. Ils ne veulent pas toucher à cela mais ils veulent du charbon?—R. La seule réponse que je puisse faire

à M. Douglas c'est que nous avons hâte d'exploiter nos mines si nous pouvons le faire. Tout ce charbon, les 300,000 tonnes qui vont à Montréal va être transporté par la marine marchande du gouvernement canadien. Ses vaisseaux sont prêts et dès qu'ils auront le charbon ils le transporteront et nos vaisseaux à nous vont transporter tout ce qu'ils pourront. Un problème auquel j'ai à faire face, actuellement...

M. KEEFER: Pour revenir...

Le PRÉSIDENT: Laissez monsieur Wolvin finir sa déclaration.

Le TÉMOIN: Ce dont nous avons le plus besoin à l'heure actuelle c'est une somme d'environ $1,250,000 qui est engagée dans un tas de réserve de charbon. Nous l'avons amassé là pour donner de l'ouvrage aux hommes et personne au Canada ne nous aide à faire nos gros inventaires, nos bordereaux de paye et tout le reste. En toute probabilité il nous faudra enlever ce tas de charbon.

M. Douglas:

Q. Ce tas de charbon contient combien?—R. Environ 170,000 tonnes.

Q. Contesterez-vous le fait que c'était une coutume pour la *Dominion Coal Company,* lorsqu'elle ne faisait pas partie du merger *British Empire,* d'avoir jusqu'à 400,000 tonnes de charbon en tas de réserve?—R. C'est vrai.

Q. Cela ne pourrait-il pas se faire maintenant?—R. C'est pas mal difficile à solder.

Q. Je crois qu'il y a un état financier de la *British Empire Steel Corporation* ici. —R. Je ne crois pas que cela vous aide. C'est de décembre 1919. La question de solder dépend de la bonne volonté de la banque à nous avancer l'argent.

M. Cowan:

Q. C'est une affaire de banque?—R. Oui, et aussi une affaire d'inventaires considérables qu'il nous a fallu faire.

Q. Les banques vous tiennent-elles plus serrés que de coutume?—R. Non, c'est une question de finance.

M. Douglas:

Q. Manquent-elles de confiance dans votre organisation?—R. Non, mais elles semblent manquer d'argent. La situation financière est très sérieuse dans ce pays et ces grosses compagnies ont beaucoup de difficulté à solder leurs entreprises ordinaires. Il n'y a pas de discrédit pour une compagnie d'essayer à obtenir des fonds, mais les banques ne leur permettent pas de s'appuyer là-dessus.

Q. Les compagnies houillères empruntent toujours de l'argent lorsqu'elles produisent la preuve d'une production de charbon à la banque?—R. Oui, mais il y a une grande différence entre "banquer" du charbon à $2 la tonne et à $7 la tonne.

M. KEEFER: Monsieur le président, puis-je venir à la question de...

Le PRÉSIDENT: Le comité n'est évidemment pas préparé à faire une décision. Nous procédons suivant la politique que nous avons adoptée l'autre jour au sujet du Grand-Tronc et lorsque le comité sera prêt, nous ferons une décision.

M. KEEFER: Quelle politique avons-nous suivie avec le Grand-Tronc?

Le PRÉSIDENT: Le témoin du Grand-Tronc a donné le coût réel du charbon.

M. KEEFER: Le témoignage est comme suit:

"Q. Y a-t-il un profit là-dessus?—R. Oui, cela comprend notre profit.

"Q. Quel pourcentage de profit avez-vous pris, à peu près?—R. Eh bien, vous m'avez encore sur cette question.

"Q. Voulez-vous dire sur l'extraction du charbon?—R. Le coût du chemin de fer du Grand-Tronc.

"(Au président): Je dois demander que cet état soit mis au dossier.

"Le PRÉSIDENT: Sans doute, c'est de la preuve.

"Le TÉMOIN: Alors cela devient propriété publique".

Il a mis l'état au dossier.

M. COWAN: Il a mis l'état au dossier et c'est pourquoi j'ai cessé d'en parler.

M. KEEFER: Je demande que cette compagnie vous soumette, confidentiellement pour l'instant un état du coût, y compris les profits. L'autre état n'a pas été imprimé dans le rapport mais il a été déposé.

Le PRÉSIDENT: Cela confirme ce que le président a dit. Si le comité désire que cette compagnie dépose un état semblable, quelqu'un veut-il faire une motion à cet effet.

M. ROSS: Je propose que la compagnie produise un état indiquant quel prix elle demande pour son charbon.

M. COWAN: Je suggère que vous écriviez votre motion.

M. DOUGLAS: Peut-être que le meilleur moyen d'en arriver là est de demander au témoin d'abord qui tient les prix, et nous pourrions avoir ce témoin ici avec les documents. Cela ne serait-il pas le bon moyen?

M. KEEFER: Ce monsieur ne connaît pas bien ces chiffres. Quelques-uns des exploitants ou le comptable peut fournir les renseignements désirés.

Le TÉMOIN: Je suggère que vous me fournissiez une copie de la résolution, et je verrai à ce que le comité ait le renseignement demandé.

M. Keefer:

Q. Je comprends que vous n'avez pas une production suffisante pour approvisionner aucun autre marché que celui de Montréal?—R. C'est un gros problème. Il dépend entièrement de ce que nous pourrons faire avec nos frais.

Q. Savez-vous combien le marché de Montréal demande?—R. Il n'a pas besoin d'une plus grande quantité qu'avant la guerre, car on y a électrisé bien des établissements.

Q. Quelle quantité serait-ce?—R. Je ne puis vous le dire que d'une manière générale. Plusieurs de nos clients d'avant-guerre n'ont plus besoin de notre charbon maintenant.

Q. Nous de l'Ontario nous sommes vitalement intéressés à savoir où nous prendrons notre charbon. Vous aviez coutume d'aller à Duluth?—R. Oui.

Q. Quel est le taux du transport de votre charbon jusqu'à Montréal?—R. Nous avons nos vaisseaux. La chose se trouve difficile à dire. Il y a une base du coût et une base du coût qui porte intérêt.

Q. Supposons que vous exigiez un prix, quel serait-il?—R. A l'heure actuelle, nous aurions des vaisseaux à 8/6; nous ne faisons pas affaires avec les bateaux à la tonne.

Q. Donnez-le nous à la tonne.—R. A la tonne de charbon?

Q. Oui, la tonne nette.—R. Notre compagnie loue un vaisseau et paie tant par mois, ce qui comprend certains frais et outre la fourniture du charbon, fournit les frais de quaiage et autres. En prenant pour base les taux peu élevés du transport des marchandises actuellement et une exploitation heureuse, la bonne expédition de ce charbon à Montréal sur ces vaisseaux nous coûterait à peu près $1.25 à $1.50 la tonne.

Q. C'est très remarquable parce que les taux du fret sont bas aujourd'hui. Et les vaisseaux sont arrêtés dans tous les ports du monde.—R. Oui.

Q. Et lorsqu'ils n'étaient pas arrêtés, avant la guerre, le fret de la Nouvelle-Ecosse à Montréal était de 90 sous et même de 80.—R. Oui.

Q. Pourquoi dites-vous maintenant que le coût probable serait de $1.25?—R. Parce que le 8/6 sur lequel il est basé ne payerait que les frais d'exploitation de ce vaisseau et que les salaires des marins sont trois fois ce qu'ils étaient. Je dis $1.25 à $1.50, en me basant sur nos opérations

Q. Vous délivrez le charbon de la *Canadian National Railway* franco sur le quai de Sydney à quel prix?—R. Sept dollars.

Q. Et combien à Montréal?—R. Huit dollars et dix.

Q. De sorte que le taux du fret ne représente pas plus qu'une différence de $1.10? —R. Cela, c'est sur des wagons à Montréal.

Q. Ainsi le taux de transport par voie ferrée est beaucoup moins que $1.10 d'après vos propres calculs, y compris le chargement et le déchargement, la manipulation aux quais et le rechargement sur les wagons. Votre déclaration n'est pas conséquente.

M. COWAN: Le témoin a peut-être une explication à donner.

Le TÉMOIN: Ceci provient du fait de sortir d'un marché très difficile à retenir. Aujourd'hui, nous sommes forcés d'entrer de nouveau sur un marché après en avoir été exclus pendant plusieurs années.

Le président:

Q. En général, M. Wolvin, avez-vous étudié le problème de fournir du charbon aux consommateurs de l'Ontario, et, si oui, quelles en sont les probabilités?—R. La chose est impossible pour le moment et jusqu'à ce que les prix diminuent sensiblement. A mesure que le chiffre de nos frais va diminuer celui des Etats-Unis diminuera en proportion, et je suis d'avis que si leurs frais diminuent de 10 pour 100 les nôtres vont diminuer d'autant, mais dans les conditions de transport actuelles il semble qu'il est impossible de songer à entrer sur le vrai marché ontarien.

Q. Vous ne pourriez pas le faire avec la profondeur présente du canal.—R. Non.

Q. Avec un chargement de 14 pieds 6 pouces vous ne pouvez pas le faire avec profit?—R. Non, à moins de quelque secours dans le transport sur place de nos produits en vue d'assurer un approvisionnement de charbon assez considérable pour satisfaire aux exigences de ce pays au cas où les Etats-Unis nous le refuseraient.

Q. Avez-vous déjà étudié ce point?—R. Non, car j'ai toujours pensé que la chose était impossible. Nous voudrions bien doubler notre rendement si l'on nous aidait à entrer sur le marché ontarien. Le seul moyen par lequel nous pourrions en arriver là serait de se faire aider par les chemins de fer nationaux du Canada qui pourraient nous accorder des taux spéciaux de transport.

M. Keefer:

Q. Ne serait-il pas possible d'augmenter les dimensions des vaisseaux si l'on élargit le canal?—R. Ce serait de nature à ouvrir notre marché aux Américains et assurer un moyen d'accès plus facile.

Q. C'est cela qui faisait le sujet de votre crainte?—R. Non, et j'ai lieu de croire qu'un quart de siècle se passera avant que nous ayons un canal comme celui dont vous parlez.

Q. Peu importe le temps.—R. Qu'est-ce qui peut se passer dans l'intervalle.

Q. A partir des ports de Cleveland vous transportez le charbon à la tête des lacs pour jamais plus de 50 cents la tonne au moyen de vaisseaux de 8 à 10 milles tonneaux? —R. C'était le taux de l'an dernier, et ordinairement ce taux est avantageux dans un contrat de saison, ce qui signifie pratiquement 95 pour 100 du rendement de charbon.

Q. Et le taux ne dépassant guère 30 cents?—R. Oui.

Q. Au retour ces vaisseaux se chargent de blé?—R. Oui, de blé et de minerai.

Q. Si vous pouviez charger vos vaisseaux au Cap-Breton et passer par le canal comme on le fait au Sault-Sainte-Marie et y rapporter des chargements de blé?—R. A Montréal?

Q. Non, aux ports de la Nouvelle-Ecosse? Pourquoi ne transporteriez-vous pas le blé jusqu'aux confins de la province?—R. Rien ne nous empêcherait de le transporter jusqu'aux ports de Sydney.

Q. Rien, sauf un ascenseur à blé?—R. Il y a bien des difficultés dans toute besogne.

Q. Oui.—R. Et une compagnie qui expédierait de grandes quantités de blé à Sydney, si nous avions là un ascenseur, devrait faire des affaires immenses et avoir un

trafic régulier si elle ne tenait pas à fonctionner à des taux au sujet desquels on ne connaît rien.

Q. On transporte de grosses cargaisons à Buffalo?—R. Oui.

Q. Et de là à la mer?—R. C'est vrai.

Q. Si cette cargaison était transportée directement à la mer par de gros vaisseaux, est-ce que cela ne serait pas à notre avantage?—R. Je le crois.

Q. Et de là les steamers de cabotage le transportent à toutes les parties du monde? —R. D'après mon expérience il me semble que vous pourriez charger le grain non seulement de Port-Arthur et de Fort-William à Montréal mais de ces deux premiers centres en Europe ou ailleurs. Si le grain est destiné à Montréal, le vaisseau, afin d'aller en Nouvelle-Ecosse charger son charbon, aurait à faire un voyage supplémentaire de huit ou neuf jours de Montréal, aller et retour, avant de se mettre en route directe.

M. Douglas:

Q. Mais si ce grain devait être transporté à Sydney, il n'y aurait pas cette perte de temps?—R. En théorie cela pourrait marcher, mais en pratique il n'en est pas ainsi.

M. Keefer:

Q. Pourquoi ce même vaisseau ne pourrait-il pas le transporter directement à Sydney?—R. Pourquoi ne le transporte-t-il pas à Québec aujourd'hui?

Q. Parce que les facilités de manipulation sont installées à Montréal; ce n'est qu'une question d'accommodement?—R. Oui, et plus le port grandira plus le besoin de nouvelles installations se fera sentir.

Q. Je crois bien qu'en Nouvelle-Ecosse on demande un peu de prospérité?—R. Nous tronsporterons le grain jusqu'à Louisbourg et Sydney et nous chargerons de charbon pour le voyage de retour. Cela ajoutera à notre concurrence.

Q. Aujourd'hui, vous faites le voyage de retour sans chargement?—R. Absolument sans charge.

Q. Et il vous faut exiger un taux de fret comme si vous étiez chargés?—R. Oui.

Le président:

Q. Chaque année l'Ontario utilise 13 millions de tonnes de charbon bitumineux et il est possible que la consommation augmente encore. Depuis quelques années les gens de cette province ont de la difficulté à se procurer leur approvisionnement. Qu'est-ce que la *Dominion Coal Company* peut faire pour améliorer la situation? C'est une question d'ordre général.—R. Elle ne peut rien à moins que le chemin de fer lui accorde des taux de transport préférentiels et je ne crois pas qu'elle puisse les obtenir. Il faudrait lui accorder du secours pendant quelques années pour lui permettre de se créer un marché dans l'Ontario. Si on nous accordait un subside pendant quelques années je crois que nous pourrions faire les travaux de développement nécessaires, sachant d'avance que nous aurions un débouché pour nos produits. Nous serions assurés de cet excédent de production et cela suffirait à retenir nos nouveaux marchés.

Q. Ou encore si des conditions nouvelles vous permettaient d'augmenter sensiblement la production de vos propres mines, vous pourriez parvenir à produire à meilleur marché la tonne?—R. Oui.

Q. La chose n'est-elle pas possible?—R. Oui, si nous arrivions à produire 10 millions de tonnes par année, je crois bien que le prix en serait réduit, et c'est précisément ce à quoi vise la *British Empire Steel Corporation*. D'abord cette compagnie cherche à grouper ensemble les différentes compagnies houillères en vue de faciliter l'exploitation d'une mine à l'autre, d'en obtenir plus d'argent et réduire les frais supplémentaires, d'augmenter l'efficacité dans le transport, faire servir tout au

meilleur avantage et peut-être, par l'entremise de grosses compagnies, capitaliser l'entreprise.

Q. Le seul moyen de trouver un marché pour 10 millions de tonnes est d'étendre vos marchés actuels, je suppose?—R. Oui, à moins que nous puissions découvrir des marchés en Europe.

Q. Et ce serait toujours une extension?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable de chercher à en fournir à l'Ontario?—R. Je le préférerais de beaucoup; mais supposons que vous puissiez obtenir $7 la tonne en Europe livré sur vaisseaux et qu'en Ontario vous ne puissiez pas vous attendre à plus de $6 la tonne sur vaisseaux, qu'est-ce que vous feriez?

Q. Tout dépend de la marge des profits que vous réalisez sur ces sept dollars. Il faut satisfaire la demande locale ou bien empêcher le charbon de sortir du pays. Nous ne pouvons pas fermer nos industries pour satisfaire les profits d'une seule compagnie.—R. (Pas de réponse).

M. Cowan:

Q. Québec est sans contredit un marché naturel pour les mines de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Que faites-vous pour retrouver dans Québec le marché que vous y avez perdu? Est-ce que vous suivez quelque plan définitif?—R. Comme je viens de le dire nous y avons perdu notre marché et il est très difficile de le retrouver. C'est une charge que vous ne pouvez pas comprendre; cela entre dans nos affaires. Nous avions autrefois de très bons clients à Montréal, de bons Canadiens qui ne veulent plus acheter chez nous.

Q. Est-ce qu'ils vous en donnent la raison?—R. Il y a d'autres gens qui ont fait affaires avec eux, il y a quelques années, à un moment où le charbon était difficile à avoir; il est possible qu'ils aient payé 14 ou 15 dollars la tonne pour ce charbon, mais on leur en a fourni. Certaines gens paieront le prix ou se souviendront de ceux qui leur ont aidé au besoin et payeront plus cher pour le même produit. Voyons, par exemple, le marché du charbon américain; nous courons à chaque commande qui se transporte à Montréal, nos agens sont là à chaque fois que se vend le charbon; mais je suis d'avis qu'il faudra encore deux ou trois ans avant que certaines gens se décident à abandonner le charbon américain et cela rien qu'à cause du service qu'on leur a rendu en temps difficile.

Q. Quant à la qualité du charbon, vous n'avez pas de difficulté?—R. Je considère notre charbon de qualité supérieure, bien que beaucoup de gens discutent ce point lorsque vous leur vendez ce produit.

Q. Au cours de votre témoignage vous avez dit que vous possédiez 2,000 maisons autour de vos mines. L'autre jour on a déclaré ici que les conditions hygiéniques de ces maisons laissaient à désirer et qu'en conséquence il y avait beaucoup de malaise. Est-ce vrai?—R. Je ne fais pas autorité dans cette question, mais je vous dirai les résultats que j'ai obtenus au cours d'une enquête que j'ai faite à ce sujet. Je puis dire en toute sûreté qu'il y a des campements miniers où il existe de meilleures conditions; par contre il y en a qui laissent beaucoup plus à désirer sous ce rapport; en somme je crois que nos mines de la Nouvelle-Ecosse représentent en matière d'hygiène la moyenne des camps miniers du pays.

Q. Le représentant de l'Alberta nous a dit que les compagnies minières de sa province ne fournissaient pas de logements à leurs hommes et qu'elles s'en trouvaient beaucoup mieux. Serait-ce parce que vous fournissez des logements qu'il y a du mécontentement?—R. Je puis dire que l'entretien de nos maisons l'an dernier nous a coûté $226,000 de plus que nous en avons tiré en loyers.

Q. Est-ce que vous louez ces maisons ou bien vos hommes en sont-ils les propriétaires?—R. Nous en sommes les propriétaires, pour la plupart, et nous en tirons un loyer nominal de $6 par mois; nous dépensons plus pour l'entretien que nous recevons en loyers.

Q. Et ils ont cela par-dessus leurs gages?—R. Oui. Je tiens aussi à déclarer que nos mineurs de la Nouvelle-Ecosse reçoivent des salaires plus élevés que dans nulle autre partie du monde, et, à cause de cela, leur condition en général est satisfaisante.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ce n'est pas ce qu'en disent les conclusions de la Commission royale.—R. Je suis peiné d'apprendre cela, mais je crois que dans nos relations avec les hommes vous verrez que ma déclaration à ce sujet est exacte.

Q. Pourtant cette commission a entendu des témoignages?—R. Je crois que nous avons démontré à leurs représentants que nos mineurs de la Nouvelle-Ecosse recevaient les meilleurs salaires, que durant la guerre ils avaient touché les augmentations de salaires les plus considérables, qu'ils étaient mieux payés que n'importe quels autres mineurs, sauf peut-être ceux de l'Alberta dont les traitements avaient été beaucoup augmentés, bien que je ne sois pas préparé à discuter ce point.

Q. Puisqu'il en est ainsi, comment expliquez-vous que la Commission royale chargée de faire enquête sur les logements, les salaires, etc., des mineurs, ait accordé une augmentation de $1 par jour et, un peu plus tard, soit au mois de juin, une autre augmentation de vingt cents?—R. Je n'ai pas lu ce rapport et je ne m'accorde pas avec ses conclusions, mais à la lumière des faits et des conditions actuels, c'est ce qui faisait l'objet de leurs recherches, ce rapport s'explique par lui-même.

M. Ross:

Q. Vous avez lu le témoignage de M. Caye, n'est-ce pas?—R. Non, je ne l'ai pas lu.

Q. Dans son témoignage M. Caye dit que le Grand-Tronc, dans ses mines de l'Ohio, produisait du charbon au taux de $2.30 la tonne et l'on estime que cela représente un profit raisonnable; d'autre part, vous nous avez laissé entendre que vous étiez assez renseigné au sujet de l'exploitation des mines américaines. Il y a une marge considérable entre $2.30 la tonne et votre coût de production de $7.53 la tonne. Je pensais, d'après ce que vous avez dit déjà, que vous pourriez expliquer au comité la raison de telle marge. Il n'y a pas à douter que M. Caye nous ait dit la vérité, et je présume que vous ne dites que ce qui est vrai. Pouvez-vous nous expliquer cela?—R. M. Caye doit dire la vérité et vous supposez que je suis dans le même cas?

Q. Je ne cherche pas à attaquer, c'est le renseignement que je veux avoir.—R. Il me semble que le comité devrait se procurer ce témoignage et faire venir ici des gens capables de vous renseigner. Je suis d'avis que personne ne peut parler des conditions minières chez-nous d'une façon plus authentique que les mineurs eux-mêmes.

M. McKenzie:

Q. Je lui ai demandé s'il était lui-même mineur et s'il connaissait quelque chose de leur système minier; il me répondit dans la négative. Il voulait établir une comparaison entre les conditions minières au Cap-Breton et celles des Etats-Unis.—R. Je crois que vous devriez avoir quelqu'un qui puisse vous donner cette information.

M. KEEFER: Voilà le point principal.

M. Cowan:

Q. Comment se fait-il que la production du charbon coûte plus en Nouvelle-Ecosse qu'ailleurs?—R. Si vous voulez accepter mon opinion telle que faite d'après ce que d'autres gens m'ont dit, je puis vous la faire connaître à l'instant, mais je ne saurais vous parler d'après mon expérience.

M. Ross:

Q. Vous avez dit être renseigné à ce sujet dès le début de votre témoignage. Est-ce que les salaires y sont plus élevés?—R. Dans les mines américaines les salaires sont fixés d'après un taux quotidien. Ils sont un peu plus élevés, mais en général nos hommes font plus d'argent à cause de l'emploi constant.

Q. A cause de l'emploi constant?—R. Oui. Tout ce que j'en sais c'est que les conditions minières y sont absolument différentes; ce sont aussi des mines différentes.

Q. En quoi consiste cette différence?—R. Je ne saurais le dire à l'instant, mais, en général, les deux tiers de nos hommes ne servent pas directement à la production proprement dite. D'après ce qu'on me dit, nos mines ne peuvent se comparer qu'avec celles des Etats-Unis qui produisent l'anthracite—voilà sur quel point l'on devrait établir une comparaison et non avec les mines de charbon bitumineux. Je crois que vous pouvez obtenir cette information d'autres gens.

M. Cowan:

Q. Votre commerce à l'étranger est assez considérable. Faites-vous la concurrence à l'étranger avec le produit américain?—R. L'an dernier nous avons vendu un peu de charbon à l'étranger. L'an dernier on nous a offert jusqu'à $28 la tonne pour du charbon que nous avons vendu ici à $8, si nous avions voulu sacrifier la somme de 28 millions de dollars en respectant la demande du gouvernement à l'effet de pourvoir aux besoins locaux.

Q. Vous dites que vous vous proposez de développer un commerce considérable avec les Antilles. Comment pouvez-vous vous attendre à cela en concurrence avec le charbon américain?—R. Nous pourrions en arriver à cela au moyen de subsides canadiens. Si nous avions là nos propres installations nous pourrions acheter du charbon américain et l'y transporter en été, puis, en hiver, tenir nos mines de la Nouvelle-Ecosse à fonctionner et nos hommes à l'œuvre, car en hiver le champ à exploiter chez-nous est très limité.

M. Keefer:

Q. Je ne crois pas que ce soit vrai, mais on m'a dit aux Antilles que le charbon de la Nouvelle-Ecosse était livré dans un état de désagrégation considérable. J'ose croire qu'il n'en est pas ainsi; en savez-vous quelque chose?—R. Il s'agit de savoir avec quel charbon on l'a comparé; nous en avons en effet en Nouvelle-Ecosse un charbon qui se désagrége.

LE PRÉSIDENT: Est-ce que cela termine l'interrogatoire du témoin?

M. Keefer:

Q. Vous proposiez l'ouverture d'un marché aux Antilles?—R. Il s'agit pour nous d'un marché de six mois. Aux Etats-Unis on est assuré de la production de l'année sans tenir compte du nombre de jours consacrés à l'exploitation; tandis que nous, nous avons les bras liés pendant les mois d'hiver.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je n'aime pas cette déclaration à l'effet que pour la *Dominion Coal Company* ce soit une question de six mois par année; il n'en a pas été ainsi depuis dix ou quinze ans. Est-ce qu'on n'y a pas été à l'œuvre pendant les mois d'hiver jusqu'à cette année? —R. Je n'ai des relations avec cette compagnie que depuis un peu au delà d'un an; je ne me sens pas préparé à répondre à cela. Vous pouvez bien en prendre note et obtenir le renseignement de quelque autre personne. Cependant, ils ont dû souffrir de quelques périodes d'accalmie.

Q. Je présume que nous pouvons avoir un état à cet effet, savoir le nombre de jours de chômage comparativement aux années antérieures et servant à démontrer que

ce n'est pas ici une question de six mois par année.—R. La Dominion a bien fonctionné cet hiver malgré des conditions adverses.

Q. A-t-on d'autres questions à poser au témoin? Il est près d'une heure.

M. Douglas:

Q. Une question seulement et c'est important. Je demandais à M. Wolvin s'il ne pouvait pas trouver quelque plan en vue de faire fonctionner la mine dès maintenant en Nouvelle-Ecosse, et il m'a répondu que la seule difficulté qu'il éprouve est une difficulté financière. Il me dit qu'ils ont 170,000 tonnes de charbon d'entassées au Cap-Breton et qu'il est difficile pour eux d'en entasser davantage. Je lui demandais s'il ne pourrait pas trouver de solution au problème de mettre immédiatement ses mines en marche et d'émettre une ordonnance à cet effet.—R. Je ne dis pas qu'elles ne fonctionneront pas à cause de cela; je dis seulement que c'est là ma plus grande difficulté.

M. Cowan:

Q. La solution dans le moment c'est le contrat avec les chemins de fer Nationaux du Canada, n'est-ce pas?—R. Peu importe quel contrat, nous cherchons sans cesse à en obtenir.

Q. Il me semble que ces négociations exigent trop de temps, surtout à cause des conditions actuelles.—R. Je suis d'avis qu'on devrait à l'heure actuelle hâter les choses autant que possible; je crois que le National du Canada devrait à l'instant accepter notre offre.

Q. Si j'ai bien compris, il s'agit d'une difficulté financière?—R. Je ne dis pas que nous ne ferons pas fonctionner la mine simplement à cause de cela, mais je veux être franc et vous déclare que notre aciérie fonctionne et nous entassons de l'acier qui n'est pas vendu. Si nous vendons du charbon au gouvernement nous ne toucherons aucun argent avant 90 jours.

Q. Ils sont lents à payer, ces gens?—R. Je n'en sais rien, mais il y a cette perspective. Les inventaires accusent des produits en quantités immenses.

Q. J'ai ici un état en date du 22 mars 1921 qui porte la signature de la *Merrick, Mitchell & Co.* Est-ce que vous nous avez donné un état de l'actif de cette compagnie? —R. C'est la date à laquelle on a certifié cet état; l'état proprement dit a été préparé au 31 décembre 1919. Nos états vérifiés jusqu'au 31 décembre dernier ne sont pas encore prêts. Les conditions ont beaucoup changé au pays. Tant de capital attaché que je crains fort que nous soyons dans l'obligation de faire un emprunt pour payer nos gens. Nous avons tout le minerai et toutes les pièces d'acier pour satisfaire ces contrats; tout ce matériel dort là depuis la préparation de cet état financier qui couvre notre actif flottant, nos espèces en argent, en produits, prêts faits par la compagnie au Canada et aux Etats-Unis, obligations du gouvernement, billets et comptes recevables, le tout se chiffrant à environ 45 à 50 millions de dollars. D'ailleurs je préférerais ne pas discuter ici l'état financier de notre compagnie.

Q. Tout cela relève de la question. M. Wolvin déclare qu'à cause de difficultés financières sa compagnie est incapable d'exploiter plus de charbon et donner de l'emploi continu.—R. J'ai fait une déclaration, supposée véridique, à l'effet que c'est là notre situation; j'espère que vous allez prendre ma parole, car je désirerais de tout cœur qu'il n'en fut pas ainsi.

LE PRÉSIDENT: Il faut ajourner à une heure.

M. Keefer:

Q. Ce droit douanier de 53 cents que nous devons payer en Ontario sur le charbon, affecte-t-il de quelque façon le prix de votre charbon? Vous ne pouvez pas vendre sur les marchés ontariens; d'autre part ils ne peuvent pas concourir avec vous à Winnipeg ou dans les provinces maritimes. Pourquoi continuer ce droit?

M. MCKENZIE: Ce n'est que neuf pour cent du tarif.

[M. Roy M. Wolvin.]

LE PRÉSIDENT: Avant que le comité ajourne, j'ai quelque chose à lire. C'est dire que lorsque nous aurons fini de ce témoignage si nous n'en sommes pas satisfaits nous pourrons appeler ici n'importe quel fonctionnaire de la compagnie pour nous donner les renseignements désirés:—

"Il est proposé par M. Ross, appuyé de M. Cowan:

"Que les propriétaires de mines appelés ici comme témoins soient tenus de fournir au comité des états mensuels détaillés de 1912 à date relativement au coût de production du charbon par tonne et y compris séparément tous les item inclus dans tel coût, lesdits états devant être certifiés par leurs apurateurs".

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Quant à M. Wolvin, je crois qu'on a encore quelques questions à lui poser; est-ce que l'on se propose de se réunir demain?

LE PRÉSIDENT: Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Le témoignage de M. Wolvin n'est pas achevé.

M. MCKENZIE: Le témoin est renvoyé. M. Wolvin a demandé la permission de témoigner devant ce comité sur l'entente que ce serait sa dernière visite ici, puisqu'il devait partir dès demain.

M. WOLVIN: J'ai pris plusieurs engagements qui sont de nature à m'empêcher de revenir et j'ai dit que c'était la seule fois que je pouvais y venir. Je serai ici cet après-midi, mais je demande qu'on veuille bien m'excuser davantage. Je crois que vous pourrez obtenir d'autres personnes tout ce que vous désirez savoir.

LE PRÉSIDENT: Si l'on me permet, je crois que le comité devrait s'efforcer d'abréger l'examen et de s'en tenir plus au témoignage que le témoin est appelé à rendre. Je crois que nous avancerons plus vite ainsi et obtiendrons de meilleurs résultats.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): M. Keefer a pris beaucoup de temps. Le docteur Chisholm n'a pas encore posé une seule question; il n'en a pas eu l'occasion, pas plus que M. McKenzie.

M. CHISHOLM: Je crois bien que l'on se propose d'accorder à tout membre du comité le temps qu'il voudra prendre; c'est à cette fin que le comité a été établi.

LE PRÉSIDENT: Tout ce que je demande aux membres du comité qui désirent poser des questions, c'est de se restreindre aux questions auxquelles le témoin est tenu de répondre.

Le comité ajourne jusqu'à 2 heures de l'après-midi.

Le comité se réunit de nouveau à 2 heures p.m.

LE PRÉSDENT: Le comité voudra bien se mettre à l'ordre. Avant de procéder, monsieur Douglas, il a été fait au cours de l'intermission une proposition que je crois excellente à l'effet que tout membre du comité désirant interroger le témoin devra à l'avenir se tenir debout. Lorsqu'il reprendra son siège il sera censé avoir fini et céder sa place à un autre membre du comité. Cela aura pour résultat d'éliminer la confusion des questions.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Maintenant que nous avons pris le lunch, je me demande si vous ne seriez pas prêt à faire quelque déclaration relative à l'exploitation complète des mines du Cap-Breton et cela le plus tôt possible.—R. J'ai tellement hâte de voir les mines fonctionner à leur entière capacité que je crains de dépasser la vérité en vous disant quand nous espérons pouvoir le faire. Ce fonctionnement signifie autant à nous-mêmes qu'aux mineurs. J'ai lieu de croire que le rendement des opérations de cette semaine sera plus considérable que celui des dernières semaines. Je ne serais nullement surpris que ce soit une semaine qui va se continuer, et c'est l'intention de la compagnie

de faire fonctionner ses mines à leur entière capacité dès qu'il y aura un débouché pour nos produits, que la compagnie soit en état de les vendre ou de financer si elle ne peut les vendre.

Q. Enfin, monsieur Wolvin, je crois qu'il est sage de déduire de vos paroles que vous vous attendez à ce que vos mines fonctionnent continuellement à partir d'aujourd'hui.—R. Je crois que la situation s'améliore très vite; il peut se faire, cependant, que nous soyons tenus de fermer nos mines supérieures entièrement si nous ne pouvons pas obtenir du charbon sur une base de concurrence relativement au complet rendement.

Q. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse, monsieur Wolvin, est la propriété de la Couronne?—R. Nos compagnies ont des baux à long termes, baux pris plusieurs années passées et qui existent encore à l'heure actuelle, sur lesquels nous payons des droits régaliens au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et qui sont inclus dans nos frais d'exploitation; ces droits constituent pour la province une grande partie de ses revenus.

Q. En quelque sorte c'est une utilité publique?—R. Je ne me sens pas autorisé à répondre à cette question.

Q. Puisque les baux sont la propriété de la Couronne c'est donc une utilité publique?—R. Je ne me sens pas autorisé à répondre à cela.

Q. Relativement à l'exploitation des mines, vous ne traitez pas de fait votre entreprise comme une utilité publique?—R. Je ne sais pas quel traitement cela implique; je crains que la question me soit un peu confuse; je ne saisis pas bien ce que vous voulez dire par " traiter comme une utilité publique ". Dans le genre d'affaires où je suis engagé et je considérerais comme utilité publique un voiturier ou une entreprise sous le contrôle du gouvernement, en ce qui a trait aux prix et au genre de service destiné à tous en toutes choses; mais je suis d'avis qu'on ne nous considère pas comme utilité publique parce que nous ne sommes pas dans le commecre d'exportation. Dans le commerce que nous faisons tant en Nouvelle-Ecosse que dans les autres provinces, je ne vois pas que l'on puisse nous considérer comme utilité publique, car je ne constate pas de différence entre nos opérations d'aujourd'hui et celles que nous ferions à titre d'utilité publique. Il faudrait y penser beaucoup avant d'exprimer son opinion à ce sujet.

Q. Tous les droits dont jouit votre compagnie proviennent des baux que vous avez signés avec la Couronne; par conséquent le charbon appartient à la Couronne. Est-ce que cela seul ne fait pas de votre entreprise une utilité publique?—R. Je ne suis pas autorisé à juger de la chose et les baux peuvent s'interpréter d'eux-mêmes.

Q. En dehors des voituriers; voici qu'on considère comme utilité publique les services d'éclairage?—R. Je ne suis pas un expert pour répondre à ces questions.

Q. Si vous étiez considérés comme utilité publique par les autorités provinciales, quelle différence cela ferait-il?—R. Je le confesse, je n'en sais rien.

Q. Vos taux ne sont pas sujets à l'attention de quelque commission; j'entends, les taux pour le charbon? C'est la compagnie seule qui les détermine, n'est-ce pas?—R. C'est une question de commerce.

Q. Nul prix spécial n'est accordé aux consommateurs de la Nouvelle-Ecosse distinguant ainsi ceux-ci des consommateurs des autres provinces?—R. Je crois que c'est une question à laquelle je ne doive pas répondre ici; j'aime mieux cela. C'est une question de commerce individuel, de variation des prix de mois en mois; d'ailleurs on ne vend pas aux consommateurs de Montréal dans les limites de la Nouvelle-Ecosse. Il peut arriver que nos gens de la Nouvelle-Ecosse aient à payer plus cher pour le même charbon que les consommateurs de Montréal; le contraire également peut se produire. Je ne puis donner à cette question une réponse satisfaisante. Ce

peut être encore une question de concurrence où il s'agit de produire le plus possible à meilleur marché.

Q. Au point de vue du consommateur et des mineurs, vos mines ne pourraient-elles pas fonctionner dès maintenant si vous aviez un débouché pour vos produits?—R. Au point de vue du consommateur?

Q. Oui?—R. Il n'y a pas de consommateur s'il n'y a pas de marché; du moins, si ce consommateur existe et n'achète pas de charbon, je ne vois pas la raison de votre question. C'est le consommateur qui fait le marché; c'est une et même chose.

Q. Si les mines fonctionnaient continuellement en ce moment, vos frais de production ne seraient pas aussi élevés?—R. Oui, si nous pouvions doubler notre production nos frais seraient diminués en conséquence.

Q. Par conséquent le fonctionnement irrégulier de la mine contribue à augmenter vos frais de production au point de vue du consommateur?—R. Il peut se faire qu'il en soit ainsi, mais ordinairement le consommateur paye un prix établi par la concurrence. En conséquence, il peut se faire aussi que cela n'affecte pas le coût de la production. Mais ce sont les conditions d'exploitation qui doivent faire le sujet de cette discussion — conditions du moment. Vous cherchez à découvrir un moyen qui contribuera à mettre les mines en état de produire et non à vous assurer de l'approvisionnement futur du combustible au Canada. Vous envisagez la situation d'après les conditions telles qu'elles existent au mois d'avril et qui ne sont pas des conditions normales.

Q. Je parlerai de l'approvisionnement futur.—R. Oui, quelle est votre question.

Q. Dans un instant.—R. Très bien.

Q. Eh bien, moins vous produisez de charbon, ou plus irrégulièrement votre mine fonctionne, plus le coût du charbon est élevé?—R. Oui.

Q. Et le contraire peut également se produire?—R. En même temps si nous devions fermer nos mines entièrement et avoir en magasin une bonne production à expédier, cela causerait toute une détresse dans le district. Si pendant l'hiver nos mines avaient été fermées afin de nous permettre de fonctionner d'une façon continue en ce moment, cela aurait jeté beaucoup de misères dans la région.

Q. Est-ce qu'il existe un système de comptabilité uniforme relativement aux mines de la *Dominion Coal Company*?—R. Il doit.

Q. Est-il uniforme au système de la *Nova Scotia Steel Co.*?—R. Je ne connais pas le système de la *Nova Scotia Steel and Coal Company.*

Q. Que penseriez-vous d'une décision du gouvernement demandant l'adoption d'un système de comptabilité uniforme par tous les exploitants de mines de charbon au pays?—R. Je suis d'avis que nos affaires sont à l'heure actuelle déjà encombrées de l'intervention du gouvernement, et plus tôt on nous aura rendu un peu de notre liberté sous ce rapport plus tôt nous serons en mesure d'accomplir davantage. Je suis d'avis que nous sommes mieux sans trop d'intervention de la part du gouvernement.

Q. Regardez les Etats-Unis, par exemple; savez-vous ce qui se passe dans ce domaine?—R. Non, je ne le sais pas.

Q. Et au sujet de ce merger, M. Wolvin, le but, en l'établissant, n'était-il pas la première fois de se procurer une plus grande somme de capital?—R. Il n'a été établi qu'une seule fois.

Q. Lorsqu'au début on en a parlé?—R. J'ai pu y prendre part, mais je ne saurais analyser la situation qui existait à cette époque, bien qu'il soit évident que le but des intéressés était de se procurer un certain capital en vue de développer cette industrie sur une plus grande échelle, et surtout l'industrie du charbon à chaudière de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Mais en définitive le capital n'était pas augmenté?—R. Lorsqu'il fut établi définitivement il n'était pas question d'y placer une plus grande somme de capital.

[M. Roy M. Wolvin.]

Q. Où la charte du merger a-t-elle été accordée?—R. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Je préférerais vous entendre appeler cette entreprise la *British Empire Steel Corporation,* car je ne la connais sous d'autre nom.

Q. Quelle est la production de la *British Empire Steel Company*?—R. Quelle en est la production?

Q. Oui, comparativement à la production totale du charbon en Nouvelle-Ecosse? —R. Je ne le sais pas.

Q. Pouvez-vous nous donner un état général à ce sujet?—R. Non, car je n'en sais rien.

M. KEEFER: Il est très important d'avoir quelque idée de la somme de charbon que vous contrôlez.

Le TÉMOIN: De mémoire, je dirais, probablement—si les mines fonctionnaient à toute capacité—de 50 à 60 pour 100, ou environ cela. A vrai dire je n'en sais rien, et je préférerais ne pas voir cela dans le dossier.

Le président:

Q. Pouvez-vous nous dire le nombre de tonnes que vous produisez?—R. Je ne suis pas capable de vous dire le nombre de tonnes que les compagnies associées produisent; je sais que leur rendement augmente à chaque mois. Elles ont toutes entrepris de développer leurs mines respectives, les mieux outiller, leur donner une meilleure énergie et des outillages plus modernes, et sans doute elles seront en mesure d'augmenter le chiffre de leur production; mais à combien se chiffre actuellement leur pleine capacité à l'heure actuelle, je ne saurais le dire. Il y a un grand nombre de mines en Nouvelle-Ecosse en dehors du contrôle de la *Dominion Coal Company* et de celui de la *Nova Scotia Steel and Coal Company.*

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Seriez-vous surpris d'apprendre que cette production comparée s'élève à 90 pour 100?—R. Oui, j'en serais très, très surpris et j'en douterais à moins que ce ne fut absolument prouvé.

M. Keefer:

Q. (Indiquant le livre). Voici la production totale pour 1920 d'après le rapport de la province, ministère des Travaux publics et des Mines.—R. Quel est le pourcentage?

Q. Vous pouvez l'en déduire. La *Dominion Coal* produit 3 millions de tonnes contre un total de cinq millions.—R. C'est une question de pourcentage.

Q. Vous y trouverez vos mines et de là vous pourrez en arriver au pourcentage? —R. Le *Nova Scotia* et la *Dominion,* 5,687,000, soit un peu au-dessous de 70 pour 100.

M. Chisholm:

Q. Est-ce que la *Cumberland* est comprise?—R. Cela ajoutera 413,000 tonnes, portant le pourcentage à environ 75 pour 100.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Et l'Acadia?—R. Non compris.

Q. On pourrait bien y faire entrer la production de l'Acadia?—R. Je ne saurais vous dire dans le moment si l'Acadia nous appartient ou non.

Le président:

Q. Vos calculs sont basés sur les chiffres.—R. Les chiffres dont je me sers sont ceux que m'a présentés le comité et qui sont extraits du rapport annuel des mines pour la province de la Nouvelle-Ecosse pour 1920, page 96.

M. Cowan:

Q. Je reste sous l'impression que votre compagnie doit être immense puisque vous ne savez pas qu'elles mines vous appartiennent.—R. Nous sommes intéressés à l'Acadia mais je ne sais pas si nous en sommes les propriétaires.

M. Keefer:

Q. Est-ce un intérêt de contrôle?—R. Je ne le sais pas; je ne le crois pas. Nous pouvons y avoir quelques actions ou obligations, ou quelque chose de la sorte.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ainsi, M. Wolvin, à titre de président de la "British Empire Steel Corporation" vous n'êtes pas en mesure de dire si vous contrôlez ou non la "Acadia Coal Company, Limited"?—R. Non, je ne le suis pas. Si nous avons quelque contrôle, ce doit être par l'entremise de la "Nova Scotia Steel & Coal Company", savoir quelque intérêt que cette compagnie peut avoir dans l'Acadia.

Q. Pourriez-vous nous donner des renseignements précis à ce sujet?—R. Je pourrais le savoir; et je ne tiens pas à donner des renseignements à moins qu'ils soient authentiques, à moins que j'en sache quelque chose.

Q. M. Wolvin, avez-vous quelque état relatif au nombre de jours de chômage dans les opérations de la "Dominion Coal Company" au cours de la présente année?—Au cours de l'exercice clos le 31 mars?

Q. La présente année civile?—R. Vous ne parlez que de la seule époque pendant laquelle nous ayons eu des jours de chômage — soit janvier, février et mars. Prenez n'importe quelle année, civile ou financière, et vous verrez qu'il y a chez nous moins de chômage que partout ailleurs; c'est une déclaration d'ordre général, mais je sais qu'il y a chez nous moins de chômage qu'aux Etats-Unis.

Q. Nous ne voulons pas savoir ce qui existe ailleurs; nous cherchons à savoir l'étendue de chômage au Cap-Breton.—R. Je n'ai pas de données à ce sujet, c'est-à-dire le nombre de jours de chômage au Cap-Breton récemment; mais nous avons marché à tous les jours où nous avions des commandes à remplir ou l'argent nécessaire pour nous permettre d'entasser du charbon non vendu.

Q. (Remettant au témoin des documents.) Vous pourriez jeter un coup d'œil là-dessus; c'est un état des jours de chômage de la "Dominion Coal Company" pour le mois de mars.—R. Qui a préparé ceci?

Q. Cet état s'explique de lui-même.—R. Je vois, c'est M. McLaughlin qui a préparé ceci. C'est un document que je n'ai pas eu le plaisir de voir avant aujourd'hui. Je lis la plupart de ces états dans les journaux. Je ne sais pas si son exactitude est de 50 pour 100 ou 150 pour 100.

Q. Vous n'avez pas de renseignement à ce sujet?—R. Aucun. Je sais que notre production est tombée à environ un tiers de notre capacité. Je ne sais pas quels jours nos mines ont fonctionné, mais je puis dire que, il y a environ trois semaines, j'avais le plaisir de causer avec M. McLaughlin qui est le secrétaire de la "United Mine Workers of America", district n° 26, — c'est ce que porte ici sa signature; il y avait avec lui le président, M. Baxter. Nous avons longuement discuté cette affaire en vue d'en arriver à une entente qui nous permettrait de produire du charbon à meilleur marché afin d'avoir des commandes. J'ai causé longuement de la chose avec MM. Baxter et McLaughlin et nous avons discuté les meilleurs moyens à prendre pour améliorer la situation et il a semblé que si nous fermions nos mines supérieures nous pourrions fournir du charbon à 60 cents de moins la tonne, mais cela impliquerait la fermeture entière de nos mines supérieures. Ils ont fait remarquer qu'une telle procédure causerait beaucoup de détresse dans la région; finalement nous avons décidé que la meilleure chose à faire était de continuer comme par le passé et faire marcher les mines autant de jours la semaine que possible de façon à donner à chacun le plus

d'ouvrage possible. Nous nous sommes séparés avec l'entente qu'ils s'efforceraient de trouver un moyen qui nous permettrait de faire fonctionner toutes nos mines et de produire à 60 cents à meilleur marché au lieu de ne laisser fonctionner que nos mines de qualité inférieure où cette économie de 60 cents est assurée.

Q. Voulez-vous préparer pour le comité un état montrant les jours de chômage chez vos employés?—R. Oui.

Q. Et je présume que les mêmes conditions existent dans l'industrie de l'acier; veuillez nous faire tenir un état analogue pour celle-ci.—R. Je serai heureux de le faire.

Q. Je suppose que vous avez préparé un état de la production, des ventes et de la distribution du charbon aux mains des compagnies affiliées pour la présente année? —R. Nous avons discuté la chose et arrêté des chiffres approximatifs, comme aussi nous avons esquissé les débouchés que nous espérons faire avant longtemps; je n'ai pas ici ces chiffres.

M. Cowan:

Q. Au début vous avez dit qu'à moins de placer vos opérations sur une base compétitives vous seriez obligés de fermer quelques-unes de vos mines supérieures. Maintenant, à votre avis, qu'est-ce qu'il y aurait à faire chez vous pour produire sur une base compétitive? Est-ce une question de salaires, ou qu'est-ce qu'il faudrait faire?—R. Eh bien, c'est une combinaison de tous les frais; nous nous attendons à pouvoir réduire les frais graduellement; nous ne pouvons pas nous attendre à une réduction des salaires, car nous avons une entente à respecter à ce sujet.

Q. Oui, c'est vrai; mais les ouvriers qui chôment chez vous perdent évidemment beaucoup d'argent. Ne serait-il pas mieux pour eux d'accepter des salaires plus bas et ne pas perdre de temps que de continuer dans l'état de choses actuel?—R. C'est bien certain; si les mineurs de la Nouvelle-Ecosse pouvaient comprendre la situation telle qu'elle est et la conduite qu'ils devraient suivre dans les circonstances, ils nous enverraient leurs représentants en vue d'établir une nouvelle échelle de salaires avant qu'il soit trop tard pour retenir nos marchés; s'ils travaillaient continuellement au lieu de prétendre que nos prix restent trop élevés, nous pourrions éviter de dire un jour qu'eux ayant perdu leur emploi il ne nous reste qu'à voir nos marchés fermés.

Q. Leur avez-vous proposé quelque chose de ce genre?—R. Je ne crois pas qu'il m'appartienne de leur proposer des choses de ce genre. Ils n'ont pas respecté leurs contrats avec la *Dominion Coal Company*". Ils ont violé leur contrats en nous obligeant de signer de nouveaux contrats que nous considérons avoir été signés de bonne foi et contre la pression exercée sur nous par toutes les provinces maritimes; notre compagnie est reconnue pour le respect qu'elle a des contrats, et si j'allais proposer quelque chose à ces gens, j'outrepasserais mes droits, comme le penseraient MM. Baxter et McLaughlin. Cependant, je n'en reste pas moins d'avis que les mineurs feraient mieux de s'assurer d'un emploi continu.

Q. Il va sans dire que vous vendez votre charbon à différents prix à des endroits différents, de façon à pouvoir satisfaire à la compétition?—R. Assurément.

Q. Avez-vous réduit le prix de votre charbon dans la province de Québec, que je considère comme un marché naturel, afin de faire face à la compétition?—R. Non, parce que nous n'avons pas vendu là depuis bien des années. C'est la première fois que nous offrons un prix dans Québec depuis la guerre. Nous leur avons offert un prix que je crois que nous devrions avoir afin de réaliser un profit raisonnable.

Q. A quel prix avez-vous vendu votre charbon aux chemins de fer nationaux en 1918? Vous en souvenez-vous?—R. Non, je ne me le rappelle pas; en 1918? Je crois que nous l'avons vendu à quatre piastres, si je ne me trompe.

M. Douglas:

Q. Je crois que vous avez déjà fait mention de $4.35.—R. Oui, ce qui représentait une erreur de 74 cents.

M. Cowan:

Q. Le prix en est plus élevé depuis que la *British Empire Steel Corporation* en exerce le contrôle? Pourquoi le prix en est-il plus élevé?—R. Vous faites erreur. Le prix du charbon n'a pas augmenté depuis que la *B.S.C.* en a le contrôle.

Q. Vous en êtes bien certain?—R. Absolument.

M. Douglas:

Q. Le prix fixé pour les chemins de fer a été augmenté, n'est-ce pas?—R. Il n'y a eu aucune augmentation de prix depuis que la *B.S.C.* en a le contrôle; il n'y a pas eu d'augmentation du tout, nulle part; s'il y a eu quelque changement, ce fut pour en réduire le prix.

Q. Depuis le 7 dernier?—R. Oui.

Q. C'est à cette date que vous faites remonter le contrôle en question?—R. Oui.

M. KEEFER: Combien de temps passé?

M. DOUGLAS: Le 7 du mois présent, lorsque le merger fut établi.

Le TÉMOIN: Quelques jours passés seulement. Je n'ai fait aucune besogne commerciale.

M. Cowan:

Q. J'ai compris que vous faisiez des affaires à titre de compagnie depuis assez longtemps?—R. Non, aucune sous le titre de *British Empire Steel Corporation.* Cette corporation n'a fait aucun commerce avec qui que ce soit et depuis sa constitution la *Dominion Coal Company* n'a augmenté le prix de ses produits à aucun endroit, et s'il y a quelque changement de fait quelque part ce fut pour en réduire le prix; tant qu'à la *Nova Scotia Coal Co.*, je ne sais pas quels prix elle a offerts ni avant ni après cette date.

Q. Mais il me semble que le prix que vous avez offert aux chemins de fer Nationaux du Canada il n'y a pas très longtemps—prix établi, je suppose, par la nouvelle corporation, est plus élevé que celui que vous lui ayez offert à aucune date antérieure? —R. Non; je voudrais m'assurer de cela; je suis presque certain que la chose se passait antérieurement à cela, avant que je me sois rendu dans l'est à cette assemblée. On n'en a pas augmenté le prix depuis cette date et je dois dire que le prix offert aux chemins de fer Nationaux n'est pas plus élevé que celui qu'il nous ont payé par le passé; toutefois, s'il y a eu augmentation du prix, ce ne fut que 5 cents la tonne. Notre prix est toujours fixé par la voie de contrats; nous leur avons donné une soumission et s'il y a une différence de prix entre ceux des diverses soumissions elle n'a jamais dépassé 5 cents la tonne.

Q. Et à titre de corporation vous n'êtes pas tenus responsables de ce que ces différentes compagnies ont pu faire à ce sujet antérieurement au 7 de ce mois?—R. Je pense bien que les créanciers peuvent nous tenir responsables, mais la *British Empire Steel Corporation* n'a eu rien à voir dans les opérations de ces compagnies avant ou après sa constitution.

M. Douglas:

Q. Quelle était la valeur des actions de la *Nova Scotia Steel* sur le marché au moment de l'établissement du merger?—R. Parlez-vous du prix auquel ces actions se vendaient?

Q. Oui, le cours?—R. Les rapports du marché indiqueraient cela; de 37 à 42 peut-être, en argent américain; je n'en suis pas certain.

Q. Et la Dominion? Environ la même chose, je suppose?—R. En argent canadien —l'autre se pratique surtout à New-York—de 44 à 45 probablement; je ne m'en souviens guère.

Q. Vous proposez que la meilleure chose à faire en face de la présente crise serait d'établir une nouvelle échelle de salaires?—R. Oui, je crois que ce serait tout à l'avantage des unions ouvrières de chercher à négocier avec nous à ce sujet.

Q. En d'autres termes, vous proposez que les compagnies payent des salaires moins élevés dans les circonstances?—R. Je dis que notre compagnie est prête à remplir ses contrats. On m'a demandé quelle serait l'attitude la plus sage que devrait prendre les mineurs. Je ne suis pas en mesure de leur donner des avis, pas plus que ma compagnie. C'est une opinion personnelle que j'ai exprimée et peut-être aurais-je dû ne pas répondre à cette question.

M. Cowan:

Q. C'est-à-dire, vous pensez que ce sont les mineurs qui devraient prendre cette initiative?—R. Ce n'est pas à nous de le leur dire. Si je vous dois $100, je puis vous demander d'en accepter $50 en règlement, surtout si je vous le dois à vous-même, mais dans un contrat de cette nature il ne nous appartient pas d'en parler aux hommes.

M. Douglas:

Q. Pensez-vous que ce soit raisonnable pour les hommes d'en prendre l'initiative lorsque, en même temps, votre compagnie a émis de nouveaux stocks sur lesquels, en définitive, on s'attend a récolter des dividendes? Cette politique n'est-elle pas contraire à celle que vous voulez voir exercer dans le cas des mineurs?—R. S'il en était ainsi, j'accepterais votre point de vue, mais les conditions dont vous parlez n'existent pas.

Q. Voulez-vous dire qu'on n'a pas émis des obligations additionnelles?—R. Non, sauf dans le cas où ces obligations fussent absolument couvertes par un surplus de recettes conséquent; on n'a pas émis d'actions mouillées.

Q. Mais y a-t-on versé un capital additionnel?—R. Nons aurions été heureux d'en faire verser si la chose avait été possible.

Q. Mais, dites-moi, est-ce qu'on y a versé du capital additionnel?—R. Non, et aucune action mouillée n'a été prise.

Q. N'est-il pas vrai que pour toute action ordinaire de la *Nova Scotia Steel* ou de la *Dominion Coal,* ou peut-être de la *Dominion Steel Corporation,* on émet au possesseur de l'action une action semblable au cours dans la *Nova Scotia Steel* ou la *Dominion Steel* en plus d'un boni?—R. Je ne sais si l'on peut appeler cela un boni. Je sais qu'on a donné des actions en échange; on peut représenter cela par le terme boni. Cependant, je ne crois pas que par ces questions vous puissiez arriver à ce que vous voulez savoir dans ce cas particulier et je voudrais, à ce sujet, déclarer que toute augmentation de capital-actions qu'accusent les dossiers de la *British Empire Steel Corporation* représente une somme inférieure à celle que comprennent les surplus de recettes accumulées dans les compagnies constituantes et qui n'ont jamais été réparties; j'ajouterai qu'on n'a jamais émis d'actions mouillées ni de capital additionnel sur lequel on ait pu réaliser quelque profit.

Q. Aucun capital additionnel?—R. Non; je vous dirai. . .

Q. Le montant du capital additionnel?—R. Il y a là un calcul à faire qui demanderait quelque temps.

Q. C'est une information de haute importance qui a une portée considérable sur la question à l'étude, parce que, si je comprends bien, pour deux actions (et le public ne saisit pas bien) qui existaient auparavant, il y a maintenant en existence trois actions de même degré. Cela n'est-il pas vrai? Je ne cherche pas à savoir si elles sont à 40 ou 45.—R. Ce serait tellement erronné qu'il faudrait corriger.

Q. Dites-nous ce qui en est.—R. Je crois bien que les chiffres seraient de nature à expliquer tout; le comptable pourrait vous fournir ces renseignements et vous dire d'où le capital est venu.

M. Cowan:

Q. Nous serons heureux d'avoir ces renseignements.—R. Il me fera plaisir de vous le procurer par l'entremise de quelqu'un qui puisse analyser le tout et vous renseigner d'une façon précise.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je cite d'un de vos mémoires, à titre de président de cette compagnie, daté de Montréal, le 1er mars 1921, et voici que vous dites que ce n'est pas tout à fait exact? —R. J'ai dit qu'il faudrait corriger votre déclaration.

Q. Que vaut aujourd'hui une action de $100 de la *Dominion Steel* si l'on veut échanger son stock pour celui de la *British Empire Steel Corporation*?—R. $95 en actions préférentielles et $40 en actions ordinaires.

Q. En d'autres termes, l'on toucherait en action au cours près d'un tiers de plus qu'on aurait eu auparavant?—R. Oui.

Q. N'est-ce pas ce que j'ai dit?—R. J'ai cru que vous aviez dit plus d'un tiers.

Q. Le dossier indiquera ce que j'ai dit.—R. Alors, je vous prie de m'excuser pour ne pas avoir compris si vous avez dit cela.

Q. Voilà le cas de la *Dominion Steel.* Les mêmes remarques s'appliquent à la *Nova Scotia Steel.* Pas tout à fait, mais bien près, n'est-ce pas?—R. Bien près.

Q. Ainsi l'on pourrait dire qu'en matières de garanties, en dehors des obligations et débentures qui restent telles qu'elles étaient auparavant, si je comprends bien, il y a environ un tiers de plus de capital versé dans la *British Empire Steel Corporation* que dans les compagnies constituantes?—R. Non, monsieur.

Q. Un instant; environ un tiers de plus, à part ce fait que nul capital additionnel n'a été versé dans la compagnie? Maintenant, si cela n'est pas exact, voulez-vous nous dire en quoi c'est faux?—R. Je dirai tout simplement que n'importe lequel de vos comptables pourrait analyser cet état et montrer quels furent les capitaux émis par les trois compagnies constituantes avant leur affiliation, et, d'après vos chiffres, prouve que les émissions de capital de la compagnie n'en seraient pas augmentées de plus de 25 pour 100 et que toute augmentation constatée ne se chiffre pas à la somme des recettes accumulées des compagnies.

Q. En admettant qu'il y ait là un surplus équivalant au montant des nouvelles actions émises, il n'en reste pas moins vrai que le capital-actions émis est augmenté d'un tiers?—R. Quelle différence cela peut-il faire si c'est un surplus ou du nouveau capital? Vous ne semblez pas saisir.

Q. Assurément je saisis, et je crois que ma prochaine question servira à montrer ce à quoi je veux en venir: il y a là environ un tiers de plus de capital-actions. Je suppose que la corporation entretient l'espoir qu'un jour elle pourra toucher des dividendes sur ce capital additionnel?—R. Je crois que ses membres auraient parfaitement droit de payer des dividendes dès maintenant sur ce capital tout comme ils pourraient débourser leur surplus et acheter de nouvelles actions.

Q. Sans y ajouter de capital?—R. Assurément.

M. Keefer:

Q. Combien se vendaient les actions à cette époque?—R. En dollars et en cents?

Q. Quelle était la valeur du surplus?—R. M. Keefer, la *Dominion Steel Corporation* a versé dans son propre stock, tout comme l'a fait la *Nova Scotia Steel Corporation,* l'argent qui n'avait jamais été réparti. Elle en a versé plus que la valeur en cours des actions. On a laissé dans l'entreprise tout le capital disponible en vue de le faire servir au développement des propriétés.

Q. Vous auriez pensé que cela était de nature à affecter la valeur du stock?—R. Il n'existe pas à ma connaissance de stock qui se vend à sa valeur.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Pouvez-vous nous fournir un état couvrant les huit dernières années, à compter de 1912, du montant de charbon fourni à la *Dominion Iron and Steel Corporation* par la *Dominion Coal Company*?—R. Oui, je puis fournir cela facilement.

Q. Ainsi que—R. Un instant, s'il vous plaît; ne pensez-vous pas que vous entrez un peu trop avant dans nos affaires personnelles?

Q. Je ne veux pas faire cela; de fait, j'allais vous demander des renseignements au sujet de votre aciérie et ma question vous aurait indiquer parfaitement...?—R. Votre arrière pensée?

Q. Oui. Peut-être pouvons-nous passer à l'instant à l'aciérie.—R. Très bien. Je puis vous obtenir cet état; je ne crois pas qu'il vous soit de grande utilité, mais il n'y a pas de raison pour vous le refuser.

Q. Au sujet de l'aciérie, voulez-vous nous parler de la situation. Le président s'objectera peut-être à cette question parce qu'elle ne se rapporte pas tout à fait au point, bien que je le pense, étant donné que les fonds de la corporation ont servi à la construction de l'établissement, et peut-être ne se serait-on pas plaint, s'il en eût été autrement, au sujet de l'insuffisance du capital actif et de l'extension de leurs aciéries? —R. C'est une affaire à régler entre le gouvernement et notre compagnie; je crains d'en parler.

LE PRÉSIDENT: Je ne suis pas un avocat, M. Douglas, et peut-être que je ne vois pas le point aussi vivement que ne le ferait un avocat. Vous ne faites allusion qu'à la déclaration relative au surplus de la *Dominion Iron and Steel Corporation*?

M. DOUGLAS: Peut-être je pourrais éclaircir la chose en posant une ou deux questions.

M. Douglas:

Q. La *Dominion Iron and Steel Corporation* a dépensé plusieurs millions dans la construction d'une aciérie dont le contrat émanait du gouvernement fédéral?—R. Oui.

Q. Et ce contrat a été abrogé?—R. On nous a donné ordre de ne plus fabriquer de l'acier en plaque en vertu de ce contrat. Je crois que c'est en substance les instructions que nous avons reçues; je suppose qu'on peut dire abrogé.

LE PRÉSIDENT: M. Douglas, je ne crois pas qu'il soit convenable pour le comité de faire enquête au sujet d'un contrat pour la fabrication des plaques d'acier. Ne pouvez-vous pas obtenir les renseignements que vous désirez sans entrer dans ces détails?

M. DOUGLAS: Il y a toujours deux côtés à une question et une des choses qui s'en dégagent, c'est qu'on aurait cherché à obliger le gouvernement à rembourser à cette compagnie une très grosse somme d'argent qu'elle aurait dépensée en vertu du contrat qui a été annulé.

M. KEEFER: Pensez-vous que ce soit ici le lieu et le temps d'entrer dans ces détails? Ce n'est pas la question que nous sommes appelés à solutionner, mais il s'agit pour nous de déterminer la nature de l'approvisionnement futur du combustible au Canada.

M. DOUGLAS: Ma question a trait à cela.

M. KEEFER: C'est là une chose qui doit se régler entre le gouvernement et cette compagnie; qu'avons-nous à y voir?

M. DOUGLAS: Si le gouvernement remboursait à cette compagnie plusieurs millions de dollars, cet argent serait disponible pour le développement de propriétés houillères que cette corporation il me semble pourrait probablement utiliser.

M. KEEFER: S'il vous répond un oui ou un non à cette question, serons-nous plus avancés?

LE TÉMOIN: Je crois que M. Douglas pense aux immenses besoins d'argent dans lesquels la compagnie se trouve. Nous avons certainement besoin d'argent, car le nôtre est attaché dans l'aciérie et s'il ne l'était pas nous pourrions l'utiliser à d'autres choses.

LE PRÉSIDENT: Il peut se faire que je fasse erreur au point de vue légal, mais parlant au point de vue pratique et à titre de profane, je suis d'avis qu'il serait préférable de ne pas interroger le témoin sur cet article.

M. Keefer:

Q. Je me demande si M. Wolvin voudrait nous faire connaître son opinion au sujet de la déclaration du ministre de l'Alberta à l'effet de convertir le charbon en coke. Peut-être le témoin n'est-il pas renseigné à ce sujet. Un expert de l'Ouest nous disait l'autre jour que ces hauts fourneaux pourraient servir à faire le coke.—R. Nous avons étudié la question du transport dans les provinces maritimes en vue de nous placer sur le marché, et nous n'avons pas pu arriver à des ventes qui nous assurassent quelque profit.

M. Cowan:

Q. M'avez-vous laissé entendre que vous fassiez entrer dans vos frais actuels les pertes que vous avez subies pendant que vous étiez sous le contrôle du gouvernement? —R. J'ai, dans une lettre, je crois, prétendu que le développement nécessaire à nos mines et que nous avions négligées pendant la guerre, causant une diminution annuelle de rendement de 5 millions à 3 millions de tonnes, représentait une charge dont on aurait dû tenir compte dans le coût du charbon pendant ces années. En d'autre termes, nous avons sacrifié l'état de nos mines et le contrôleur du combustible ne nous a point permis de nous rembourser; par conséquent nous avons été obligés de prendre sur nous de remettre ces mines en état de produire.

Q. C'est-à-dire, vous employez cet argent à cette remise en valeur?—R. Nous en employons un peu. Nous avons eu peu de temps à consacrer à cela avant cet hiver. L'an dernier nous produisions tout le charbon qui nous était possible de produire; les chemins de fer l'exigeaient; tout le monde le demandait et à peine si nous pouvions fournir.

M. Keefer:

Q. L'an dernier?—R. Oui, jusqu'au mois de novembre. Nous ne pouvions pas avoir assez de charbon pour satisfaire tout le monde.

Q. Les rapports constatent qu'en 1919 on expédiait 64,000 tonnes de charbon et 1920, 557,000 tonnes. Vous deviez fournir les chemins de fer et les marchés locaux; même les marchés européens?—R. A l'hiver de 1920 nous avons signé des contrats pour la vente de charbon en vue de l'exportation, cherchant ainsi à nous trouver quelque débouché, et vous remarquerez, par cette lettre que j'écrivis à M. Hanna, que c'est là une des raisons pour lesquelles tout notre charbon était vendu. Nous lui en avions vendu plus qu'il n'avait l'habitude d'acheter de nous. Notre rendement ne s'était pas accru comme nous le pensions et, par conséquent, nous avons eu beaucoup de difficulté à prendre soins de notre besogne; ainsi, si vous étudiez les détails de ces 557,000 tonnes de charbon exporté vous verrez que la *Dominion Coal Company* ne produit pas comme par le passé, comparativement à ce que produit la province de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Je comprends que le gouvernement vous a offert $55 la tonne?—R. Non, monsieur.

Q. Hier le gouvernement a signé un contrat pour 50,000 tonnes de la *Algoma Steel Co.* Avez-vous cherché à obtenir cette commande au même prix?—R. Je n'ai pas entendu dire avant hier soir que le gouvernement avait signé.

Q. Est-ce que vous négociez du tout avec la compagnie de chemin de fer à ce sujet?—R. Assurément, mais ces choses sont de celles que nous tenons pas à amener de notre côté.

Q. Etant donné le complet fonctionnement de vos mines?—R. Les rails nous coûteraient aujourd'hui $62.50; nous avons offert des rails roulés bien au-dessous du prix de revient. On nous a jamais offert aucun prix pour des rails roulés.

Q. Cela mettrait le charbon à quel prix?—R. A environ $3.40 et alors il nous faudrait vendre les rails à 62.50.

Q. A un prix dont vous parliez et au sujet duquel vous prétendiez ne rien perdre même à $1.55.—R. A l'heure actuelle, vous dites qu'il y aurait un profit à réaliser même à $55?—R. A $55 il n'y a pas de profit à réaliser; il nous serait impossible de réaliser un profit dans les conditions actuelles. Ce sujet serait aussi long à discuter que le sujet de l'enquête sur le commerce du charbon, surtout si vous cherchez à savoir ce qui s'est passé dans les aciéries. Aussi, lorsque le National du Canada achète du charbon de nous, il sait nous envoyer un représentant qui tient à discuter le prix de revient.

Q. D'après les rapports du gouvernement, voici les chiffres: de la *Dominion Coal Company*, 427,636 tonnes; de la *Nova Scotia*, 58,082 tonnes; expédié en Europe en 1919 64,000 tonnes. Il appert par ceci que vous vendiez sur ce marché étranger à cette date.—R. J'ai compris que la situation ne pouvait pas embrasser de telles proportions, car nous fûmes incapables de remplir notre contrat, et, en conséquence, nous avons perdu ces relations et d'autres compagnies ont profité du commerce que nous avions développé.

Le comité ajourne jusqu'à vendredi, le 22 avril, à 1.30 heures p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ, N° 425,
VENDREDI, le 22 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour étudier en détails la question de l'approvisionnement futur du combustible au Canada s'est réuni à 10.30 du matin, sous la présidence de M. Steele, son président.

Le PRÉSIDENT: Le comité voudra bien se mettre à l'ordre.

Nous allons demander à M. Côté, le secrétaire provincial de l'Alberta, de témoigner de nouveau ce matin et lorsqu'il aura fini nous entendrons M. Dick, l'agent des ventes de la *Dominion Coal Co.*

L'honorable J. L. CÔTÉ est rappelé.

Le PRÉSIDENT: M. Côté.

Le TÉMOIN: Messieurs, avant de témoigner je voudrais relever quelques déclarations faites par M. Cook, de la division des Mines, qui a comparu devant ce comité. J'ai ici un journal qui porte à la tête d'une de ses colonnes le titre suivant: "Plusieurs mines de charbon de l'Alberta détruites par des étrangers ignorants." Je ne sais pas le nombre d'étrangers qui sont chargés d'exploiter des mines dans l'Ouest, mais je ne crois pas qu'il y en ait du tout, sauf si l'on considère les Ecossais et les Gallois comme des étrangers.

M. Cowan:

Q. Et les Canadiens français?—R. Ils ne sont pas aussi avancés que cela.

M. McKenzie:

Q. Je dois vous prévenir que vous êtes embarqué sur un terrain dangereux.—R. Je vous en remercie.

Le président:

Q. Vous ne considérez pas les Ecossais comme des étrangers en Alberta?—R. Non, monsieur. Il y a des diplômés en charge des mines, des surveillants, des contrôleurs, des patrons de mine et des gérants. Ces hommes sont tenus de passer des examens devant des inspecteurs. Je crois qu'il y a douze inspecteurs de mines qui sont tenus de faire rapport sur l'état des mines au point de vue de la sécurité, etc.

M. Blair:

Q. C'est le gouvernement de l'Alberta qui nomme ces inspecteurs, je suppose?—R. Oui, et c'est leur devoir de faire des inspections pour s'assurer que des mesures soient prises pour sauvegarder la vie des hommes et la propriété. Ils font des visites périodiques aux mines, à tous les deux mois environ, et présentent un rapport complet au sujet de l'état des mines. Si l'on juge du témoignage donné par M. Cook, on constate qu'il n'est jamais allé dans l'Ouest; je crois qu'il a d'ailleurs admis cela. Une grande partie du capital placé dans les mines de l'Alberta vient de différentes parties du monde, et il n'y a pas de doute que ces mines ont eu à souffrir de cela, j'entends surtout au point de vue financier. Les capitalistes qui demeurent à l'étranger sont éloignés du centre des opérations et il arrive souvent qu'ils envoient des gens de l'Angleterre ou des Etats-Unis pour prendre charge de leurs mines; ils ne connaissent pas les conditions locales, ni la science minière comme il arrive souvent; par conséquent,

la situation financière des compagnies en souffre très souvent. J'ai toutefois espoir que les choses s'arrangeront avec le temps.

Je crois que vous cherchez à savoir ce matin l'étendue des problèmes auxquels nous avons à faire face dans l'Alberta, leur mode de solution et la possibilité d'étendre notre marché vers l'Ontario où l'on pourra le rejoindre à celui des mines de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que les mines de l'Alberta souffrent du manque d'un système de distribution convenable. On expédie chaque tonne de charbon au moyen de fourgons, et très souvent on éprouve de la difficulté à localiser ces wagons; il s'en suit qu'advenant la rareté des wagons destinés au transport les mines sont fermées et les mineurs chôment. C'est surtout l'automne qu'on demande du charbon; c'est aussi à cette époque que les wagons sont en grande demande pour le transport du grain—il s'en suit une difficulté à se procurer les wagons nécessaires. Lorsque j'avais charge d'une mine là-bas, nous avons eu à souffrir beaucoup de cet état de choses. Il est vrai que pendant la guerre la situation était encore pire qu'aujourd'hui. Un des directeurs de mine a fait la déclaration que nous travaillons seulement 16 jours par mois, et que nous ne pouvions pas tenir nos mines ouvertes, bien que nous avions ordre de les tenir à fonctionner. Si nous avions un système de remisage à Winnipeg, et plus tard dans les autres centres, cela aiderait à la circulation satisfaisante des wagons. Je suis d'avis que nous devrions avoir un immense établissement de remisage comme ils ont aux Etats-Unis sur le *Tidewater Pool*, où l'on apporte tout le charbon pour en faire l'essai, déterminer sa qualité et le vendre selon sa valeur. Nous pourrions avoir un établissement où l'on ferait le classement du charbon comme ils font à *Tidewater Pool*. Si nous avions un dépôt d'emmagasinage à Winnipeg où ce charbon serait classé, cela aiderait beaucoup à la situation, et si l'on demandait du charbon en Ontario, on puiserait dans ces entrepôts dont la réserve pourrait s'élever à un million de tonnes.

M. Cowan:

Q. En cas d'urgence?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Est-ce qu'il serait un peu détérioré?—R. Le charbon bitumineux ne le serait pas du tout. Je n'ai jamais trouvé de signes de détérioration dans ce charbon même après avoir été entassé pendant trois ans. Sans doute, si on l'entasse de quinze à vingt pieds de haut—il faudra l'étendre.

M. Blair:

Q. Avez-vous étudié la question du coût de construction d'un dépôt d'emmagasinage?—R. Non; la province de l'Alberta ne se sent pas capable d'entreprendre un tel établissement; on prétend que ce doit être une entreprise du gouvernement fédéral. J'en ai causé avec un grand nombre de propriétaires de mines et tous semblent croire que cela serait nécessaire, surtout dans le cas du charbon à chaudière.

Le président:

Q. Le charbon à chaudière ne se détériore-t-il pas?—R. Non. Je ne pose pas à titre d'expert en la matière, mais je me base sur l'opinion d'une foule d'ingénieurs pour croire que ce genre de charbon ne se détériore point. Sans doute, dans le transport de ce produit, il faudrait jouir d'un taux spécial pour l'été, disons une baisse de vingt pour cent, par exemple.

M. Cowan:

Q. Quand commenceriez-vous cela?—R. A compter du printemps, jusqu'au mois d'août—mai, juin, juillet et août.

Q. Croyez-vous qu'il faudrait le classer, j'entends une plus grande quantité pour le premier mois?

LE PRÉSIDENT: Le témoin veut parler des taux de transport.

M. COWAN: Oh, je comprends.

LE TÉMOIN: Cela dépendrait de l'emmagasinage; on pourrait ainsi décongestionner le trafic de l'automne, lorsque le blé entre. Si nous pouvions jouir d'une baisse de 20 pour 100 dans les taux de transport, nous pourrions plus facilement nous rapprocher de l'Ontario; sans doute, c'est là le problème immédiat. Si je suis bien renseigné vous votez cette année une certaine somme d'argent pour les recherches industrielles; il me semble que si l'on fait une enquête au sujet du charbon, on devrait la faire dans l'Alberta où nous sommes en face de sérieuses questions se rapportant à ce genre de produit.

M. Cowan:

Q. C'est-à-dire que l'Alberta soit comprise dans notre programme?—R. Oui. M. Stanfield, qui est maintenant notre ingénieur en chef, travaillait autrefois ici dans un établissement d'essai relevant du gouvernement fédéral, et il constata qu'il ne pourrait pas faire des recherches à sa façon à moins qu'il ne fût sur le champ même; c'est pourquoi nous avons réussi à l'amener dans l'Alberta où il peut étudier sur place. Vous avez déjà de bonnes installations d'essai et d'autre outillage que nous ne nous sommes pas encore procurés, cependant, cette année, nous achetons pour environ $10,000 de matériel de laboratoire pour l'analyse du charbon.

Q. Vous avez tout récemment établi un bureau de recherches scientifiques dans l'Alberta?—R. Oui.

Q. Et vous seriez prêts à coopérer avec le gouvernement fédéral dans ces recherches?—R. Assurément. Il y a des problèmes immédiats à étudier et qui, à mon sens, seront résolus en définitive par le transport maritime dont j'ai parlé l'autre jour, ainsi que par l'emmagasinement des eaux dans les montagnes et dont on alimenterait la Saskatchewan. Cette eau pourrait servir au transport du blé et du charbon de l'Alberta, et bien que ce projet ne puisse pas s'accomplir immédiatement, je crois qu'en définitive on pourra le réaliser.

Q. Si je comprends bien, si vous réussissez à opérer ce transport par voie d'eau sur la Saskatchewan nord et sud jusqu'à Winnipeg vous seriez alors en mesure de fournir l'Ontario de charbon et concourir dans cette province sur le marché créé par le produit américain?—R. Bien près; je crois que si nous pouvions établir un taux de transport par eau de 1½ mill, cela porterait le taux de transport à $1.50 de l'Alberta à Winnipeg.

Q. De fait, avec l'établissement d'un tel système, le transport par voie ferrée de l'Alberta aux centres ontariens ne serait pas plus élevé que celui du même transport de la Pennsylvanie aux mêmes centres de l'Ontario.—R. Je ne le pense pas. Nous n'aurions que 400 milles de voie ferrée et l'on pourrait opérer ce transport par trains de wagons du dépôt d'emmagasinage de Winnipeg. C'est là que se trouve, à mon sens, la première solution du problème.

Q. Au sujet de votre enquête de cette route maritime de la Saskatchewan, avez-vous quelques données sur lesquelles appuyer votre taux de 1½ mill?—R. Non, ces données sont le résultat d'une enquête au sujet de la rivière Howe.

Q. Où fait-on mention de cela?—R. Je ne crois pas qu'il soit ici question des taux à exiger. On ne parle pas de taux, mais il y a un rapport que je pourrai faire tenir au comité et qui est le résultat d'une enquête faite sur la rivière Howe par une commission d'ingénieurs représentant le gouvernement des Etats-Unis; d'après ce qu'on m'en dit cette rivière ressemble beaucoup à la Saskatchewan.

Le président:

Q. Selon le trafic qu'il pourrait y avoir à faire?—R. Nous avons aussi le trafic qui, avec le temps, grandirait. A l'heure actuelle il n'y a qu'un tiers de la ligne d'utilisée. La réalisation de ce projet ne se ferait pas dans une année; c'est une entreprise qui

demanderait, disons, une vingtaine d'années car il a fallu cinq ans pour en faire les levés seulement. Maintenant, si vous comparez l'avenir au passé vous constaterez que trente ou trente-cinq ans passés il n'y avait là aucun trafic et aujourd'hui nous avons trois chemins de fer; sans doute ces trois services n'ont pas tout le travail qu'ils pourraient exécuter mais le trafic augmente à chaque année. Si ma mémoire est fidèle les taux étaient, sur la rivière Howe, pour le même parcours, de 1.14 mill et sur les fleuves européens, la Volga et autres, ces mêmes taux ne s'élèvent pas à plus de 1.25 mill. Maintenant, cette route maritime serait payée presque en entier par le développement de l'énergie électrique qui servirait à l'emmagasinage dans les Rocheuses.

Q. Je suppose que vous vous attendez à obtenir un marché pour cette énergie électrique lorsque ces améliorations seront exécutées.—R. Voyez, l'on aurait deux immenses rapides à chaque côté d'Edmonton. Edmonton développe sa propre électricité au moyen de charbon; il est probable que cette dernière ville l'utiliserait toute.

M. Blair:

Q. Est-ce qu'il serait nécessaire d'avoir des écluses?—R. Je le pense; les levés qu'on a faits ont pourvu à cela.

Q. J'entends entre Edmonton et Battlefield?—R. Non, il n'y en a pas beaucoup à cet endroit. On estime que le drainage et l'enlèvement des cailloux coûteraient $4,800,000; la construction des écluses, des barrages et des canaux, est estimée à $14,000,000. On devrait pouvoir développer deux mille chevaux-vapeur dans ces rapides emmagasinés dans les montagnes.

M. Ross:

Q. Je voudrais me faire renseigner davantage sur la distribution uniforme des wagons dont vous parliez il y a un moment. Voudriez-vous expliquer cela? Vous avez là trois chemins de fer et deux ou trois cents mines; veuillez nous expliquer cela en quelques mots.—R. Je ne saurais ajouter à ce que j'ai dit, sauf que certains propriétaires de mine ont de l'influence avec les autorités ferroviaires; ils obtiennent les fourgons sans trop de difficulté, tandis que le petit propriétaire qui exploite son coin est forcé de s'en passer.

Q. Vous proposez que l'on nomme quelque fonctionnaire qui serait chargé de voir à une distribution juste des wagons?—R. Oui; et ce devrait être un homme qui connaît l'exploitation minière, et si les chemins de fer ne peuvent fournir des wagons à toutes les mines, ils devraient au moins leur en fournir selon leur rendement.

M. Blair:

Q. Tout comme on fait pour le transport du grain?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. C'est facile d'en arriver là.—R. C'est réellement la même chose, sauf que cet individu devrait avoir quelque expérience dans les mines; dans le transport du grain il faut un homme qui connaît le grain; il devrait en être ainsi pour les produits miniers.

M. Blair:

Q. M. Côté, pensez-vous qu'on peut y gagner en organisant la distribution des wagons au service des mines en vue de sortir le charbon par trains au lieu de wagons séparés, c'est-à-dire, pour les grands parcours, comme de Saskatoon à Winnipeg?—R. Je crois que les compagnies de chemin de fer voient à cela dans leur propre intérêt.

M. Cowan:

Q. C'est le moyen le plus profitable pour eux?—R. Assurément.

M. Blair:

Q. Il peut en résulter une légère réduction dans le prix du transport?—R. Oui, il doit. Pour nous cela dépend de la distribution des fourgons. Je connais certaines compagnies qui ont signé, avec les chemins de fer, des contrats à cet effet et ils refusent de prendre ou de charger plus de cinq fourgons par jour.

Q. Si ces compagnies pouvaient se réunir et voir à ce que leur produit soit expédié en train de fourgons?—R. Si la Commission des chemins de fer leur permettait d'opérer le transport par train à meilleur marché, il n'y a pas de doute qu'ils le feraient, mais à l'heure actuelle ils ne le feront pas.

M. Cowan:

Q. A l'heure actuelle l'exploitant n'y gagne rien?—R. Dans une petite mine la cour n'est pas très grande, et cette cour peut contenir tout au plus une dizaine de fourgons. Le chemin de fer ne peut pas y charger tout un train et il ne peut pas attendre. Il faudrait que tous les propriétaires de mine réunissent leur produit à cette fin, et je ne crois pas que les compagnies de chemin de fer le leur permettraient.

Q. Pourquoi pas?—R. Parce que cet amoncellement de charbon serait comme une poule entre les différents partis.

M. Blair:

Q. Ce n'est plus l'envoi d'un seul propriétaire?—R. Par chargement de train l'on entend tout un train qui entre dans la cour et qui veut en sortir tout chargé.

M. Cowan:

Q. Vous avez fait mention d'une différence de vingt pour cent entre les chemins de fer?—R. Oui.

Q. Ce sont réellement les chefs de famille qui représentent le plus grand consommateur de charbon de la Saskatchewan à l'heure actuelle?—R. Oui.

Q. Et il s'agit d'obliger chaque individu de faire entrer sa provision de charbon de bonne heure à l'été?—R. Oui.

Q. Et pour en arriver là il faut les y encourager, tout comme les municipalités?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'il soit possible d'en arriver à quelque entente avec les chemins de fer au sujet de cette différence de 20 pour 100, les propriétaires consentant également à céder une partie de leur profit et les mineurs à accepter une réduction des salaires au cours de ces mois, en vue d'assurer cette distinction qui encouragerait les gens à acheter durant cette époque?—R. Il n'y a pas à douter que les mineurs consentiraient à une réduction en été; j'ignore ce qui se passerait au sujet de la baisse des salaires—cela relèverait d'un directeur.

Q. Cela assurerait de l'emploi continu aux mineurs.—R. Assurément ils consentiraient à quelque sacrifice comme les autres; ce serait aussi de leur intérêt, à mon sens; quant au commerçant et à l'exploitant, je suis persuadé qu'ils consentiraient à une réduction de leur profit; j'ignore ce que feraient les employés.

Q. Vous ignorez ce que représenterait cette différence. Vous n'avez jamais cherché à calculer cela afin d'induire les gens à acheter de bonne heure?—R. Nous avons calculé que cette différence s'élèverait à environ $2 la tonne.

Q. Si vous pouvez accorder cela je suis persuadé que chaque chef de famille dans la Saskatchewan remplira sa cave dès le début de l'été.

Q. Les autorités civiques de Regina prétendent qu'il vaudrait mieux agir de la sorte même à une différence qui ne s'élèverait pas à un dollar; tandis que pour les écoles et les hôpitaux, cela s'élèverait à un peu plus d'un dollar.—R. Je calculais que si l'on accordait 50 cents à l'exploitant, 50 cents au commerçant et un dollar...

Q. Si vous pouvez accomplir cela vous aurez résolu le problème. Je crois qu'il n'y aurait pas de difficulté du tout.—R. Nous allons chercher à empêcher le charbon

américain d'entrer à Winnipeg si la chose est possible. Tant que nous serons protégés, ils ne pourront pas nous encombrer de leurs produits.

M. Ross:

Q. Vous vendez du charbon à Winnipeg à $11 la tonne? C'est votre plus bas prix? —R. Oui.

Q. Ce charbon vous coûte à la mine environ $5.50, et environ $5.50 pour le transport. Si vous pouviez utiliser ce transport par eau, vous pourriez réduire ce taux de 6 mills à 1½ mill; soit, au lieu de $5.50 la tonne cela s'élèverait à un quart de cette somme?—R. Environ $1.75; peut-être $1.50.

Q. Et vous vendriez du charbon à Winnipeg à $7 la tonne. Ainsi vous pourriez le transporter en Ontario; vous auriez votre canal au moyen duquel vous pourriez le faire entrer à Winnipeg pour moins de $7 la tonne. De Winnipeg à la tête des lacs et de là à Toronto et Sarnia. Quelle est la distance de Winnipeg à la tête des lacs?—R. Environ 400 milles.

Q. Quel serait le taux de transport par voie ferrée?—R. La tonne? A 3½ mills, par trains complets, cela s'élèverait à environ $1.25.

M. Cowan:

Q. Le représentant du Canadien-Nord nous a dit l'autre jour que ce taux était de 7/10 d'un cent du mille par tonne.—R. Il existe une différente classification pour le charbon. De Edmonton à la côte nous avons un taux de 4/10 d'un cent.

M. Ross:

Q. Vous recevez $8.50. A la tête des lacs il vous faut décharger votre produit sur des vaisseaux; combien cela coûterait-il?—R. De 25 à 30 cents.

Q. Cela fait $9.30. Quel est le taux de transport de Port-Arthur à Sarnia? Cela serait le point le plus rapproché.—R. Je ne saurais le dire.

Q. On nous a dit cela il y a quelques jours; d'ailleurs on peut le calculer.

M. Ross: Disons 60 cents, ce qui ferait $9.75. Il faut décharger ce charbon et le recharger sur des wagons. Si vous aviez votre canal vous pourriez le vendre à $11 ou $12 la tonne. Je ne crois pas que nous puissions obtenir notre charbon de l'Alberta, malgré que j'aimerais bien cela.

Le président:

Q. Cette entreprise réduirait le coût du charbon là-bas?—R. Assurément, si l'on considère le prix actuel de la production. Avant la guerre nous avions des contrats avec les chemins de fer; quelques-uns de ces contrats portaient jusqu'à $2 la tonne à la mine.

M. Ross:

Q. Tandis que vous obteniez $5.50 ou $6; il vous coûtait cela?—R. Cela ferait une grande différence. Je sais que nous avons produit du charbon à $2 ou $2.25 la tonne.

M. Cowan:

Q. D'après les témoignages qu'on a entendus, il est évident qu'on ne peut pas réduire de beaucoup le coût de production à la mine aux Etats-Unis, soit de $2.30 à $3, tandis qu'il nous serait peut-être possible de le réduire sensiblement en ce pays. C'est là que les mines canadiennes vont en bénéficier.—R. Sans doute, il faut payer des droits de douane sur l'achat des machines propres à l'industrie minière.

Q. Est-ce que cela vous place dans une situation désavantageuse?—R. Il faut augmenter le capital, c'est tout.

Q. Je ne veux pas parler politique ici, mais si ce droit douanier de 53 cents était enlevé, est-ce que cela vous menacerait sur les marchés du Manitoba?—R. Je ne sau-

rais le dire, mais je doute que la différence soit perceptible, parce qu'il y a une immense quantité de charbon qui entre à la tête des lacs, et ce produit est un charbon détaché. Je sais que lorsque nous avons eu à faire concurrence je suis persuadé qu'il entrait au pays beaucoup de charbon que l'on passait comme du charbon détaché à 14 cents de droit douanier; c'était du détaché de Youghigeny.

Q. Il y avait là un cas d'injustice criante?—R. Nous sommes sensés recevoir 53 cents la tonne de droit et je suis certain que celui contre lequel nous avons eu à faire concurrence avait été passé à titre de détaché à 14 cents.

Q. C'est ce que l'on peut appeler du "dumping"?—R. Oui; je ne prétends pas qu'il y ait beaucoup de différence dans le charbon bitumineux entre le détaché et le charbon en morceaux sous le rapport de la valeur; c'est une question d'administration à laquelle je n'ai pas à voir.

Le PRÉSIDENT: M. Côté peut continuer maintenant.

M. COWAN: Très bien, j'ai fini.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas avoir beaucoup d'autre chose à vous dire, à moins que vous vouliez me poser des questions sur des choses que j'ai pu oublier. Il y a la question de l'emmagasinement, le transport en été, la distribution des wagons et les routes fluviales dont on pourra parler plus tard.

M. McKenzie:

Q. Avez-vous quelque expérience en matière de chemins de fer?—R. Je suis ingénieur civil; je connais peu en matière de taux de transport.

Q. J'entends dans le fonctionnement d'un chemin de fer?—R. Non, je n'ai pas d'expérience en cela.

Q. Est-ce qu'il y a quelque moyen d'utiliser les chemins de fer pour le transport sans arrêt de votre charbon, et en cela améliorer votre situation?—R. A moins que nous ayons une réduction de taux. L'automne dernier, lorsqu'on a accordé une augmentation, je crois que la commission a été raisonnable pour nous, si nous comparons notre situation à celle des autres.

Q. Je suppose que le transport de votre charbon se fait maintenant par trains mixtes?—R. Oui.

Q. Supposons que vous ayez des trains spéciaux servant au transport du charbon seulement avec des fourgons spéciaux pour le charbon, ne pensez-vous pas que les compagnies de chemin de fer pourraient transporter votre produit à meilleur marché? —R. Je le pense bien.

Le président:

Q. Cela dépend surtout du chargement et du déchargement?—R. Nous le faisons; ils n'ont rien à y voir. Ils prennent les wagons chargés à la mine et, comme vous le savez, c'est nous qui les déchargeons. La plupart de ce charbon est chargé sur des wagons fermés.

M. Cowan:

Q. Est-ce que le déchargement de ce genre de wagons est plus dispendieux que celui des autres fourgons?—R. Oui; notre charbon bitumineux contient beaucoup de fibres et beaucoup de gens préfèrent le transport dans des fourgons fermés; on prétend en perdre une assez grande quantité à cause du vent.

Q. Je ne le doute pas.—R. Notre charbon bitumineux est très fin.

M. McKenzie:

Q. Ils pourraient bien recouvrir leurs wagons?—R. Assurément, ce serait là une amélioration certaine, surtout pour le charbon domestique.

M. Cowan:

Q. Pour le charbon domestique?—R. Oui.

Q. Je crains qu'il y ait quelque confusion dans l'emploi des termes que l'on emploie en Alberta et ceux de la Nouvelle-Ecosse concernant les différentes sortes de charbon bitumineux et domestique. Le bitumineux est un lignite?—R. C'est du charbon à chaudière.

Q. Le charbon domestique est un charbon en morceaux?—R. En morceaux, oui. Il peut être semi-bitumineux.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le comité a fini d'interroger M. Côté? Je tiens au nom du comité à exprimer le plaisir que nous ressentons à la présence de M. Côté dans nos délibérations; il en est ainsi des autres représentants de l'Alberta. Nous apprécions certainement beaucoup l'intérêt qu'a montré le gouvernement de l'Alberta au sujet de notre enquête sur la question du combustible au Canada. Leur présence ici nous a été d'un grand secours.

Le témoin se retire.

ALEXANDER DICK est appelé, asserimenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Préposé général des ventes de la *Dominion Coal Company.*

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Depuis 1903.

Q. Où demeurez-vous?—R. A Montréal, depuis 1910.

Q. Avez-vous préparé quelque état pour l'étude du comité?—R. J'ai pris quelques notes, M. le président, que je pourrais lire en suivant l'ordre des questions indiqué dans la lettre que vous m'avez adressée.

Q. Très bien. Nous serons heureux de les entendre dès maintenant.—R. D'abord vous me demandez mon opinion au sujet de l'approvisionnement du combustible dans l'Est du Canada. Il n'y a pas à douter que la guerre a beaucoup modifié la situation sous ce rapport.

Q. Veuillez parler plus fort, s'il vous plaît.—R. Je dis que sans doute la guerre a beaucoup changé les conditions et donné lieu à des difficultés dans le commerce du charbon, difficultés qui sont responsables des prix élevés du charbon dans les provinces centrales du Canada, comme en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. Aujourd'hui encore tout est bouleversé dans le commerce du charbon à cause des grèves en Grande-Bretagne. Jusqu'au 1er novembre il y avait une demande constante et régulière pour tout le charbon que l'on pouvait produire pour le commerce canadien; on demandait même un surplus de production soit pour du charbon pour les vaisseaux ou pour l'exportation. Du 1er novembre au 1er décembre.

M. McKenzie:

Q. L'an dernier?—R. 1920, tout indiquait un écroulement prochain dans le commerce du charbon et de l'acier dans le monde entier, tant au Canada qu'aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Le chiffre de consommation de charbon a diminué considérablement dans toutes nos industries comme dans celles de la Nouvelle Angleterre à cause de la fermeture des manufactures de coton et de lainage et autres. Alors on annula bientôt les contrats signés pour l'envoi du charbon en Europe; ceci était en grande partie causé par un surcroît de production dans les mines allemandes. On avait vendu du charbon qui devait être expédié en Hollande et en France; on annula ces contrats et ce sont les mines d'Allemagne qui remplirent ces commandes, soit à cause de l'entente relative aux réparations ou à cause du fait que le charbon belge qu'on utilisait autrefois en Belgique fut tout libéré et vendu à des prix inférieurs sur les marchés d'Europe. Au mois d'août 1919 nous avons pris des contrats pour expédier du charbon en Hollande et en France au cours des mois d'hiver, du 1er novembre 1919

au 1er avril 1920. Ces contrats furent signés à un moment où nous nous attendions à un surplus de rendement en Nouvelle-Ecosse, car la saison de navigation sur le Saint-Laurent se termine vers le 1er novembre. A l'automne de 1919 la production de nos mines était en baisse, mais nous nous attendions à ce que notre production de 1920 fut augmentée en conséquence, mais ce fut là notre erreur. Au printemps de 1920 le charbon se fit rare aux Etats-Unis et en Europe et, à la fin de juin 1920, pendant que le parlement siégeait, on adopta une loi autorisant la Commission des chemins de fer à s'emparer du contrôle du charbon canadien. On mit l'embargo sur les exportations—cela se faisait le 1er août—et, en conséquence, on ne put remplir nos contrats et expédier en Europe; finalement on leva cet embargo le 12 février 1921. Le charbon que nous devions expédier en Europe, on le vendit dans l'Est du Canada et en Terre-Neuve. Nous avons fourni du charbon en Terre-Neuve l'an dernier au montant, j'oserais dire, de 250,000 tonnes. Autrefois, la *Anglo-Development Company* de Terre-Neuve achetait son charbon en Angleterre et en Ecosse d'où on le transportait dans des vaisseaux qui chargeaient ici de pulpe à destination de l'Angleterre et pour alimenter les moulins de papier de Northcliffe. L'administration des chemins de fer Nationaux du Canada nous demanda de lui fournir un peu plus de charbon que nous avions l'habitude de lui en fournir, car au printemps de 1920 elle ne pouvait pas se le procurer aux Etats-Unis comme auparavant. En même temps les compagnies américaines signaient des contrats à Montréal s'engageant à fournir du charbon de $8.50 à $8.75 la tonne livré à Montréal, mais ces contrats portaient certaines clauses qui les protégeaient au cas d'une augmentation des salaires, grèves ou autres modifications dans les conditions commerciales; il en résultat que ces compagnies manquèrent à leurs engagements jusqu'au point de demander $16 la tonne livré à Montréal pour du charbon vendu par contrats au prix que je viens de mentionner. Comme résultat de ce changement aux Etats-Unis à l'été de 1920, plusieurs gros fabricants qui craignaient une disette de charbon cet hiver achetèrent du charbon en quantité plus grande que dans un temps normal, et aujourd'hui nous constatons que la plupart des compagnies de pulpe, par exemple, dans la province de Québec, ont assez de charbon en magasin pour leur suffire jusqu'au mois d'août prochain. Ils nous disent qu'ils ne sont plus sur le marché et qu'ils n'achèteront plus de charbon avant de savoir comment leurs opérations vont réussir cette année, et, de fait, il y a aux Etats-Unis à l'heure actuelle un surplus de charbon dont le prix est le même qu'en 1919.

Le président:

Q. Vous parlez maintenant du charbon bitumineux?—R. Oui. A cause de l'écroulement du commerce de charbon aux Etats-Unis on a en ce dernier pays offert le charbon jusqu'à $2.10 la tonne, et d'après les témoignages de la *National Coal Association* à Washington le coût moyen de production de ce charbon, coût qui ne comprend pas les frais faux ou fixes ni l'intérêt, est de $2.34 à $2.76 la tonne aux mines.

M. Cowan:

Q. A combien le vendaient-ils, dites-vous?—R. A $2.10.

Le président:

Q. De quelles mines américaines?—R. De celles de la Pensylvanie et de la Virginie. Ils furent tellement surpris par l'écroulement du commerce qu'ils restèrent en décembre et janvier avec un demi-million de tonnes en magasin à Norfolk, Newport News et à Baltimore; les wagons étaient entassés aux mines à tel point qu'on fut obligé de suspendre les opérations aux grandes mines. De plus, des gens très renseignés de New-York me disent qu'au moins 600 compagnies de charbon américaines ont été fermées par la raison qu'ils ne purent pas écouler leurs produits. Tout cela eut son effet sur les conditions d'exploitation en ce pays. Cet écroulement n'a pas été prévu et il s'en suivirent des conditions anormales qui amenèrent l'écroulement du com-

merce en général, surtout dans le transport. Je tiens à renseigner le comité le plus possible, ainsi je parlerai un peu de la situation en Grande-Bretagne. Au mois d'août 1920, il y eut en Angleterre une grève des mineurs dans le règlement de laquelle le gouvernement britannique entreprit de disposer du charbon et établir une poule par l'entremise de laquelle les exploitants de petites mines furent compensés des pertes subies; cet argent étant pris à même les recettes des plus grosses compagnies qui réalisaient un profit plus considérable sur l'exploitation. Le gouvernement établit un prix pour le charbon aux mines et destiné à l'usage domestique; en même temps il prit le contrôle sur les exportations.

M. Cowan:

Q. Est-ce qu'on exigeait un prix plus élevé sur ce charbon destiné à l'exportation? —R. On le vendit à environ $28 la tonne; c'est le prix qu'on demanda aux Européens. On le vendit à ce prix jusque vers le 15 novembre lorsque la compétition avec le charbon allemand et belge devint une question sérieuse; c'est à ce moment qu'ils perdirent leur marché d'exportation et le prix de ce même charbon tomba de 140/ à 40/ ou 50/ la tonne. Il en résulta que le gouvernement constata que son charbon lui coûtait 53/ la tonne (et vous savez ce que M. Lloyd George a dit à ce sujet) et le vendait à un prix moyen de 40/ la tonne; il perdit donc $2.60 la tonne sur son charbon venant des mines britanniques. Lorsque la chose arriva on décida qu'au lieu de lever le contrôle des mines le 1er août, comme il était convenu entre le gouvernement et les exploitants au moment des négociations, et avant l'adoption du bill dit d'urgence en matière de combustible passé au mois d'août 1920, on leva ce contrôle que le 1er avril 1921, et depuis cette date les mineurs anglais ont été en grève car ils ne peuvent plus s'entendre avec le gouvernement au sujet de la poule et du remboursement d'argent en faveur de ceux qui ont perdu sur les petites mines, argent qui devait être payé à même les recettes de ceux qui avaient réalisé des profits sur des mines plus considérables. Voici en quelques mots la situation sur le marché étranger.

Le problème le plus sérieux qu'affronte aujourd'hui la *Dominion Coal Company,* c'est que la consommation de charbon des aciéries (j'entends les établissements de la *Dominion Steel*) a baissé depuis le 1er décembre de 100,000 tonnes à une moyenne de 40,000 tonnes par mois. C'est-à-dire qu'à cause de la fermeture des hauts fourneaux, cette compagnie utilise 60,000 tonnes de charbon de moins par mois, et vu que les aciéries de Sydney devaient représenter un marché régulier de charbon d'hiver au Cap-Breton, cette situation a un effet désastreux sur les mineurs et autres employés de la compagnie. En été, ces aciéries nous offrent un débouché pour le charbon détaché que nous produisons et qui en général est un charbon difficile à vendre comparativement au charbon à chaudière. Il y a un trait bien frappant au sujet de l'écroulement du commerce du charbon aux Etats-Unis et je crois que le comité devrait le savoir. Au cours de mes enquêtes j'ai constaté que les exploitants des Etats-Unis se servent du Canada pour des fins de " dumping ". Lorsqu'ils ont ce qu'on appelle du charbon " de détresse ", c'est-à-dire du charbon chargé sur wagons et ces wagons frappés de surestaries, ils offrent ce charbon au Canada à un prix plus bas que celui qu'ils exigent aux Etats-Unis; ils ne veulent pas perdre leurs propres marchés domestiques et préfèrent vendre leur produit à un prix réduit en dehors de leur propre pays. On pourrait empêcher cela en vertu de la clause relative au " dumping " de notre tarif, mais en apparence ce n'est pas ce qu'ils font.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Veuillez définir ce mot "Charbon de détresse".—R. En terme de commerce c'est un charbon qu'on ne peut vendre, qui est chargé sur des wagons ou emmagasiné dans des dépôts quelconques d'où l'on doit le sortir dans un délai fixe, ou encore sur lequelle il y a des indemnités de surestarie à payer ou taux supplémentaires pour remisage.

Q. Quelle est la différence entre ce charbon et celui qu'on nomme " spot coal "?—R. C'est pratiquement la même chose. Aux Etats-Unis, lorsqu'on cite des prix, on dira: " Nous expédierons 25 wagons de " spot " à tant et sous contrat à tant ". Aujourd'hui, on établit une différence de 50 à 60 cents entre le charbon dit "spot" et celui qui fait le sujet du contrat. On ne veut pas prendre de risques de ce qui pourrait arriver qui soit de nature à commander un meilleur prix dans six mois.

M. Cowan:

Q. Ce charbon dit " spot " peut être aussi un bon charbon " de détresse "?—R. Oui.

Le président:

Q. Pensez-vous que le prix que paye aujourd'hui le consommateur canadien pour le charbon soit une indication que les exploitants américains se servent encore de notre pays comme d'un dépotoir pour leurs produits inférieurs?—R. Sans doute, cela dépend de la signification que vous donnez au mot " charbon ". Par exemple, en général le consommateur utilise de l'anthracite pour des fins domestiques.

Q. Je veux parler du charbon bitumineux?—R. Je suis enclin à croire que le prix que les gros fabricants payent aujourd'hui pour leur charbon indique qu'ils achètent ce produit à un prix inférieur à celui qui représente le coût de production aux Etats-Unis.

M. Ross:

Q. Quel est ce prix?—R. L'autre jour on a signé un contrat à Montréal pour du charbon détaché qui devait être expédié de Pittsburg à $1.80 la tonne nette et livré sur wagons.

Q. Et que dites-vous du charbon bitumineux?—R. C'est la même chose. Le charbon bitumineux est un charbon mou.

Q. Le charbon détaché n'est-il pas inférieur au charbon bitumineux?—R. C'est un charbon qui est rejeté par le tamis. Prenez du charbon bitumineux et classez-le en différentes catégories, extrayez-en les morceaux et enlevez ce qu'on appelle le " stove " et le poussier et ce qui vous en restera est du charbon détaché (*slack*).

Q. Mais il est de la même qualité pour des fins de combustion?—R. En général, le pourcentage de cendre dans le " slack " est plus élevé que dans le charbon classé, parce que toute partie d'argile réfractaire qui sort de la mine peut bien se mélanger avec le charbon classé; en somme il y a peu de différence.

M. Douglas:

Q. Quel est le droit de douane sur le charbon détaché?—R. 14 cents la tonne seulement. La plupart des fabricants et des consommateurs de l'Ontario et du Québec ont maintenant installé des appareils spéciaux à leurs fournaises qui leur permettent d'utiliser ce charbon, et je crois qu'aujourd'hui les Etats-Unis exportent au Canada au delà de 3 millions de tonnes de charbon détaché.

M. Ross:

Q. Dites-vous que vous achetez le charbon détaché à $1.85 la tonne?—R. Je connais une compagnie qui exploite le ciment et qui en a acheté à ce prix.

Q. A quel prix l'achète-t-on en général chez les fabricants?—R. Les fabricants l'achètent aujourd'hui aux Etats-Unis pour $2.25 la tonne nette aux mines.

Q. Pourquoi le consommateur à Montréal n'utilise-t-il du charbon bitumineux pour des fins domestiques?—R. Voulez-vous parler du charbon non classé?

Q. Celui dont on se sert à la maison ordinairement?—R. A Montréal, sauf dans les maisons de rapport, on utilise très peu de charbon bitumineux, mais le prix moyen du charbon américain à Montréal aujourd'hui est de $8.50 à $9 la tonne nette livré au consommateur.

Q. N'est-ce pas trop?—R. Le transport, l'échange, la douane, la livraison, tout cela doit être ajouté au prix du produit à la mine.

Q. Veuillez calculer cela pour nous et voyons pourquoi l'on devrait exiger ce prix des détaillants?—R. Le détaillant paye, disons, $2.75 à la mine.

Q. Oui.—R. S'il transporte son charbon à ses frais ça lui coûte $4.53 la tonne.

M. Cowan:

Q. S'il le transporte par voie ferrée tout le parcours?—R. Oui.

Q. Ce qui arrive généralement?—R. A cette saison de l'année, et en été on le tranporte par eau.

M. Ross:

Q. Voyons le taux de transport par eau.—R. D'abord, $2.75, en argent américain, 76 cents d'échange et 53 cents de douane, soit un total de $8.57. Maintenant, il n'y a pas de profit pour le commerçant qui apporte ce charbon à Montréal. Il faut qu'il l'entre et, dans bien des cas, décharger son charbon dans ses cours.

Q. Et le livrer aux clients?—R. Je n'inclus pas les frais de livraison. Il vend ce charbon à un profit de 50 cents la tonne ce qui élève le total à $9.07, mais en général il accepte un profit moins élevé que cela.

Quel est le taux du fret?—R. S'il achète ce charbon à $2.75, il faut qu'il paye $1.95 et les frais de chargement au lac Erié, puis de là à Montréal il lui coûte $2.25 la tonne sur les vaisseaux; il a encore l'échange sur les $4.70, ce qui représente 61 cents, la douane, 53 cents; ensuite il décharge ce charbon à Montréal au taux de 40 cents la tonne; il paye un droit de quaiage aux commissaires du havre, soit 8 cents la tonne, ce qui fait un total d'à peu près le même montant.

Le président:

Q. Est-ce que les taux élevés du fret et l'échange ne contrebalancent pas un peu le privilège du "dumping" dont jouissent les Américains?—R. Cela a une tendance à y mettre fin, mais s'ils vendaient tout leur charbon ici à $2.75 au lieu d'en vendre une partie à $2.10, l'exploitant canadien payerait une différence de 65 cents en sa faveur.

Q. Toutefois le taux auquel ce charbon peut se vendre à Montréal est assez élevé pour protéger l'exploitant canadien?—R. Oui, nous offrons habituellement du charbon à Montréal à $8.50 la tonne livré sur le quai.

M. Cowan:

Q. C'est le prix de concurrence auquel vous êtes tenu de vous conformer?—R. Oui.

Q. Et si votre charbon est de qualité égale, vous n'avez pas à réduire cela?—R. Non.

M. Ross:

Q. Vous dites que cela vous coûte $1.95 pour le transport de la mine à la tête des lacs, à Buffalo ou ailleurs?—R. Oui, ils l'expédient surtout à Ashtabula, à Erié ou à Cleveland.

Q. Le taux du fret serait le même de la mine à Cleveland, et vous calculez qu'il vous coûte tant de Cleveland à Montréal?—R. Oui.

Q. Supposons que l'on expédierait le charbon à travers le lac à Port-Burwell ou Port-Stanley, soit 40 ou 50 milles, quel serait le taux?—R. Je ne le sais pas, mais je ne crois pas que cela serait pratique.

Q. Je cherche à venir en aide à l'ouest de l'Ontario, des centres comme London, par exemple.—R. Est-ce que l'ouest de l'Ontario ne tire pas son approvisionnement de Port-Burwell, Port-Stanley ou Cobourg?

Q. Ce taux devrait être moins élevé jusqu'ici?—R. Oui.

Q. Vous ne savez quel est ce taux?—R. Non.

Q. Qui pourrait nous dire cela?—R. N'importe quel marchand de charbon de Toronto pourrait nous dire cela.

M. Cowan:

Q. Vous avez dit que le prix du charbon était considérablement baissé, j'entends le prix à la mine aux Etats-Unis?—R. Oui.

Q. Et la même chose s'est produite aux mines anglaises?—R. Qui.

Q. Et sur le continent?—R. Oui.

Q. Et il n'y a pas eu de baisse sur le charbon aux mines de votre district?—R. Oh oui.

Q. Mais rien que l'on puisse comparer avec la baisse ailleurs?—R. Nos prix n'ont jamais été aussi élevés que les leurs. Par exemple, lorsque nous vendions le charbon d'ensoutage à $12 et $14 la tonne, ce charbon se vendait à Norfolk et à Newport News de $18 à $20 la tonne, et en Angleterre de $28 à $32 la tonne, mais à cause de l'embargo nous avons distribué la plupart de notre produit en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick l'an dernier, à un prix variant de $6.25 pour le charbon non classé et à $7 la tonne pour le classé; et le 1er décembre, par suite d'une décision qui nous obligea à augmenter les salaires considérablement, soit à partir d'octobre jusqu'en novembre, nous avons augmenté le prix de notre charbon d'un dollar la tonne.

Q. Mais il y a eu une baisse beaucoup plus considérable à tous ces endroits? Comment pensez-vous que vous allez faire concurrence avec ces autres mines?—R. Nous ne pouvions pas supporter une baisse aussi considérable que la leur, parce qu'en réalité ils en obtenaient tout autant que nous. Pendant que nous fournissions nos clients à des prix fixes et réguliers, ces exploitants faisaient de la spéculation. Au mois de mai 1920, par exemple, les exploitants américains en Pennsylvanie vendaient leur charbon à $3.25 la tonne, et graduellement ils augmentèrent ce prix jusqu'à $10.50 la tonne aux mines pendant le mois de juillet, et je connais des cas où l'on acheta du charbon jusqu'à $11 la tonne aux mines, le même charbon que les exploitants offraient aux mines au printemps à $3.25.

Q. D'après ce que vous dites et d'après ce que nous disait hier M. Wolvin, je suis porté à croire que vous cherchez à vous rembourser de la perte subie pendant que l'embargo était placé sur votre produit.—R. Non, nous n'avons pas modifié nos prix à cause de cela.

Q. Vous n'avez pas réduit ces prix non plus?—R. Non.

Q. Ne pensez-vous pas qu'il serait mieux pour vous d'accepter dès maintenant cette perte et commencer à neuf, comme les autres le font?—R. Dans le commerce du charbon il y a deux catégories de gens: ceux qui vendent leur produit sans en réaliser de profit et qui sont obligés en définitive de fermer leurs mines, gens qui passent pour des insensés s'ils viennent à perdre leur emploi, et ceux qui sont considérés comme vendant trop cher, des gens qu'on appelle voleurs, et le fait reste que les compagnies de charbon canadiennes, surtout celles de la Nouvelle-Ecosse, ont réussi à stabiliser les prix durant la guerre plus que ne l'on fait les autres compagnies du Canada, sauf peut-être les exploitants de Burwell dont les prix étaient raisonnables. Aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, cependant, les exploitants ont vendu leur produit à 50 pour 100 plus cher que nous à ces moments de grande détresse.

Q. Cela peut être vrai, mais nous avons à étudier les présentes conditions. Aujourd'hui le fabricant canadien entre en compétition avec les fabricants de toutes les parties de l'univers. Le fabricant américain achète ce charbon à bon marché, tandis que le fabricant canadien doit, soit acheter le charbon inférieur des Etats-Unis et ignorer votre compagnie ou bien sortir du marché étranger?—R. Non, la difficulté du fabricant canadien, c'est qu'il ne tient pas à acheter du charbon à l'heure actuelle. Je lisais le témoignage de M. Caye qui dénote bien l'attitude de l'acheteur au moment

présent, et je crois que vous avez demandé à M. Caye pourquoi il n'achetait pas de charbon, et à cela il répondit qu'il en avait assez en magasin pour suffire à ses besoins pour deux ou trois mois. En d'autres termes, il attend tout simplement que le marché vienne plus déprimé, et il pense qu'alors il pourra acheter plus facilement.

Q. *L'Algoma Steel Company* est du nombre de vos concurrents?—R. Oui.

Q. Sans doute elle achète du charbon américain à prix réduit?—R. Oui.

Q. Et elle obtient du gouvernement un contrat pour 50,000 tonnes à un prix que vous ne pourriez pas accepter?—R. C'est vrai.

Q. Alors est-ce qu'il ne vous serait pas plus profitable de placer de suite vos prix sur une base de compétition?—R. Notre compagnie n'est pas affiliée aux fabricants d'acier.

Q. Voici le résultat?—R. Tout ce que je puis vous dire, c'est que les exploitants d'acier prétendent qu'ils ne peuvent pas acheter de nous et réaliser un profit parce qu'ils opèrent dans des conditions différentes de celles qui prévalent à Algoma. Je comprends que non seulement l'Algoma importe son charbon mais elle importe aussi son minerai des Etats-Unis, et le charbon que cette compagnie apporte en ce pays pour la fabrication de l'acier en concurrence avec l'industrie canadienne est en réalité un remboursement contre les droits douaniers.

M. Keefer:

Q. Nous commençons à croire qu'il serait préférable de laisser entrer au pays tout le charbon mou sans en exiger de droits de douane, à cause surtout de la situation existant en Ontario où l'on paye la douane sans avoir de charbon?—R. Je ne suis pas en mesure de discuter ce point.

Q. Ce droit de douane nous est un obstacle lorsque nous voyons que nous ne pouvons pas obtenir notre charbon de vos gens?—R. Je n'ai jamais trouvé en Ontario un seul homme qui était à la recherche de charbon.

M. Douglas:

Q. Le droit douanier disparaît en faveur du fabricant d'acier.—R. Oui, 99 pour 100.

Le président:

Q. Je crois que nous vous avons interrompu dans votre témoignage, M. Dick.

Le TÉMOIN: Dans le Québec, car je ne puis parler avec connaissance de cause de l'Ontario, le commerçant qui utilise généralement du charbon bitumineux pour la vente achète généralement 50 pour 100 de son stock aux Etats-Unis sous la forme de charbon en morceaux sur lequel on paye un droit de 53 cents; il achète 50 pour 100 de charbon américain détaché sur lequel il paye 14 cents de douane et le vend à titre de charbon non classé, économisant ainsi 20 cents la tonne sur le charbon et que le gouvernement devrait avoir.

M. Keefer:

Q. Au sujet de douane, combien de charbon avez-vous à vendre à part celui qui doit servir à vos propres fins?

M. DOUGLAS: Puis-je demander que M. Dick s'en tienne aux remarques qu'il devait faire?

M. KEEFER: Il voulait parler de cette question de douane.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Dick ferait mieux d'en finir avec ce dont il parlait.

Le TÉMOIN: Je suis ici pour donner au comité tous les renseignements qu'il m'est possible de lui fournir.

M. KEEFER: Nous causerons de douane plus tard.

Le TÉMOIN: Vous m'avez demandé de vous donner un état détaillé des ventes de la *Dominion Coal* dans les provinces du Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario de 1914 à 1920.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous cet état tout prêt?

Le TÉMOIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que M. Dick en fasse la lecture ou tout simplement qu'on l'insère au dossier?

M. DOUGLAS: Je crois qu'il ferait mieux de le lire.

M. MCKENZIE: Faites-en la lecture et insérez-le au dossier; nous voulons l'entendre.

Le TÉMOIN: En Nouvelle-Ecosse, 1,146,202 tonnes. Cela comprend le charbon utilisé par les aciéries. Québec, 1,866,275 tonnes; Ontario, 29,168 tonnes; Nouveau-Brunswick, 289,107 tonnes; Terre-Neuve, 114,599 tonnes; l'Ile du Prince-Edouard, 28,135 tonnes. En 1915 la Nouvelle-Ecosse en acheta 1,673,935 tonnes. Je crois que nous laisserons de côté les centaines. Québec, 1,588,000 tonnes; Ontario, 18,000; Nouveau-Brunswick, 271,000; Terre-Neuve, 158,000; Ile du Prince-Edouard, 27,000. C'est là la dernière année fructueuse que nous fîmes sur le Saint-Laurent. C'est l'année suivante la déclaration de la guerre. En 1915 les conditions étaient normales. A la fin de 1915, et le début de 1916, le gouvernement britannique réquisitionna tous nos vaisseaux destinés au transport du charbon.

ÉTAT DES VENTES EN PROVINCES DE LA «DOMINION COAL», 1914-1920.

(GROSSES TONNES.)

——	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Nouvelle-Ecosse	1,146,202	1,673,935	2,173,107	2,028,640	1,948,340	1,720,366	1,577,625
Québec	1,866,275	1,588,709	659,182	207,287	55,119	340,880	145,820
Ontario	29,168	18,944	7,233	.....	3,786	3,240	203
Nouveau-Brunswick	289,107	271,781	368,461	420,662	393,734	243,998	351,872
Terre-Neuve	114,599	158,645	170,530	173,143	185,270	172,445	208,714
Ile du Prince-Edouard	28,135	27,019	34,726	43,534	44,804	26,171	38,169

ÉTAT DES VENTES EN PROVINCES DE LA «SPRINGHILL», ANNÉES 1914-1920

(GROSSES TONNES.)

	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Nouvelle-Ecosse	111,991	105,743	120,592	126,108	132,720	134,615	154,752
Nouveau-Brunswick	177,040	176,242	139,653	140,703	146,477	165,180	192,102
Québec	17,446	41,657	14,977	27,968	21,304	17,940	11,175
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	.....	566	1,264	798

Y compris les livraisons aux chemins de fer.

M. Keefer:

Q. Voulez-vous nous dire combien de tonnes vous avez vendues dans Québec cette année-là?—R. 1,588,000 tonnes.

Q. Et en Ontario?—R. 18,944. En 1916 nous avons vendu en Nouvelle-Ecosse, 2,173,000 tonnes; Québec, 659,000; Nouveau-Brunswick, 368,000; Terre-Neuve, 170,000; Ile du Prince-Edouard, 34,000. En 1917, Nouvelle-Ecosse, 2,28,000; Québec, 207,000; Nouveau-Brunswick, 420,000; Terre-Neuve, 173,000; Ile du Pince-Edouard, 43,000. En 1918, Nouvelle-Ecosse, 1,948,000; Québec, 55,000; Ontario, 3,786 tonnes; Nouveau-Brunswick, 393,734; Terre-Neuve, 185,000 tonnes.

Q. Le charbon expédié en Ontario était-il destiné à l'usage des chemins de fer?—R. Non, c'est du charbon qu'on avait transporté par charbonniers à Montréal et apporté en Ontario par la rivière Ottawa.

Q. Vous ne perdez pas d'argent sur ce charbon?—R. Non.

M. Cowan:

Q. Vous le vendiez à un certain profit? Est-ce qu'il y a aujourd'hui certaines conditions qui soient de nature à vous empêcher de faire cette année ce que vous avez fait l'an dernier?—R. Nous faisons précisément la même chose, savoir le vendre aux prix courant à Montréal. Le Nouveau-Brunswick, 393,000 tonnes cette année-là et ainsi de suite. En 1919 nous avons expédié plus de charbon à Québec. Nouvelle-Ecosse, 1,729,000; Québec, 340,000; Ontario, 3,340,000; Nouveau-Brunswick, 343,000; Terre-Neuve, 172,000; Il edu Prince-Edouard, 26,000. En 1920—je parle de l'année civile.

Q. 1920?—R. Nouvelle-Ecosse, 1,575,000; Québec, 145,000; Ontario, 203 tonnes.

M. Keefer:

Q. Que veut dire ce million et quelques tonnes pour la Nouvelle-Ecosse?—R. Cela comprend le charbon utilisé par les aciéries, la consommation locale—c'est du charbon destiné aux vaisseaux.

Q. Et le commerce d'exportation?—R. Non, les exportations ne sont pas comprises dans ces chiffres; je n'y ai pas inclus cela.

Q. La chose n'est pas indiquée?—R. Je ne sais si j'ai cela ici.

Q. Nous l'avons dans les rapports du gouvernement.—R. Oui. A ce sujet je dois dire que l'année fiscale se termine en Nouvelle-Ecosse, pour les mines de charbon, le 30 septembre—soit du 1er octobre au 1er septembre, de sorte qu'il peut se faire qu'il y ait certaines différences dans les chiffres.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Avez-vous donné les chiffres pour 1920?—R. Oui, je les ai lus.

M. McKenzie:

Q. Avez-vous expédié du charbon en Ontario en 1920?—R. Environ 200 tonnes.

M. Keefer:

Q. Il vaut mieux lui permettre de terminer la lecture de son rapport.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. J'allais vous demander; il me semble que la Nouvelle-Ecosse figure à un haut rang dans les chiffres que vous avez cités; y avez-vous inclus le charbon destiné au service maritime?—R. Oui.

Q. Vous le classifiez à titre de charbon vendu en Nouvelle-Ecosse?—R. J'ai un état séparé à ce sujet. Vous m'avez aussi demandé quelle était la production des mines de la *Dominion*, bien que vous ayez pu vous procurer ce renseignement ailleurs. Je ne suis pas bien au courant de la méthode par laquelle nos comptables calculent les frais d'exploitation pour en arriver aux prix de revient; je sais que le comité à prévu à cela hier par voie de résolution.

Q. Vous m'avez demandé quelle quantité de charbon nous vendions aux chemins de fer canadiens. J'ai ici un état à ce sujet que je vais inclure au dossier.

M. KEEFER: Cela serait trop volumineux pour l'insérer au dossier; je crois que nous devrions l'insérer à titre de pièces justificatives. Ne ne pensez-vous pas, monsieur McKenzie.

M. MCKENZIE: Laissez-le nous ici, et si nous décidons de l'inclure nous le ferons; ce n'est pas aussi volumineux que certains états qui nous ont déjà été présentés.

LIVRAISONS AUX CHEMINS DE FER CANADIENS.

MINES DU CAP BRETON.
1914-1920.

——	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Chemins de fer nationaux du Canada—							
St-Laurent	26,808	6,280	.....	.....	.....	.....	.....
Halifax	.....	.....	70	.....	1,510	50	.....
Sydney	56,209	28,121	139,123	240,328	216,264	137,067	175,285
Total	83,017	34,401	139,193	240,328	217,774	137,117	175,285
Ch. de fer Canadien-Pacifique—							
Saint-Laurent	534,441	377,114	104,499	20,003	.....	27,226	.....
Saint-Jean, N.-B	83,969	76,661	151,855	137,255	66,804	38,152	94,799
Halifax	10,078	948	1,224	5,629	1,562	.....	.....
Sydney	.....	.....	1,517	48,787	74,096	42,955	.....
Total	628,488	444,723	259,095	211,674	142,462	108,333	94,799
Ch. de fer Grand-Tronc—							
Saint-Laurent	469,153	358,437	106,630	30,455	13,393	69,684	11,713
Grand total—Dominion	1,180,658	837,561	504,918	482,457	373,629	315,134	281,797

HOUILLÈRES DE SPRINGHILL.

——	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Chemins de fer Nationaux du Canada	103,219	121,797	97,477	92,929	102,269	86,795	89,917
Ch. de fer de l'Atlantique, de Québec et de l'Ouest	7,174	5,180	7,699	9,876	11,229	10,310	7,136
Ch. de fer de Caraquet et du littoral du golfe	.....	948	997	1,333	979	1,054	715
Têtes de lignes du golfe	.....	1,141	1,315	1,538	1,972	1,783	1,429
Ch. de fer Lotbinière et Mégantic	655	500	850	1,079	912	783	309
Grand total—Springhill	111,048	129,566	108,338	106,755	117,361	100,725	99,506
Totaux combinés— Dominion et Springhill	1,291,706	967,127	613,256	589,212	490,990	415,859	381,303

Le TÉMOIN: Vous m'avez demandé pour un état relatif au charbon que nous avons vendu chaque année pour des fins maritimes. J'ai ici un état indiquant la somme totale de charbon que nous avons vendu aux vaisseaux depuis 1914; est-ce que vous allez insérer cela?

M. DOUGLAS: Vous pourriez en faire la lecture.

Le TÉMOIN: Je pourrais expliquer que la demande pour du charbon à l'usage des vaisseaux...

M. Cowan:

Q. C'est du charbon que les vaisseaux utilisent eux-mêmes pour leurs voyages. Je suis un marin d'eau douce, et je tiens à savoir cela.—R. Je ne crois pas que ce charbon de soute soit utilisé par le vaisseau dans ses voyages à travers l'océan; on l'appelle du charbon de soute et il ne diffère pas de l'autre catégorie.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Lorsque les vaisseaux chargent du charbon de soute en Nouvelle-Ecosse, vous faites entrer cela sous la colonne du charbon vendu en Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Si vous chargez cela à bord à Montréal?—R. Nous l'insérons comme ventes et j'ai ici tout le charbon destiné aux navires en 1914. Nous fournissions le charbon de soute aux ports de mer de Sydney, Louisbourg, Saint-Jean, N.-B., et Halifax et ce sont les transatlantiques qui le chargent. En 1914, chargé sur transatlantiques, 208,106 tonnes. Ceci était la première année de la guerre.

Q. Combien de charbon avez-vous ainsi chargé à Montréal cette même année?—R. 82,432 tonnes sur des transatlantiques. Puis, la même année, nous en avons fourni aux vaisseaux-côtiers canadiens également de Montréal; ce sont des vaisseaux qui font le service fluvial au Canada—62,000 tonnes; aux vaisseaux voyageant sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, Saint-Jean, etc., 84,600 tonnes. En 1915, il y eut une augmentation considérable dans nos ventes de ce genre; le service océanique, 409,500 tonnes. Vaisseaux fluviaux à Montréal, 88,800 tonnes; transatlantiques à Montréal 50,000 tonnes; autres services côtiers, 40,000 tonnes. En 1916: service océanique, 528,000 tonnes — cela comprend les mêmes endroits de chargement; Saint-Laurent, vaisseaux fluviaux, etc., 129,000 tonnes; transatlantiques, Saint-Laurent, 1,600 tonnes; autres vaisseaux sur le Saint-Laurent, 19,000 tonnes et autres vapeurs, 13,600 tonnes. En 1919, vaisseaux océaniques aux ports d'en bas, 308,600 tonnes; Saint-Laurent, 68,200, tonnes; vaisseaux sur les fleuves, 47,700 tonnes et autres, 13,000 tonnes. En 1920, nous avons fourni aux transatlantiques 434,200 tonnes de charbon; autres vaisseaux côtiers, 123,000 tonnes. Nous n'avons pas vendu de charbon de soute en 1920. La Commission des chemins de fer ordonna que les vaisseaux du Saint-Laurent, au lieu d'acheter du charbon américain entrant au Canada, au sujet duquel il eût été difficile de conclure quelque arrangement avec Washington, devaient abandonner cette pratique et prendre leur approvisionnement dans les provinces d'en bas pour leurs courses océaniques.

DOMINION COAL CO., LIMITED.

CHARBON DE SOUTE.

	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.	Total.
Service océanique non compris le Saint-Laurent	206,108	409,500	628,136	372,517	254,654	308,602	434,260	2,613,777
Charbon de soute pour usage dom. non compris le Saint-Laurent	84,650	88,806	129,548	177,561	196,388	68,215	123,573	868,741
Pour transatlantique, St-Laurent	82,434	50,273	1,611	151	2,600	47,716	.....	184,785
Pour usage dom., Saint-Laurent.	62,166	40,777	19,509	13,699	.....	13,821	.....	149,972
Total par année	435,358	589,356	778,804	563,928	453,642	438,354	557,833	3,817,275

M. Cowan:

Q. On suspendit ce service de vaisseau?—R. Oui.

Q. Allez-vous continuer à faire ce genre de commerce comme par le passé?—R. Nous fournirons aux vaisseaux à chaque fois que nous le pourrons.

M. Douglas:

Q. En somme l'embargo ne fit aucun dommage au commerce de la *Dominion Coal Company*?—R. Non, le charbon destiné au Saint-Laurent fut absorbé par les vaisseaux dans les autres ports ou fut distribué parmi les clients. En quelque sorte cet embargo affecta les recettes de la compagnie, mais il n'affecta point ses opérations.

M. Keefer:

Q. Si vous pouviez exporter cela vous en récolteriez un bon prix?—R. Oui.

Q. En somme vous pouvez en profiter financièrement parlant?—R. Si l'embargo n'eût pas été placé, le seul effet possible eût été de recevoir le même prix que les Américains en recevaient, soit $18 à $20 la tonne.

M. Cowan:

Q. Croyez-vous que ces prix élevés que vous êtes tenus de payer pour ce charbon sont causés par les gros salaires que l'on paye aux mines?—R. Je ne suis pas intéressé à cette question de salaires. Mes devoirs sont de vendre du charbon.

Q. Vous dites que les conditions sont entièrement dues aux grèves américaines dont l'effet se fit tant ressentir au Canada?—R. Je ne crois pas avoir dit cela.

Q. Vous avez parlé des grèves aux Etats-Unis. Je ne parle pas de l'effet que peuvent avoir ces grèves sur les prix du charbon. Vous ne tenez pas à discuter la question des salaires avec vos mineurs?—R. Je n'ai pas à voir à cela.

Q. Vous ne savez pas si les salaires des mineurs sont baissés depuis la guerre?—R. Non, ils n'ont pas baissé parce qu'ils ont une entente avec les ouvriers mineurs des Etats-Unis, entente conclue l'an dernier et qui n'expire que le 31 mars 1922.

Q. Ou le 1er avril 1922?—R. Je le sais.

Q. Si les salaires n'ont pas baissé et que les prix ont baissé, il est évident que les exploitants perdent considérablement, ou bien leurs profits antérieurs étaient très élevés?—R. C'est un fait admis qu'ils réalisaient d'immenses profits avant cela; on n'avait jamais entendu parler de ces prix aux Etats-Unis; c'était phénoménal.

Le président:

Q. Vous êtes l'agent général des ventes de la *Dominion Coal Company*. Vous n'avez pas appris au comité par quelle méthode votre compagnie écoule son produit.—R. D'ordinaire nous cherchons l'acheteur le plus favorable afin de conclure le marché le plus avantageux possible à la compagnie; ce marché profitable nous le cherchons partout sans relâche. Depuis les années que je dirige le département des ventes j'ai laissé certes peu de territoire inexploré. En 1914 et 1915, alors que nous avions un excédent de houille et que la situation était toute autre, je visitai en personne la province d'Ontario. A cette époque nous jouissions d'un tarif peu élevé pour le transport par voie d'eau; néanmoins nous avons trouvé la concurrence américaine si forte que nous n'avons pas réussi à pénétrer plus avant que Brockville ou Ottawa. Je ne crois pas que nous ayons jamais réussi à trouver un marché plus éloigné que les endroits nommés à cause de la houille de la Pensylvanie et de l'Ohio qui s'y vendaient à bon compte. Si vous voulez m'accorder une minute de grâce—dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse la grande difficulté a toujours été de prévenir le chômage dans les houillères durant les mois d'hiver. Le premier effort organisé tendant à l'acquisition d'un marché permanent date de la formation de la *Dominion Coal Company* dans laquelle M. Henry M. Whitney réunit toutes les petites compagnies existantes en 1893. Dès le début des opérations M. Whitney a constaté que la grande difficulté était de tenir ses employés à l'ouvrage toute l'année afin de stabiliser le marché de la main-d'œuvre, établir des frais uniformes de production et partant s'assurer des bénéfices raisonnables sur la vente de son produit. Il a conclu des contrats de cinq ans avec les chemins de fer. Il a construit à Montréal une installation de déchargement, tout ce qu'il y avait de plus moderne, qui permettait de décharger dix mille tonnes de l'heure d'un vaisseau. Dans un délai de douze à quatorze heures on peut décharger des navires à capacité de 10,000 tonnes, les nettoyer et les renvoyer pour être rechargés. Il a construit à Sydney des quais immenses qui facilitaient le chargement rapide des vaisseaux. Obligé de trouver un marché pour l'écoulement de son produit il organisa parmi un groupe de capitalistes dont il était l'associé une grande entreprise portant le nom de *New England Gas and Coke Company* de Boston, où se vendait alors tout le charbon menu produit dans cette région du pays. Le projet était si ambitieux

à ce moment que pendant les mois d'hiver il faisait expédier le charbon à Boston pour la distribution dans la Nouvelle-Angleterre; le raccordement avec les voies ferrées se faisait à Everett. On croyait alors que le gouvernement abolirait le droit d'entrée perçu sur le charbon importé aux Etats-Unis; mais cette attente fut déçue et en conséquence le grand projet de la distribution dans la Nouvelle-Angleterre fut abandonné. Cependant entre 1899 et 1905 la compagnie a expédié continuellement à Boston des quantités considérables de menu charbon.

Le président:

Q. Ces détails historiques sont fort intéressants, mais ils ne sont pas très utiles au comité.—R. J'arrive à l'acquisition du marché.

M. Chisholm:

Q. Je trouve ces détails très importants; ils sont une sorte de préparation pour ce qui va suivre.—R. Ils ont formé cette compagnie; ils ont fabriqué le coke à Boston, dans l'intention de l'y substituer à l'anthracite. Voilà où je veux en venir. Ils ont commencé à fabriquer ce coke et ils ont tenté d'en généraliser l'emploi parmi la population de Boston. Ils le vendaient en sacs de dix livres.

M. Keefer:

Q. A propos d'un marché quelle quantité de houille vous reste-t-il à vendre lorsque vous avez approvisionné la Terre-Neuve?

Le PRÉSIDENT: Pardon, M. Dick n'avait pas fini.

Le TÉMOIN: On faisait distribuer ce coke en sacs de dix livres par l'entremise des épiceries afin de le substituer à l'anthracite aux Etats-Unis. En conséquence la *New England Gas Coke Company* fit faillite et vers ce temps notre contrat avec elle fut annulé. La "Steel Company" qui était alors en plein travail d'organisation à Sydney succéda à la New England Company pour l'achat de notre charbon durant les mois d'hiver. A cette époque le président de la compagnie était M. James Ross; après une étude sérieuse de la possibilité d'exporter du charbon en Ontario, M. Ross a conclu qu'il lui fallait trouver des acheteurs en Europe. J'ai donc passé six mois en Europe à la recherche d'un marché pour notre houille. J'en ai vendu 50,000 tonnes au gouvernement de la Suède pour le chemin de fer national. J'ai parcouru la France et l'Italie en 1902. J'ai visité la Norvège et la Suède et j'ai traversé l'Allemagne où j'ai visité les houillères; puis j'ai fait le tour de la France et de l'Italie où j'ai trouvé quelques acheteurs; mais j'ai constaté que la concurrence de la houille européenne était si intense que nous pouvions expédier du charbon en Europe durant les mois d'hiver seulement lorsque le tarif du transport était très réduit.

M. KEEFER: Nous n'avons rien à voir à cette question-là.

M. Chisholm:

Je crois comprendre.

Le TÉMOIN: Vous m'avez demandé ce que nous avions fait pour trouver un marché.

Le président:

Q. Aujourd'hui, s'entend.—R. Je veux vous démontrer, M. le président...

Le PRÉSIDENT: Si le comité consent à écouter ce récit, je n'ai pas la moindre objection.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): A mon sens, on devrait laisser libre cours, entièrement, au témoin.

M. KEEFER: L'important pour le comité c'est d'assurer de toute façon notre approvisionnement de houille.

Le PRÉSIDENT: Si le comité veut entendre M. Dick...

[M. Alexander Dick.]

M. COWAN: Qu'il continue. Il n'en a que pour une minute. D'ailleurs, sa déposition m'est précieuse; il y a surtout un point que je veux faire éclaircir plus tard.

Le TÉMOIN: Ma foi, je ne sais plus au juste où nous en étions; il était question, je crois, de nos tentatives d'établir un marché en Europe. Voici toujours ce que je veux dire au comité: si nous pouvons vendre du charbon en Ontario à un profit raisonnable, à un prix juste, nous serons très heureux de le faire. Dans le passé, nous avons conclu de gros contrats avec les chemins de fer et nous avons baissé les prix à Montréal (pour mieux rencontrer l'offensive de nos rivaux) au chiffre du prix que se vend la houille américaine au dire des gens d'Ontario; dans la province d'Ontario comme à Montréal nous avons dû faire face à la concurrence américaine.

M. Ross:

Q. Néanmoins vous avez pénétré jusqu'à Brockville?—R. Oui, en 1914 et 1915.

Q. Quel moyen pratique proposeriez-vous pour assurer la vente en Ontario du charbon de la Nouvelle-Ecosse, voilà ce que le comité voudrait savoir?—R. Le gouvernement ne pourrait nous aider que sur la question du transport.

Le président:

Q. Qu'est-ce qui détermine le prix auquel vous vendez votre charbon?—R. J'établis le prix du mieux que je peux en concurrence avec mes rivaux.

M. Cowan:

Q. Est-c que cela vous répugne de nous dire franchement ce que vous jugez être un profit raisonnable?—R. Il faut tenir compte de tant de choses dans cette question-là que je ne voudrais pas y répondre tout de suite, comme ça. En fait, presque toute la houille vendue, c'est-à-dire la houille triée par grosseurs, produit des restes qui doivent être vendus à meilleur compte; et puis il entre tant de considérations dans la détermination du prix du charbon à la mine, enfin lorsqu'on a calculé tout ça et fait les déductions nécessaires—je ne sais si je voudrais me commettre.

M. Ross:

Q. Avez-vous d'autre chose à proposer touchant l'approvisionnement de l'Ontario? —R. Oui. A présent, M. Keefer, nous voici à Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin je voudrais faire une question au témoin.

Le président:

Q. Vous vendez le charbon, dites-vous, au meilleur prix que vous puissiez obtenir en concurrence avec les autres exploiteurs de houillère?—R. Oui.

Q. Sur quelles données tablez-vous le prix de revient? Vous ne tenez pas compte seulement du prix exigé par les autres fournisseurs de charbon; il vous faut aussi savoir ce que votre produit vous coûte?—R. A coup sûr nous n'allons pas vendre à perte. Nos gens ont consenti à me remettre le menu des frais de production.

Q. Mais lorsqu'il s'agit de vendre une quantité de houille et que vous en discutez le prix sur quoi la détermination de ce prix tourne-t-elle?

M. Ross:

Q. Une fois que les frais de production vous sont connus.

Le président:

Q. Le chiffre des frais vous est communiqué?

M. Ross:

Q. Quel pourcentage ajoutez-vous?—R. Ce n'est pas sur le pourcentage que nous basons les prix.

M. Keefer:

Q. C'est plutôt quelque chose qui correspond à cette ancienne définition des frais de transport. "Tout ce qu'on peut en tirer"?—R. Non, pas tout à fait. Il nous faut tenir compte de la quantité achetée, de la durée du contrat et des changements qui peuvent survenir dans la situation générale.

M. McKENZIE: Le comité a adopté hier une résolution à l'effet d'exiger la soumission d'un état complet à ce sujet; n'est-ce pas que nous y trouverons tous ces renseignements?

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas là ce que nous voulons découvrir. Je n'ai pas l'intention de demander à M. Dick de nous dire ce que la houille coûte; seulement le comité veut savoir sur quoi la compagnie se base pour déterminer le prix qu'il propose à un acheteur probable.

Le président:

Q. Est-ce qu'on ajoute un certain pourcentage, un pourcentage raisonnable au prix de revient ou bien règle-t-on le prix sur le prix demandé par les autres fournisseurs?—R. Règle générale c'est ce que nous faisons; c'est ce que nous sommes forcés de faire.

Q. C'est-à-dire que si vos rivaux demandent un prix anormal vous ne vous contentez pas de bénéfices raisonnables sur votre produit?—R. Règle générale nous ne sommes pas libres. Lorsque, par exemple, nous traitons avec les compagnies de chemin de fer elles nous disent: "Nous pouvons acheter de la houille américaine, livrée ici, à tel prix." Or, en 1920 (pendant que nous sommes sur la question des prix), les chemins de fer nationaux se sont abouchés avec nous pour l'achat d'une quantité de charbon; nous leur avons offert 400,000 tonnes à $5 livré sur vaisseau à Sydney; en réponse ils nous ont proposé de livrer ce charbon à Québec pour $5.90 la tonne ou à Montréal pour $5.40. Nous avons refusé parce que il nous était impossible de déplacer du charbon de Sydney à Québec pour 90 cents la tonne ou de Sydney à Montréal, un trajet plus long encore, pour 40 cents, et ils le savaient aussi, seulement ils nous ont opposé le prix de nos compétiteurs; M. Caye a démontré au comité qu'il peut acheter du charbon à $7.92, avec frais de transport de $2 pour un parcours de 400 milles, alors que le public paie le même transport $4.53.

Le président:

Q. Vous tenez à vendre votre houille en Ontario et le petit consommateur ontarien serait très heureux d'avoir ce combustible?—R. Parfaitement.

Q. Etes-vous disposé à mettre votre charbon en vente dans l'Ontario, au profit du petit consommateur, à un prix qui vous permet de réaliser des bénéfices raisonnables ou bien vendriez-vous ce charbon au plus haut prix que vous pourriez obtenir en concurrence avec les fournisseurs américains qui aujourd'hui approvisionnent l'Ontario? —R. Je crois que si nous livrions du charbon aujourd'hui plus loin que Montréal, au prix que réalisent les compagnies américaines il en résulterait pour nous une perte considérable plutôt qu'un profit.

Q. Alors qu'Ontario nous payions $14 la tonne le charbon bitumineux?—R. Ce prix résulterait d'une situation anormale aux Etats-Unis.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. C'était le prix à Halifax aussi.

Le président:

Q. Il ne serait pas avantageux à votre compagnie de se placer, relativement aux acheteurs de l'Ontario, au point de vue que voici: si vous parvenez à envahir ce marché en temps normal avec un profit normal vous serez en mesure de faire une forte

concurrence aux fournisseurs américains? Je suppose que les acheteurs ontariens ne sont pas disposés à changer de fournisseurs pour la seule considération du prix; ce qu'il leur faut c'est un source d'approvisionnement qui soit sûre?—R. Oui; mais la difficulté en Ontario c'est que sa population veut avoir son combustible surtout en hiver à une époque où il nous est impossible d'expédier du charbon en Ontario, sauf dans la contrée des lacs d'où vient M. Keefer.

M. Keefer:

Q. Voyons quel est ce marché de l'Ontario. D'abord combien de houille vous reste-t-il après que vous avez satisfait aux demandes de vos compagnies locales et subsidiaires et de la Terre-Neuve?—R. Cette année?

Q. Prenons comme type l'année 1920. Vous ne pouvez satisfaire à la demande? Ce n'est pas une question de transports?

M. Ross: Ils peuvent accroître leur rendement.

M. Keefer:

Q. Arrivons aux faits. Quelle quantité de charbon vous reste-t-il à vendre lorsque vous avez fourni vos compagnies subsidiaires, les mineurs et la Terre-Neuve?

M. Douglas (Cap-Breton): Vous parlez de la houille Dominion?

M. Keefer: De ce qu'il représente. Nous arriverons aux autres tout à l'heure.

Le témoin: Nous aurons cette année 2,500,000 tonnes à vendre.

M. Keefer:

Q. Les chemins de fer Nationaux veulent combien, disent-ils; combien, s'ils peuvent l'acheter à un prix convenable?—R. 600,000 tonnes.

Q. Pas plus que cela?—R. En tout ils requièrent quelque 1,600,000 tonnes.

Q. Voilà la quantité qu'il leur faut. Ils prendront 600,000 tonnes de vous?—R. Oui.

Q. Et quelle quantité faut-il au P.-C.?—R. Le P.-C. n'achète rien de nous cette année.

Q. Quelle quantité de charbon a-t-il acheté chez vous l'an dernier?—R. Pas une tonne.

Q. Votre relevé pour l'année dit 4,000 tonnes.—R. Je parle de St-Jean.

Q. Je parle de la compagnie du chemin de fer. Je puis vous prouver qu'avant d'arriver jusqu'à l'Ontario vous n'avez pas de charbon à nous donner; et malheureusement nous voulons l'avoir si la chose est possible. Otez ce qu'il vous faut livrer pour fournir les chemins de fer nationaux, le P.-C. et les demandes locales et que vous reste-t-il?—R. Entendez-vous si nous réservons la quantité habituelle pour Québec?—Nous n'aurions plus rien pour l'Ontario.

Q. Vous n'auriez plus rien pour Québec?—R. Mais, oui.

Q. Vous n'auriez rien pour l'Ontario?—R. Non; nous projetons d'expédier 1,500,000 tonnes au Québec.

Q. Québec prend quelle quantité de charbon bitumineux?—R. Toute la province?

Q. Oui; quelle quantité à peu près?—R. Environ 3,000,000 de tonnes pour toute la province.

Q. Naturellement vous ne transportez pas votre produit plus loin qu'il ne le faut pour le vendre?—R. Naturellement.

Q. De sorte que si vous n'augmentez votre rendement ou ne faites quelque chose de ce genre il est inutile de parler de transporter de la houille depuis vos mines jusqu'en territoire ontarien.

M. Douglas (Cap-Breton): Mais pas du tout.

M. Cowan: Son territoire est susceptible de développement.

[M. Alexander Dick.]

M. KEEFER: Je dis qu'à moins d'augmenter son rendement il est inutile de parler de transporter en Ontario la houille provenant de ses mines de Nouvelle-Ecosse.

M. COWAN: J'ai cru comprendre que la compagnie est disposée à développer plus avant ses propriétés et à accroître le rendement des houillères.

Le TÉMOIN: Cela dépend; si nous vendons tout notre charbon dans la province de Québec cette année.

M. Keefer:

Q. Vous ne passeriez pas tout droit à la porte d'un marché local?—R. Je ne passerais pas tout droit devant le meilleur marché.

Q. Et lorsque vous vous trouvez en face de la concurrence des compagnies américaines qui y vendent leur charbon à meilleur compte même que dans la province de Québec, pareil territoire ne constitue pas votre meilleur marché?—R. Certainement.

Q. Vous ne pouvez pas parler de nous expédier du charbon?—R. Pas cette année.

Q. Et sans augmenter sérieusement le rendement des mines?—R. Notre compagnie vise un rendement de 10,000,000 de tonnes.

Q. Voilà une autre histoire?—R. C'est la réponse que je fais à votre demande. Nous espérons que nous finirons par capter le marché de l'Ontario. Parlant en mon nom seul, et non au nom de la compagnie, j'ai l'intime conviction que l'exploitation des houillères aux Etats-Unis est destinée fatalement à devenir de plus en plus dispendieuse, et cela très rapidement; en effet ils ont épuisé là-bas une grande partie de leur houille d'extraction peu dispendieuse et la situation change.

Q. Alors, d'après vous, la houille américaine va monter en prix. Votre état pour l'année 1914 montre que vous avez fourni pas mal de charbon aux chemins de fer?—R. Oui.

Q. Quel prix vendiez-vous ce charbon en 1914?—R. En 1914 nous avons fourni ce charbon aux chemins de fer à raison d'environ $2.92½ la tonne.

Q. Tout le temps?—R. Oui.

Q. Livrés sur wagons à Montréal?—R. Oui, Montréal.

Q. D'après vous, que faudrait-il déduire de ce chiffre de $2.92 pour le transport du charbon jusqu'à Montréal?—R. A cette époque-là?

Q. Oui, à cette époque-là—et pour le déchargement?—R. Nous pouvions alors transporter le charbon à Montréal sur nos vaisseaux à raison de 50 cents la tonne.

Q. De sorte que les frais de transport jusqu'à Montréal étaient d'à peu près 50 cents la tonne?—R. Oui.

Q. Et que mettez-vous pour couvrir les frais de débardage?—R. Je crois que le déchargement nous revenait alors à quelque 20 cents la tonne.

Q. Est-ce tout?—R. Je parle de 1914.

Q. Très bien. Y a-t-il autre chose; des assurances, ou d'autres charges?—R. Oui; pour une valeur d'environ 20 cents, je crois.

Q. Donc en déduisant 70 cents du prix de $2.92 on constate que vous vendiez le charbon, livré sur vaisseau à Sydney, $2.22 la tonne?—R. Oui.

Q. Aujourd'hui vous demandez $7 la tonne pour le charbon livré sur vaisseau?—R. Oui.

Q. Pourquoi?—R. Parce que le charbon coûte plus cher à produire.

Q. En quoi est-ce que la production est plus dispendieuse; est-ce par rapport aux salaires des ouvriers?—R. Je ne suis pas expert en cette matière des frais de production.

Q. Nous voici en présence d'un prix triplé. Expliquez-nous un peu cette hausse, en termes d'à peu près.—R. Il était entendu que M. Wolvin devait vous fournir l'état explicatif.

Q. Lui va nous l'expliquer par le menu?—R. Je ne voudrais rien dire de contradictoire aux dépositions d'autres témoins.

Q. Les salaires ont-ils triplé depuis 1914?—R. Je ne dirais pas cela.

Q. Nous parlons des salaires aux Etats-Unis, etc.—R. J'ai quelques connaissances générales touchant la question des salaires.

Q. D'une façon générale les salaires en Nouvelle-Ecosse ont haussé de combien depuis 1914?—R. J'ai l'impression qu'il y a eu une hausse de 127 pour 100 depuis 1914.

Q. Qu'y a-t-il encore qui contribue pour quelque chose à la hausse des prix?—R. Il y a toutes sortes d'augmentations. Je ne suis pas en état de vous en fournir tous les détails.

Q. Je ne vous demande pas tous les détails.—R. De fait, monsieur Keefer, je ne le sais pas et je crois que vous feriez mieux de puiser ailleurs ces renseignements. Je trouve que ce me serait préférable de ne pas répondre à cette question.

Q. Attendez. C'est au comité et au président à dire jusqu'à quel point vous êtes obligé de répondre?—R. Je ne veux pas vous donner l'impression que je refuse délibérément de répondre.

Q. Je vous demande simplement de nous expliquer en termes d'à peu près la différence entre les prix de $2.22 et $7. D'une façon générale vous nous avez appris que les salaires avaient subi une hausse de 127 pour 100. Quant au reste, êtes-vous sûr, à peu près?—R. Il y a d'autres augmentations que je ne suis pas en mesure de vous faire connaître.

Q. Serait-ce une augmentation des bénéfices?—R. Ce n'est là, monsieur Keefer, qu'une autre manière d'arriver à connaître les frais de production.

Q. Je le sais, mais je veux une réponse?—R. N'a-t-il pas été convenu hier entre le comité et M. Wolvin que ce dernier fournirait ces renseignements?

Q. Vous pouvez nous donner quelques notions qui expliquent la hausse générale?—R. Je ne voudrais pas vous citer des chiffres inexacts.

Q. Connaissez-vous le prix de vente de votre charbon?—R. Oui.

Q. Quel prix avez-vous vendu la houille à navire à la marine marchande canadienne?—R. L'année dernière?

Q. Oui?—R. Je crois qu'au début de la saison nous l'avons vendue à différents prix, entre $9 et $12.25 la tonne.

Q. Et quel prix avez-vous exigé de la marine des Etats-Unis?—R. Elle a dû payer entre $9 et $14 la tonne toute la houille qu'elle a eue de nous.

Q. La marine marchande du Canada a payé combien son charbon?—R. Je crois que vers ce temps-là elle l'a acheté plus au sud à raison d'environ $18 la tonne.

Q. Et si elle l'avait acheté plus loin dans la contrée des états du Sud elle n'aurait pas pu l'avoir à raison de $5 la tonne?—R. Pas à cette époque-là.

Q. Parlons de cette année; la marine marchande du Canada vous paie combien la houille à navire?—R. $10.25 à l'heure qu'il est.

Q. Quel a été votre prix le plus élevé cette année?—R. Celui-là.

Q. Et le plus bas?—R. C'est encore le même.

Q. A quel prix peut-elle acheter cette houille ailleurs?—R. Je suppose que si elle pouvait acheter sa houille ailleurs à meilleur compte elle ne manquerait pas de le faire.

Q. L'a-t-elle fait?—R. Non.

Q. Cela s'est dit sur le parquet de la Chambre qu'un certain nombre de navires allaient dans le Sud pour acheter la houille à meilleur compte?—R. Parce qu'ils ne voulaient pas se rendre à Louisburg à cause de la glace.

Q. Et vous vendiez ce charbon quel prix à Louisburg?—R. $9 et $14.

Q. Vous avez vendu quelle quantité à $9 et quelle quantité, à peu près, au gros prix; dites-nous la proportion générale.—R. C'est durant les mois de juillet, août, septembre et octobre que les prix élevés ont eu cours.

[M. Alexander Dick.]

Q. Je ne trouve pas à redire; je veux simplement arriver aux faits. Nous savons, en effet, que vous pouvez vendre votre charbon aux plus hauts prix.—R. Avant votre entrée j'entretenais le comité des prix de la houille à navire; je lui disais que le gouvernement de l'Angleterre avait lui-même fixé à $28, en Angleterre, le prix du charbon d'ensoutage, et qu'à différents endroits aux Etats-Unis le prix de cette houille avait varié durant les mois d'été, entre $18 et $20 la tonne.

Q. En quelle année, cela?—R. L'année dernière; et j'ai dit au comité que nous n'avions pas monté nos prix autant que les Anglais s'étaient vus forcés de le faire.

Q. En 1919 vous avez vendu à l'Europe 427,626 tonnes, à part la houille à navire? —R. Non.

Q. Vous avez vendu presque autant de houille à navire, 415,000 tonnes. Ce charbon exporté en Europe s'est vendu quel prix?—R. Je veux dire tout simplement qu'il s'agit là d'un temps où nous ne pouvions pas vendre notre produit ailleurs en Canada.

Q. Vous plairait-il de me dire à quel prix vous avez vendu cette houille?—R. En ce temps-là nous avons vendu ce charbon — je veux être exact; nous l'avons vendu par contrat, une partie à $6.50, une à $6.75, une à $7 et finalement au mois de mars 1920 nous avons obtenu un contrat à $8 la tonne, mais par suite de l'embargo décrété au mois d'août nous n'avons pu remplir qu'un tiers de ce dernier contrat.

Q. De sorte que les quelques 427,000 tonnes de charbon vendues à l'Europe en 1920 ont rapporté à peu près quel prix en moyenne?—R. Entre $6.75 et $7.

Q. Et quel a été le prix moyen des 415,000 tonnes de houille à navire?—R. Je ne suis pas en mesure de vous le dire tout de suite; je ne le sais pas. Par exemple, si vous tenez à ce renseignement je puis vous l'obtenir.

Q. Je ne demande rien d'absolument exact; si vous pouviez me fournir des données générales, me citer des chiffres qui s'approchent raisonnablement de l'exactitude, je m'en contenterais?—R. Je veux vous donner un chiffre approximatif; je crois que ce charbon nous a rapporté en moyenne environ $8 la tonne.

Q. Je vous remercie. Vous avez dit tantôt qu'à cause de la concurrence américaine vous ne pouviez pas pénétrer plus loin qu'Ottawa et Brockville—quand cela?—R. En 1915.

Q. Naturellement l'état de guerre a tout bouleversé?—R. Oui.

Q. Savez-vous, à peu près, si vous seriez encore forcés de rester en deçà de ce territoire au cas où vous tenteriez de nouveau aujourd'hui de capter ce marché?—R. Je ne sais pas; je serais porté à croire que nous serions obligés d'arrêter plus près de Montréal.

Q. Et comment déplaciez-vous ce charbon jusqu'à Brockville?—R. Par voie ferrée.

Q. Vous n'avez pas tenté de le transporter par voie d'eau?—R. Non.

Q. Et vous utilisiez le chemin de fer sur tout le parcours à partir de la Nouvelle-Ecosse?—R. Quelques chalands chargés de houille se sont rendus jusqu'à Cornwall.

Q. Et comment vous êtes-vous pris; vous l'avez transbordé à Montréal?—R. Oui.

Q. Sur des chalands ordinaires qui font la navigation des lacs?—R. Oui.

Q. A tirant de 14 pieds 6 pouces?—R. Oui.

Q. Si vous étiez en état de charger cette houille sur vos grands navires en Nouvelle-Ecosse et la transporter jusqu'à Toronto sans déranger la cargaison cela vous serait très avantageux?—R. Oui.

Q. Vos frais de transport seraient diminués de combien?—R. Je crois qu'ils seraient diminués d'à peu près — parlons de Toronto...

Q. C'est là qu'est le grand marché pour l'Ontario.—R. Nous économiserions peut-être $1.50 la tonne.

Q. En définitive quelle quantité de charbon croyez-vous que vous pourriez fournir à Toronto, par exemple, par ce moyen seul, si la demande était satisfaisante et le prix raisonnable?—R. Cela dépend de la concurrence. Je suppose que si le marché

nous était acquis nous pourrions approvisionner le Québec et l'Ontario lorsque nous aurions relevé notre rendement.

Q. Il n'y a pas de raison pour que vous ne portiez pas votre charbon à Ottawa sur des chalands comme cela se faisait dans le passé?—R. Nous en avons déjà expédié un peu à Ottawa par voie ferrée. Je veux vous exposer la situation actuelle au point de vue de la concurrence à ces endroits éloignés.

Le PRÉSIDENT: Dans quelques minutes il sera une heure. Désirez-vous en finir avec monsieur Dick avant l'ajournement; est-ce possible de terminer la question.

M. KEEFER: Je ne trouve pas la chose possible.

Le TÉMOIN: Je suis ici depuis deux jours déjà; j'ai hâte d'en avoir fini.

M. Keefer:

Q. Dites-moi ceci: à l'heure qu'il est le droit de 53 cents dont vous avez parlé n'a rien à voir à l'Ontario?—R. Je ne me placerais pas à ce point de vue-là; je dirais plutôt que ce droit intéresse directement Québec.

Q. Je parle d'abord de l'Ontario.—R. A cette heure le droit en question n'intéresse point la houille de la Nouvelle-Ecosse.

M. Cowan:

Q. En êtes-vous atteint dans la province de Québec?—R. Dans la province de Québec, oui.

M. Keefer:

Q. Connaissez-vous la demande de l'Ontario?—R. On me dit que c'est pour un million de tonnes de houille-menue. Je ne m'attendais pas à une demande aussi considérable.

Q. Je parle du charbon bitumineux?—R. Est-ce que l'anthracite est compris; parlez-nous aussi de charbon expédié à Québec par chemin de fer?

Q. Je parle du charbon exporté en la province d'Ontario?—R. Je suppose que vous avez raison.

Q. Pour quelle raison payons-nous sur le charbon en Ontario un droit de 53 cents qui ne profite pas à la Nouvelle-Ecosse?—R. Il va sans dire qu'on ne pourrait pas annuler ce droit en Ontario sans l'annuler du même coup dans la province de Québec.

Q. En ce qui regarde l'Ontario nous payons ce droit sans que ni la Nouvelle-Ecosse ni l'Ouest en récoltent aucun avantage?—R. L'abolition de ce droit pourrait nous chasser de Montréal.

Q. Je ne voudrais contribuer pour rien à pareille conséquence si l'Ontario ou la Nouvelle-Ecosse bénéficient le moindrement du régime?—R. Je suis très heureux de vous l'entendre dire.

Le PRÉSIDENT: Ne commencez pas à discuter le tarif maintenant. Il est une heure moins cinq minutes.

M. Keefer:

Q. Alors, d'après ce que vous avez dit ce droit intéresse directement la province de Québec?—R. Oui.

Q. Or, on nous a soumis des états qui établissent que même au prix élevé de $7, il est impossible de livrer de la houille américaine à Montréal à aussi bon compte de transport que la houille provenant de la Nouvelle-Ecosse. Otons le droit d'entrée; le transport du charbon jusqu'à Montréal coûte plus que $7 ou $8.10.—R. Le chiffre n'est pas invariable.

Q. Vous nous avez dit que le prix de la houille américaine, loin de baisser, va monter encore.—R. Voilà à quoi je m'attends; seulement le tarif des transports peut baisser, le change peut fléchir.

Q. Le change, oui; mais non pas les transports.—R. Si vous voulez bien me le permettre il est une chose que je tiens à faire mentionner dans le procès-verbal. Lorsqu'on parle d'expédier de la houille en Ontario il s'agit de la transporter à Ottawa. Les chemins de fer vous ont dit ce que leur coûte le transport du charbon pour leur propre compte. Voici ce que je veux souligner: en 1915 nous apportions le charbon à Montréal et l'y déchargions avec beaucoup moins de difficulté qu'aujourd'hui et nous payions alors aux commissaires du port un droit de quai de six cents la tonne. Aujourd'hui la commission nous demande huit cents la tonne. En 1919 nous payions aux commissaires du port de Québec pour la location de nos établissements qui y sont situés, $13,500 par année; l'année dernière nous avons dû payer sur les mêmes propriétés la somme de $39,000 et cette année on va exiger $52,200. Et voilà; on ne peut ne pas payer. En 1919 le tarif des marchandises, sur voie ferrée, de Montréal à Ottawa était de 90 cents la tonne; aujourd'hui le tarif exige $1.25 pour le même trajet.

Q. Autrefois Ottawa importait de la houille de littoral (*tide-water coal*) sur des chalands qui quittant le port de New-York montaient par voie des canaux. Qu'est-ce qui vous empêche de reprendre ce service aujourd'hui?—R. Nous le faisions autrefois—mais je vous parle du charbon expédié par chemin de fer.

Q. Mais si vous l'expédiez sur chalands quel serait le tarif du transport?—R. Nous utilisons la ligne de M. Murphy: il achetait notre charbon à Montréal et le revendait ici.

Q. Que vous coûtait le transport à cette époque?—R. Je crois qu'il estimait ses frais à 90 cents.

M. Cowan:

Q. Si vous déplaciez un peu de charbon de cette manière-là n'est-ce pas que le tarif baisserait en conséquence?—R. Aujourd'hui le mouvement des chalands coûte plus cher.

M. Keefer:

Q. Vous n'allez pas prétendre que le transport de Montréal à Ottawa coûte plus cher par voie d'eau que par voie ferrée?—R. Il n'en devrait pas être ainsi.

Q. Le tarif par voie d'eau est moindre de combien?—R. Je suppose que les petits chalands qui remontent la Rideau...

Q. Je vous parle de ceux qui remonte la rivière des Outaouais?—R. Il me semble que le déplacement devrait coûter 50 cents de moins par tonne dans les circonstances actuelles.

Q. Et Ottawa ne reçoit pas de charbon de cette manière-là?—R. Pas aujourd'hui.

M. Ross: Voilà précisément les faits que nous voulons connaître. Est-ce que la seule chose qui vous empêche d'utiliser ce moyen de transport comme par les années passées est la hausse des tarifs de transport?—R. Oui; nous avons tenté de reprendre ce service au printemps.

M. Cowan:

Q. Voilà ce que cela signifie puisque les affaires des chemins de fer vont toujours diminuant et les employés des chemins de fer se voient sans travail?—R. On y voit que ces gens-là ne veulent pas acheter de charbon.

Le PRÉSIDENT: Nous ferions mieux soit d'ajourner soit de terminer en quelques minutes l'interrogatoire du témoin.

M. KEEFER: Nous reprendrons à deux heures. Vous avez dit que vous nous feriez connaître le prix de revient. Pouvez-vous nous remettre un état indiquant...

Le PRÉSIDENT: Est-il convenu que nous allons prendre encore dix minutes; ou bien ajournerons-nous la séance, soit jusqu'à deux heures, soit jusqu'à lundi?

[M. Alexander Dick.]

M. DOUGLAS: Oui, ou n'importe quel autre jour qui conviendra au comité.

M. MCKENZIE: Nous devrions, ce me semble montrer quelque égard pour le témoin. Il croyait finir aujourd'hui.

M. Keefer:

Q. Quel est votre plaisir?—R. Je voudrais en avoir fini tout de suite.

M. COWAN: Je propose l'ajournement jusqu'à deux heures.

M. DOUGLAS: Monsieur Dick est le plus important de tous les témoins qui comparaîtront devant ce comité. Il nous a transmis force états et il en a d'autres à nous communiquer.

M. KEEFER: Il serait préférable, je crois, d'ajourner la question jusqu'à une journée de la semaine prochaine qui convienne à monsieur Dick.

Le TÉMOIN: Voilà qui serait très bien. Me permettez-vous de présenter une proposition au comité? Je ne sais si quelqu'un parmi vous a pris connaissance du rapport final de monsieur Magrath. On y trouve une foule de renseignements précieux touchant le sujet de votre examen, monsieur Keefer, et je n'en possède que ce seul exemplaire.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà un programme d'arrêté pour presque tous les jours de la semaine prochaine.

M. COWAN: Eh bien, proposez le jour que vous voudrez.

Le PRÉSIDENT: Le lundi est libre.

M. Cowan:

Q. Est-ce que le lundi vous conviendrait, monsieur Dick?—R. Je le crois bien.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le lundi convient au comité?

Les MEMBRES: Oui.

Le président:

Q. Alors, monsieur Dick, nous vous prions de revenir lundi à 10 heures 30 du matin.—R. Très bien.

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant l'ajournement je veux vous faire lecture d'une dépêche qui m'arrive de M. R. C. Vaughan et qui devrait, je crois, être insérée sur l'heure dans la preuve:

> "Viens de lire texte imprimé de mon témoignage, trouve nombre de petites erreurs, mais à la page cinquante-sept erreur grave; à l'alinéa trois on me fait témoigner que j'ai dit à la *Dominion Coal Company* qu'elle devrait nous vendre du charbon à une piastre ou une piastre et cinquante cents de profit par tonne; cela est incorrect; j'ai dit à la compagnie qu'elle ne devrait pas s'attendre à réaliser des bénéfices d'une piastre ou d'une piastre et cinquante cents la tonne; plus loin, à la même page, on me fait dire que les compagnies américaines prennent une marge d'entre quinze et vingt-cinq pour cent. En réalité j'ai dit entre quinze et vingt cents la tonne, ce qui est loin d'être la même chose. Je serais très obligé si vous faisiez rectifier ma déposition en conséquence.
>
> (Signé) R. C. VAUGHAN."

Le comité ajourne la séance jusqu'au lundi, 23 avril, à 10 heures 30 du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE 425,
LUNDI, le 25 avril 1921.

Le comité extraordinaire créé pour s'enquérir de toutes questions relatives à l'avenir du Canada en ce qui concerne son approvisionnement de combustible, se réunit à 10 heures 30 du matin, sous la présidence de M. Steele.

M. ALEXANDER DICK est appelé.

Le président:

Q. Avant de passer à l'interrogatoire je voudrais vous poser certaines questions générales dans l'intention de documenter notre procès-verbal concernant des sujets que je juge importants. A cette heure quelle est la quantité disponible de charbon aux mines?—R. Pour l'expédition?

Q. Oui.—R. 170,000 tonnes en entrepôt.

Q. Pouvez-vous nous dire quelque chose sur la quantité de charbon entre les mains des marchands dans votre district; en ont-ils beaucoup; en ont-ils peu?—R. Règle générale les marchands des Provinces maritimes prennent la houille à mesure qu'ils le requièrent soit de nos parcs soit de nos vaisseaux, tant à Halifax qu'à Saint-Jean. A peu d'exceptions près nous avions coutume d'emmagasiner du charbon à leur intention. Quelques-uns d'entre eux sont propriétaires de quais à Halifax et ils y chargent leurs bateaux, seulement ces derniers n'ont pas une bien forte capacité; la plupart des marchands utilisent leurs entrepôts ou endroits d'emmagasinage pour l'anthracite; ils comptent sur nous pour leur transporter la houille en temps opportun. Par voie d'eau c'est un voyage de vingt-quatre heures seulement de Sydney à Halifax; nos vaisseaux naviguent constamment durant l'hiver entre Sydney et Halifax ou Louisburg et Halifax.

Q. Peut-être si je vous expliquais mon idée générale vous arriveriez plus vite au nœud de la question. Voici: quelle est la quantité, à peu près, disponible de houille dans la région que vous desservez—en tenant compte, n'est-ce pas, d'une diminution possible de la production à la suite, par exemple de la fermeture des mines?—R. Je mettrais qu'en général nos existences anticipent la demande d'entre deux semaines et un mois. Je ne saurais vous en dire la quantité.

Q. Comparativement aux autres années et surtout en vue de l'hiver peu rigoureux de l'an dernier croyez-vous que la quantité disponible de houille soit plus considérable qu'à l'ordinaire?—R. Je le crois. La semaine dernière nous avions, sur des chalands mouillés dans la baie, sur des quais et à différents endroits, environ 15,000 tonnes de charbon destiné à l'ensoûtage des navires que nous attendions par suite de la grève des mineurs de houille en Angleterre qui obligerait les vaisseaux à prendre de ce côté un approvisionnement plus considérable que d'habitude pour leur permettre de revenir au pays sans charger de combustible outre-mer.

Q. Et les districts de Montréal et de Québec; avez-vous quelque notion des réserves probables de charbon qui y sont détenues ce printemps?—R. Ces réserves sont plus fortes qu'en aucune année depuis la guerre. A Montréal les chemins de fer ont de très gros stocks de charbon. Je ne suis pas en mesure de vous en dire la quantité exacte, mais on me dit que le P.-C. a une réserve d'au moins 150,000 tonnes dans le district de Montréal. Les marchands ont encore en magasin du charbon qu'ils s'attendaient à vendre l'hiver dernier; comme l'hiver a été beaucoup plus doux qu'à l'ordinaire ce charbon est resté en magasin.

Q. Les établissements industriels?—R. Les établissements industriels; à coup ils ont en magasin, tous, plus de charbon qu'il n'en faut pour satisfaire à leur besoins immédiats; il est probable qu'ils n'en achèteront pas pour l'emmagasinage avant le mois d'août.

Q. Voilà qui est encourageant. Alors, tout dépend de l'agent des ventes?—R. Tout dépend de nous.

Q. A supposer que l'installation de la *Dominion Coal Company* donne son plein, quel est le maximum possible de son rendement à l'heure qu'il est?—R. Nous pouvons facilement produire 14,000 tonnes par jour; nous l'avons déjà fait. Nous avons même expédié jusqu'à 20,000 tonnes en 1914 et 1915.

Q. Durant à peu près une année, s'entend?—R. On ne peut pas faire ce calcul sur une base annuelle, parce qu'une partie de ce charbon expédié était pris dans les tas de réserve pour permettre aux vaisseaux de partir promptement. Si vous voulez parler de la moyenne du rendement de la mine...

Q. Disons la production possible?—R. Eh bien, la production de nos houillères serait d'environ 14,000 tonnes par jour.

Q. Vous parlez là du plein rendement?—R. Du plein rendement.

Q. Et quels aménagements avez-vous pour l'emmagasinage?—R. Près de Sydney et à la baie de la Glace.

Q. Vous parlez de toute la région que vous desservez?—R. D'ordinaire nous pouvons emmagasiner environ 250,000 tonnes. Cette capacité d'emmagasinement n'est pas aussi grande aujourd'hui parce que les chevalets dans ce parc ont besoin d'être réparés. A cette heure nous n'osons pas y risquer une locomotive.

Q. Vous pourriez emmagasiner une réserve d'à peu près 250,000 tonnes?—R. Oui.

Q. A présent, vous avez répondu l'autre jour à une question touchant la quantité de houille fournie par votre compagnie aux chemins de fer canadiens à ce propos vous avez remis un état au comité; cet état figure au procès-verbal. En vous guidant là-dessus, voudriez-vous dire au comité la quantité totale de charbon vendue aux chemins de fer canadiens au cours de chaque année mentionnée dans ce document?—R. Ces chiffres ont trait à nos deux houillères, celle de Springhill et celle du Cap-Breton. Voulez-vous les chiffres pour chacune séparément ou bien le total pour les deux?

Q. Toutes deux sont régies par la *Dominion Coal Company*?—R. Oui.

Q. Alors, quel est le grand total?—R. En 1914 nous avons vendu aux chemins de fer 1,291,706 tonnes; en 1915, 967,127 tonnes; en 1916, 613,256; en 1917, 589,212. Est-ce que ces chiffres sont en tous points conformes à l'état que je vous ai soumis l'autre jour?

Q. Voici le relevé que vous avez remis au comité?—R. C'est ici une copie du relevé; je lis donc les chiffres qui y sont inscrits—1918, 490,990 tonnes; 1919, 415,859 tonnes; 1920, 381,303 tonnes.

Q. Maintenant, M. Dick, ce qui me surprend là-dedans c'est la très grande réduction dans la quantité de charbon fournie aux chemins de fer du pays. Sans doute vous pouvez nous en faire l'explication, n'est-ce pas?—R. En ce qui concerne la période entre le commencement de 1916 et la fin de 1919 la raison majeure de la réduction c'est que le gouvernement de l'Angleterre avait réquisitionné pour le service de guerre les vaisseaux qu'utilisaient la *Dominion Coal Company* pour transporter le charbon du Cap-Breton à Montréal durant les mois d'été. Autre fait, en 1914 nous avons vendu au chemin de fer Pacifique-Canadien 534,441 tonnes de charbon livré à Québec et Montréal tandis qu'en 1918 nous ne lui avons pas vendu de charbon du tout à Québec et à Montréal. La compagnie du chemin de fer s'approvisionnait alors aux Etats-Unis.

Q. Voilà qui explique la proportion de la diminution?—R. D'une façon générale il en est de même aussi du Grand-Tronc cette compagnie achetait chez nous. Nous lui avons livré du charbon à Montréal en 1918, alors que le Pacifique-Canadien pro-

nonçait nos frais de transport trop élevés et se disait en état de s'approvisionner à meilleur compte ailleurs.

M. Ross:

Q. Vos vaisseaux, dites-vous, furent réquisitionnés; quand ça?—R. Vers le commencement de 1916 si je ne m'abuse.

Q. Il y avait déjà une diminution sérieuse d'avec 1914. En 1914 vous avez vendu aux chemins de fer un peu plus de 1,290,000 tonnes de houille?—R. Oui.

Q. L'année suivante le chiffre a baissé à 900,000 tonnes?—R. Oui.

Q. Et l'année après à 600,000 tonnes?—R. Si vous vous rappelez la situation qui a suivi la déclaration de guerre il vous souvient que tout le Canada a souffert une dépression prononcée dans le monde des affaires. Aussitôt la guerre déclarée les achats de houille ont baissé sensiblement et au début de 1915 nous ne faisions pas grand train; le mouvement normal dans les industries qui prennent la majeure partie du charbon n'a repris que lorsque les usines et manufactures canadiennes, fermées dès le début des hostilités, ont rouvert leurs portes pour fabriquer des munitions à l'intention de la Grande-Bretagne. Vous n'avez pas oublié que la création de la Commission des munitions au Canada date seulement du jour où les autorités ont découvert que de toutes leurs difficultés sur la ligne de feu la plus grande provenait du manque de munitions; le Canada tout de même n'a reçu des commandes considérables qu'en 1915 ou 1916.

M. Cowan:

Q. Parfaitement, M. Dick, mais en dépit du fléchissement général dans le mouvement du commerce, la marche des chemins de fer n'a jamais ralenti—surtout étaient-ils très occupés pour le compte de l'Etat—il leur fallait autant de houille que jamais; n'empêche que durant ce temps vous leur en avez fourni de moins en moins.—R. Vous trouverez, je crois, que vers la fin de 1914 et le commencement de 1915 les chemins de fer ont acheté leur charbon en bien plus petites quantités et qu'en très grande partie ils ont utilisé en 1915 une réserve des achats de 1914.

Q. Vous avez dit, il y a un instant, que le réquisitionnement de vos navires vous avait coûté le marché canadien. Si on mettait les services de la marine marchande à votre disposition, cela vous permettrait-il de regagner le marché montréalais?—R. On nous a remis aujourd'hui nos bâtiments spécialement adaptés au transport de la houille; la capacité de ces bateaux varie entre 7,000 et 10,000 tonnes.

M. Chisholm:

Q. C'est-à-dire les bâtiments propres de la compagnie?—R. Ils sont construits spécialement pour le transport de la houille: machines à l'arrière, quatre, cinq ou six cales très spacieuses qui se prolongent jusqu'à l'avant et pas d'entrepont. La houille y entre sans difficulté et bien que les souliers y descendent pour le chargement et le déchargement l'accès aux cales est si facile qu'en réalité on pourrait se dispenser des services de ces ouvriers. Par contre les bâtiments de la marine marchande de l'Etat ne s'adaptent pas d'une façon spéciale au transport de la houille; ils sont destinés au transport général des marchandises: leurs machines sont au centre, les cales sont plus exiguës et ils sont munis d'entreponts. Ces entreponts font obstacle au déchargement et au chargement des vaisseaux, à Montréal, par exemple, où nous livrons le charbon. Sur nos vaisseaux rien n'obstrue le passage des pelles mécaniques qui plongent dans les trappes et en remontent pleines; sur les navires de la marine marchande l'entrepont ferait obstacle au mouvement libre de ces pelles et par conséquent le chargement et le déchargement coûteraient plus cher qu'avec nos bâtiments propres.

Q. Pourtant si la marine marchande nationale consent à entreprendre le service de cette région et risquer des dépenses plus fortes, pour quelle raison vous y opposeriez-vous?—R. Parce qu'aujourd'hui nous avons repris tous nos bâtiments; nous en avons

acheté un certain nombre, d'autres sont à notre service en vertu d'une charte-partie; naturellement nous trouvons préférable d'utiliser nos propres vaisseaux. Dans ces circonstances-là, en effet, notre service est plus prompt et moins dispendieux.

M. Chisholm:

Q. Et cette charte-partie est-elle à long terme?—R. Si nous le voulons.

M. Cowan:

Q. Alors ni les chemins de fer de l'Etat ni aucun autre acheteur n'a le droit d'aborder vos quais à leur gré et y charger de la houille?—R. S'il nous fallait autoriser tout le monde à venir prendre à nos quais de grosses quantités de houille il en résulterait un encombrement inévitable; le chargement des vaisseaux serait aussi retardé, donc plus coûteux et nous y perdrions plus encore si les bâtiments n'étaient pas de retour et mouillés dans les rades de Sydney et de Louisbourg lorsque nous en avions besoin. En conséquence nous serions forcés de fermer certaines houillères en attendant l'arrivée d'un nombre suffisant de vaisseaux. Nous nous efforçons de régler nos houillères et nos navires comme un chemin de fer; à vrai dire nous adaptons le mouvement des bâtiments à un horaire. Certain jour nous les chargeons à Sydney; le voyage à Montréal prend trois ou quatre jours; une journée suffit pour les décharger et ils repartent immédiatement pour Sydney. De la sorte il y a un mouvement ininterrompu entre le Cap-Breton et Montréal et aucun retard n'est apporté au chargement et au déchargement des vaisseaux.

Le président:

Q. Nous comprenons fort bien que la compagnie aime mieux maintenir cette méthode, mais pourquoi empêcher les chemins de fer de l'Etat, par exemple, d'acheter du charbon à Sydney simplement parce que vous préférez l'expédier à bord de vos navires à vous?—R. Nous ne les empêchons pas d'acheter le charbon.

Q. C'est ce que vous faites en réalité puisque vous en relevez le prix.

M. Cowan:

Q. Effectivement, vous les empêchez d'acheter?—R. Qu'en résulterait-il pour nous si les vaisseaux de la marine nationale entreprenaient ce service; notre propre état maritime serait réduit à l'inactivité ou bien nous serions peut-être dans l'obligation de le noliser à perte. Donc si la marine nationale tient à transporter elle-même la houille vendue aux chemins de fer de l'Etat on devrait nous dédommager de toute perte que nous subissons en conséquence.

M. Ross:

Q. Voilà précisément une des lacunes évidentes de votre régime. Vous tenez non seulement à réaliser des bénéfices sur la houille produite, mais vous entendez aussi garder le monopole de la distribution afin de récolter des dividendes, pour ainsi dire, sur les opérations de votre état maritime. Voilà des choses qui n'intéressent aucunement l'acheteur. S'il préfère, lui, transporter son charbon de quelque autre façon pourquoi n'aurait-il pas ce privilège?—R. Nous ne lui ôtons pas ce privilège.

Q. Vous lui imposez un droit punitif de 50 cents la tonne?—R. Nous invoquons la nécessité de tenir nos houillères en marche constamment afin d'assurer un emploi permanent à nos hommes et, en outre, de réduire au minimum par tonne les frais de production. S'il nous fallait dépendre de la marine nationale pour l'expédition de notre houille nous serions peut-être forcés de fermer pendant deux jours de chaque semaine une, deux ou même six de nos mines.

Le président:

Q. Il n'y aurait pas moyen de s'entendre pour aplanir cette difficulté?—R. Nous suivons de très près le mouvement des vaisseaux. Nous disons en effet au capitaine:

"Vous partez aujourd'hui pour Montréal; vous devez être de retour, sans faute, tel jour, si le temps le permet." Notre service du mouvement est constamment en communication radiotélégraphique avec les bateaux; à tout moment nous savons exactement où ils se trouvent; à quelle heure ils arriveront et à quelle heure ils seront en chargement. Pour ces raisons le travail dans nos mines ne souffre pas d'interruption.

M. Chisholm:

Q. Avez-vous des bâtiments en nombre suffisant pour expédier tout le produit rendu?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Vous avez dit, je crois, au comité, que votre compagnie allait expédier 1,500,000 tonnes par le fleuve?—R. Ce chiffre représente la quantité de houille disponible.

Q. Et les 600,000 tonnes que demande le chemin de fer de l'Etat y sont compris? —R. Oui.

Q. M. Vaughan a témoigné au sujet de ces 600,000 tonnes, dont 300,000 devaient être expédiées sur les bâtiments de la *Dominion Coal Company* et 300,000 sur les vaisseaux de la marine nationale; ce dernier chiffre ne représente que vingt pour cent à peu près de la quantité de houille disponible de sorte que son transport par la marine marchande ne dérangerait pas sérieusement les opérations de la compagnie?—R. Ce n'est pas là la difficulté; elle réside plutôt dans la manière dont ces bateaux arriveraient à nos quais de chargement.

M. Cowan:

Q. Il n'y aurait pas possibilité de s'entendre là-dessus. A mes yeux la chose ne paraît pas très importante. Assurément il doit y avoir moyen d'arriver à une entente sur ce point.—R. Nous avons tenté de conclure un arrangement pratique avec les chemins de fer nationaux. La première fois que M. Vaughan a abordé avec moi la question de l'approvisionnement du chemin de fer de l'Etat il m'a dit que ce dernier voudrait peut-être utiliser ses propres bâtiments pour le déplacement d'une partie de sa houille et je lui ai répondu que l'opération du chargement en souffrirait; en effet, un de ses vaisseaux pourrait arriver à Sydney en même temps qu'un des nôtres, voire même quelques minutes plus tôt et accoster le quai, ce qui obligerait notre bateau à attendre toute une journée avant de commencer le chargement; ou bien les rôles pourraient être renversés; encore le cas pourrait se présenter, comme cela s'est vu l'an dernier, lorsque la marine marchande canadienne employait ses navires propres, que trois ou quatre bateaux arrivent en même temps, ce qui entraîne des frais de surestarie pour la marine, de fortes dépenses pour le chemin de fer et des ennuis fatigants pour nous. Je lui ai proposé de nous fréter plutôt les navires qu'il croyait indispensables à ce service; j'ai offert de payer le tarif de louage en cours et d'utiliser ces bâtiments pour la distribution en Terre-Neuve, à Halifax, à Saint-Jean, partout où cela nous convenait.

Q. Pouviez-vous lui demander cinquante cents de plus par tonne?—R. Non, nous lui avons demandé—ou plutôt nous lui aurions demandé—le prix convenu pour le charbon livré à Lévis. M. Vaughan m'a répondu qu'il trouvait ma proposition fort raisonnable, mais qu'il ne pouvait rien décider avant son retour à Toronto. De retour à Toronto il m'a écrit que la direction du chemin de fer avait décidé de garder ses vaisseaux, qu'elle refusait de nous les fréter, et il m'a prié de nommer un prix pour le charbon livré sur navire à Sydney.

Q. Est-ce que vos quais à Sydney sont si peu spacieux qu'il vous est impossible de charger les deux simultanément?—R. On ne peut charger qu'un grand vaisseau à la fois; par exemple notre installation permet le chargement simultané de goélettes, de petits steamers et des bateaux qui prennent de la houille d'ensoûtage. D'habitude nous chargeons un grand navire à Sydney tous les jours.

Le président:

Q. Je voudrais comprendre, M. Dick, en quoi concordent ces deux situations: d'abord vous découragez l'expédition de la houille par la route du Saint-Laurent sauf sur vos propres bâtiments?—R. Nous préférons utiliser nos bateaux à nous.

Q. Vous découragez l'expédition sur d'autres vaisseaux?—R. Oui.

Q. Oui, mais en tenant compte de cet autre fait que, depuis six ans, sans parler du P.-C., la quantité de houille que vous avez fournie aux chemins de fer canadiens a baissé de 350,000 tonnes—à première vue, n'est-ce pas, on serait porté à croire que ces deux faits ne sont pas étrangers l'un à l'autre. Vous êtes peut-être en mesure de nous expliquer tout cela; voilà précisément pour quelle raison je vous pose la question: pour notre propre satisfaction.—R. Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question. Vous plaîrait-il de la répéter?

Q. Vous admettez qu'en réalité vous découragez l'expédition de la houille par voie des ports du Saint-Laurent sur d'autres bâtiments que ceux de la compagnie?—R. Oui.

Q. Et vous constatez que depuis six ans la quantité de houille fournie par votre compagnie aux chemins de fer canadiens, sans parler du P.-C., a baissé de plus de 350,000 tonnes. Or, jusqu'à quel degré votre régime d'exclusion dans la question des transports a-t-il contribué à cette diminution?—R. Il n'y a été pour rien.

Q. Pourquoi?—R. La diminution de la quantité de charbon vendue aux chemins de fer n'a jamais été la conséquence d'une divergence d'opinion touchant l'opportunité d'expédier ce charbon soit sur les vaisseaux de la compagnie soit sur ceux de la marine nationale.

Q. C'est la première fois cette année que la chose se discute?—R. Oui, monsieur. A l'été de 1918 nous avions à la baie de la Glace un tas de charbon dont nous avions lieu de craindre la destruction par la combustion spontanée. Nous avons tenté tous les moyens possibles pour obtenir que le conseil de la navigation— le *British Shipping Board*—nous aidât en nous fournissant des bâtiments pour déplacer ce charbon à Montréal. Les autorités anglaises avaient alors un de nos vaisseaux, le *Daghild*, qu'elles avaient réquisitionné. Lorsque la guerre a éclaté nous avions ce bateau, en vertu de charte-partie, au taux, je crois, de quatre chelins la tonne, ce qui nous aurait permis de transporter cette houille à Montréal à moins de 60 cents la tonne de frais.

M. Douglas:

Q. Quatre chelins par mois, entendez-vous?—R. Poids mort; par mois, oui. Le gouvernement nous a pris ce vaisseau et lorsque nous avons demandé un navire pour le déplacement urgent de cette houille à Montréal il a fallu force pourparlers avec monsieur Harris, aujourd'hui sir Arthur Harris, le chef du *Shipping Board* à Montréal et, en fin de compte, il nous a accordé, comme faveur insigne, d'interrompre le voyage du navire revenant de la France, pour prendre cette houille à Sydney et la transporter à Montréal, ce qu'il a fait au taux de $3.50 la tonne jusqu'à Montréal.

M. Cowan:

Q. $3.50 la tonne de Sydney à Montréal?—R. Oui.

Q. Est-ce plus cher que le tarif habituel?—R. Jamais, je crois, un prix plus élevé ne s'est payé pour le transport d'une quantité de houille de Sydney à Montréal; mais c'est à nous qu'on avait pris ces vaisseaux. Aujourd'hui nous sommes rentrés en possession du *Daghild*. Après son service de guerre il nous fut remis en charte-partie; mais on nous l'avait ôté. Si on nous avait laissé ce bateau nous aurions pu transporter ce charbon à Montréal à raison de 60 cents; et lorsque nous les avons prié d'arrêter le bateau à Sydney afin qu'il profitât de son voyage de retour pour transporter notre houille à Montréal ils nous ont fait payer ce service $3.50 la tonne.

M. Douglas:

Q. Quel est actuellement le tarif de louage du *Daghild?*—R. Je ne saurais dire. Il a subi une hausse notable. Je crois que c'est entre huit et neuf chelins.

M. Cowan:

Q. Quel est le tarif régulier du transport par voie d'eau entre Sydney et Montréal? Quel prix avez-vous mentionné?—R. Je n'en ai pas parlé. Monsieur Wolvin l'a estimé à entre $1.25 et $1.50 la tonne.

Q. Entre $1.25 et $1.50?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Les frais de déchargement n'y sont pas compris?—R. Je ne sais pas; je n'ai pas lu sa déposition. Je ne crois pas que les frais de déchargement y soient compris.

Le président:

Q. J'allais vous ramener à une question que l'on vous a posée vendredi. Le président vous a demandé ceci: "Qu'est-ce qui détermine le prix auquel vous vendez votre charbon", et vous avez répondu: "J'établis le prix du mieux que je peux en concurrence avec mes rivaux", ce que vous avez confirmé plus tard lorsque vous avez répondu "oui" à cette question du président: "Vous vendez le charbon, dites-vous, au meilleur prix que vous puissiez obtenir en concurrence avec les autres exploitants de houillère?" Voilà qui n'offre pas grand encouragement au consommateur ontarien. Les acheteurs de l'Ontario, le petit consommateur pour l'usage domestique, les gros établissements industriels ou les chemins de fer prennent aujourd'hui leur houille des mines américaines. Ils ont des relations stables aves ces sources d'approvisionnement. Or, si vous n'êtes pas en mesure de lui vendre la houille à un prix plus favorable que le chiffre exigé par les exploitants américains cela n'encourage pas la population de l'Ontario à compter sur la Nouvelle-Ecosse pour son approvisionnement de charbon.—R. Mais les gens de l'Ontario ne seraient-ils pas disposés à payer au producteur canadien un prix égal à celui qu'ils paient au producteur américain?

Q. Est-ce là ce que vous dit votre expérience?—R. Mon expérience me dit que d'ordinaire il veut que nous lui vendions le charbon au plus bas prix.

M. Cowan:

Q. A un prix inférieur à celui que reçoivent les marchands des Etats-Unis?—R. Oui.

M. CHISHOLM: Voilà qui n'est pas très patriotique.

Le TÉMOIN: Vous trouvez à redire parce que je cherche à vendre notre produit au prix le plus avantageux possible; mais vous ne blâmez pas l'acheteur qui veut, lui, nous payer le moins possible.

Le président:

Q. Les exploitants américains ont aujourd'hui le monopole du marché ontarien. Vous ne tentez pas de capter ce marché? Mon expérience me fait croire que pour vendre la houille de la Nouvelle-Ecosse en Ontario il vous faudra faire quelque offre attrayante à cette population?—R. Je le crois en effet. Il nous faudrait faire des sacrifices assez généreux pour attirer sa clientèle. Seulement je trouve que le consommateur de cette région-là se place en fort mauvaise posture; en effet, durant le temps critique de la guerre il était absolument à la merci des exploitants américains qui faisaient payer leur charbon le prix qu'ils voulaient. Le prix établi pour la houille par le président Wilson durant la guerre n'était pas appliqué à la houille d'exportation; et si la population de l'Ontario a reçu plus de charbon des sources américaines, pendant les deux années de guerre, que certaines régions des Etats-Unis c'est qu'elle l'a payé entre $1

et $1.50 la tonne plus cher que la population de la Nouvelle-Angleterre où le prix était limité par la loi. Même j'ai lieu de croire que si les Etats-Unis ne s'étaient pas trouvés alliés à la Grande-Bretagne dans la guerre, l'Ontario aurait reçu bien moins de houille des mines américaines; voilà l'impression qui m'est restée des visites que j'ai faites à Washington et à New-York en compagnie de M. McGrath lorsqu'il était commissaire du combustible; et je crois que le pays a une très grande dette de reconnaissance envers ce dernier pour les efforts herculéens qu'il a faits au cours de cette passe difficile pour obtenir de la houille, et le succès qui a couronné ses efforts.

Le président:

Q. Admettons tout cela, M. Dick; il n'en est pas moins vrai que l'Ontario peut acheter dix millions de tonnes de charbon bitumineux. La *Dominion Coal Company* produit du charbon?—R. Oui.

Q. Et pareil marché n'aurait rien d'attrayant aux yeux de la *Dominion Coal Company*?—R. Franchement les houillères de la Pensylvanie sont à une si grande proximité de l'Ontario, et il se fait actuellement là-bas une guerre si acharnée entre les différents états producteurs de houille que le marché ontarien n'exerce pas grand attrait sur les exploitants des houillères de la Nouvelle-Ecosse.

Q. A l'heure actuelle?—R. Oui, à l'heure actuelle.

M. Douglas:

Q. Vous ne diriez pas plutôt qu'il vous attire moins que le marché de Montréal?—R. Il est tout aussi attrayant que le marché de Montréal. En ce moment il ne nous intéresse pas du tout: à mon sens le problème du combustible en Ontario trouve sa solution dans les très bas prix que rapporte la houille américaine aux Etats-Unis de ce temps-ci.

Le président:

Q. La situation actuelle peut n'être que temporaire?—R. Elle peut être ou ne pas être temporaire.

M. Ross:

Q. Dans le comté de Middlesex nous payons l'anthracite $17 la tonne et je trouve qu'il y a du vol quelque part là-dedans?—R. Aux Etats-Unis il y a huit grandes compagnies qui produisent l'anthracite leur rendement se chiffre à 90,000,000 de tonnes par année. Ils ne peuvent pas trop produire pour satisfaire à la demande. Les frais d'exploitation augmentent tous les ans.

Q. Vous avez dit tantôt que la production n'était pas dispendieuse?—R. Je parlais de la houille grasse. C'est vous qui avez abordé la question de la houille maigre. Il coûte...

Q. Pourquoi cette différence dans les frais de production? La rémunération des mineurs doit être la même dans les deux cas?—R. Le mode d'extraction et les conditions d'emploi sont loin d'être les mêmes. L'anthracite souffre d'une tare considérable qui entraîne une grosse perte pour les exploitants qui paient les mineurs tant la tonne de minerai extrait. Voilà un chef considérable de dépenses dans l'extraction de l'anthracite.

Q. Admettons tout cela. Je crois que dans le comté de Middlesex l'extraction du bitumineux coûte relativement aussi cher que celle de l'anthracite?—R. Combien coûte-t-elle?

Q. Je ne saurais dire, mais je crois que c'est environ $12 ou $13 la tonne.—R. C'est trop cher.

Q. J'ai pu mettre le chiffre trop haut en tout cas nous payons le charbon bitumineux $16 la tonne.—R. Pourquoi ce charbon coûterait-il $16 la tonne dans le comté de Middlesex alors qu'en en peut acheter tant qu'on veut à Montréal à raison de $8.50?

M. Douglas:

Q. C'est le temps de vous demander pour quelle raison la houille se vend $13.50 la tonne à Halifax alors que cette ville est plus proche des mines que Montréal?—R. Dans le sens ordinaire du mot la houille ne se vend pas $13.50 la tonne à Halifax.

Q. C'est le prix qu'on lit dans les annonces des journaux?—R. Il y a erreur.

Le président:

Q. Avant de laisser la situation en Ontrio—vous savez, je suis Ontarien et je voudrais me renseigner un peu plus sur ce point. Permettez-moi de répéter: l'Ontario central peut absorber dix millions de tonnes de houille grasse et les besoins de cette région s'accroissent avec les années. Les propriétaires des houillères américaines ont joui du monopole de ce marché; la *Dominion Coal Company* cherche des marchés nouveaux. Alors, pourquoi la *Dominion Coal Company* ne serait-elle pas très heureuse de capter ce marché de dix millions de tonnes, et ne ferait-elle pas tous les efforts en ce sens?—R. Nous serions réellement très heureux—

Q. Vous avez dit, il y a un instant, que la population de l'Ontario n'achetait pas sa houille chez vous et vous avez laissé entendre qu'elle le devrait pour faire la part du patriotisme. En votre qualité d'homme d'affaires, vous savez parfaitement que les gens n'envisagent pas le commerce du côté exclusivement patriotique. Je crois que la population serait fort contente de s'approvisionner en Nouvelle-Ecosse si elle pouvai y acheter la houille au même prix, relativement, que le produit américain. D'après moi les gens de ma province ne seraient que trop contents de faire cela. Nous ignorons tout de la houille des mines de votre province; personne n'a jamais tenté réellement de nous renseigner là-dessus. Lorsque vous avez dit l'autre jour que vous établissiez le prix de votre produit sur le prix que demandaient vos concurrents, cela n'était pas de nature à nous attirer chez vous. Permettez-moi une question?—R. Je serais fier de les avoir découragés s'ils peuvent acheter à vil prix la houille américaine.

M. Douglas:

Q. Combien paie-t-on à Toronto la houille grasse de provenance américaine?—R. Je ne pourrais pas vous dire exactement le prix parce que je ne connais pas les prix courants de la région de Toronto; seulement, à tabler sur le cours à Montréal, je trouve que les acheteurs de Toronto devraient obtenir la houille grasse à $7 ou $7.50 la tonne.

M. Cowan:

Q. De sorte qu'il y a une très petite différence entre le prix demandé à Toronto et celui que vous exigez au quai pour votre charbon?—R. Il est à peine plus cher.

Le président:

Q. Ainsi que vous l'admettez, M. Dick, le prix du charbon bitumineux a atteint actuellement un chiffre anormalement bas?—R. Aux Etats-Unis.

Q. Oui.—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Tandis que le prix est anormalement élevé ailleurs?—R. Non, je n'admets pas qu'il soit anormalement élevé.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. C'est-à-dire par comparaison?—R. Non, je ne dirais pas cela. J'avais commencé à faire comprendre au Dr Cowan qu'en aucune occasion nous n'avions voulu profiter de la hausse la plus forte du marché pour faire monter nos prix à un chiffre qui est loin de pouvoir se comparer aux prix demandés par les Américains durant les trois dernières années.

[M. Alexander Dick.]

M. Cowan:

Q. Précisément, mais si vous êtes pour régler vos prix actuels en tenant compte des pertes passées vous allez ruiner votre commerce?—R. Nous ne faisons pas cela.

Q. Comment interpréter vos paroles, alors?—R. Nous n'avons pas dit qu'il était question des pertes passées en décidant des prix.

Q. Vous ne vouliez pas parler des bénéfices passés?—R. M. Wolvin vous a soumis un état démontrant que le coût de production du charbon, dans le Cap-Breton, était de $7.31 la tonne. C'est possible pour un mois pendant lequel les employés ne travaillent pas tout le temps. C'est un des mois les plus mauvais que nous ayons eus depuis plusieurs années et s'il en coûte ce montant pour produire ce charbon, alors vous ne faites pas un gros profit lorsque vous le vendez $7, ou 31 cents au-dessous du prix coûtant.

Q. Votre expérience personnelle vous a-t-elle permis de constater que le peuple de l'Ontario insiste pour payer votre charbon moins cher que le charbon américain, ou bien pourquoi les gens d'Ontario ne veulent pas acheter votre charbon?—R. Je vais vous donner un exemple qui date de samedi. Depuis que je suis arrivé ici, vendredi, nous avions commencé à négocier avec les *Canadian Colored Cotton Mills* pour l'approvisionnement des moulins de Cornwall, Ontario, qui se trouve, vous le savez, peu éloigné de Montréal, sur le canal. Nous leur avons coté un prix livré à Montréal plus les frais de transport par charbonniers jusqu'à Cornwall, et la réponse reçue comportait que nos prix n'intéressaient pas la compagnie vu qu'elle pouvait obtenir tout le charbon américain voulu à meilleur marché. Maintenant si je me rappelle bien, notre prix pour ce charbon rendu à Cornwall devait être autour de $9, et si cette compagnie peut obtenir du charbon à $9 la tonne, rendu à Cornwall, elle n'est pas à plaindre.

Le président:

Q. J'admettrai bien que ce n'est pas le bon moment pour chercher à s'emparer du marché de l'Ontario, surtout lorsque le prix du charbon bitumineux est si peu élevé. Il y a six mois lorsque nous payions $14 la tonne environ...—R. A cette époque nous n'avions pas le charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur le président. Je crois qu'au contraire c'est aujourd'hui le bon temps, pour la raison que nous avons des taux de change très favorables en ce qui concerne le charbon et pour une autre raison, c'est que les taux de transport entre les mines des Etats-Unis et les points de destination en Canada sont environ de $3 plus élevés quen 1912, tandis qu'entre Sydney et Montréal ils n'ont pas virtuellement changé.—R. Non.

Q. Selon l'état de M. Wolvin donnant de $1.25 à $1.50 pour le transport du charbon par eau, les taux pour le charbon américain ont monté comme suit: En 1912—il s'agit ici de transport par voie ferrée—ils étaient de 83 cents.—D. Oui, en destination des lacs.

Q. Oui. En 1913 les taux étaient à peu près les mêmes; 80 cents en 1914; 83 cents en 1916, 95 cents en 1917 et $1.91½ en 1920, de sorte que les taux de transport aux lacs ont augmenté de $1.08½. Ensuite le transport, les taux de transport par eau en destination de Montréal sont montés de $1.10 à $2.70 de sorte qu'il y a eu...—R. $2.25 cette année.

Q. Je cite d'après l'état soumis par M. Vaughan du réseau national des chemins de fer du Canada. Il donne $2.70 pour Montréal, y compris les frais de déchargement; peut-être la différence vient de là. Ainsi, il y a maintenant à comparer le charbon venant de la Nouvelle-Ecosse avec celui qui vient des Etats-Unis, soit une différence d'environ $2, sans compter 80 cents, ou 70 cents, représentés comme taux du change.—R. Oui, mais dans une même mesure pour les taux de transport, si nous voulions expédier ce charbon de Montréal par voie ferrée dans l'Ontario il y aurait à faire

face à un taux plus élevé. Il faut bien se rappeler, par exemple, que le coût du transport du charbon sur nos propres lignes des mines au quai a augmenté de 20 cents à 60 cents.

M. Cowan:

Q. Pendant quelle période?—R. La même dont parle M. Douglas,—pendant la guerre. Ensuite vous avez ce charbon transporté à Montréal par eau à 50 cents par tonne jusqu'à $1.50 par tonne, et vous avez là une augmentation de 300 pour cent, n'est-ce pas? A ces mêmes taux?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Oui. Eh bien, maintenant partant de Sydney, l'autre jour, je crois, M. Wolvin, a laissé sortir le chat du sac lorsqu'il a dit que le coût du charbon était de 3.40 la tonne?—R. Non, je crois que vous vous êtes trompé à ce sujet.

Q. C'est ainsi que j'ai interprété son témoignage.—R. Je ne suis pas responsable de ce que M. Wolvin a dit, mais je sais que le coût du charbon était beaucoup plus élevé que $3.40.

M. Cowan:

Q. Avez-vous des objections à nous dire exactement ce que coûte la production du charbon?—R. Nous en revenons à l'ancienne question. Vous avez une entente pour obtenir exactement ce coût qui doit être vérifié par un apurateur. Cela ressemble bien à un homme que je rencontrais l'autre jour alors qu'il creusait des trous pour des poteaux. Je lui demandais s'il creusait des trous pour des poteaux, et il me répondit: "Non, Monsieur; je suis à enlever la boue mais je laisse les trous." Nous travaillons de reculons et non de l'avant.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Commençons par admettre en principe que le témoignage de M. Wolvin est exact; que $3.40 représentent le coût du charbon. Ce dernier était mis sur le voie, de sorte que le hâlage par voie de fer à Sydney était compris, ce qui virtuellement plaçait le coût à $3.40 au quai?—R. Quand donc, M. Douglas? Dites donc à peu près quand?

Q. Il a comparu l'autre jour devant le comité?—R. Je ne l'ai pas suivi sur ce terrain, mais je ne puis pas admettre que monsieur Wolvin ait dit que le coût était de $3.40. Je sais que c'est plus que cela, et je crois que vous vous êtes mépris, parce monsieur Wolvin parlait probablement ou voulait parler du charbon menu qui est utilisé à l'aciérie. Vous voyez, la plus forte partie du charbon employé à l'aciérie c'est du charbon menu. Si ce n'est pas du charbon menu et que ce soit le tout-venant de la mine il faut soumettre ce dernier au pressoir afin de le mettre dans les fourneaux pour la fabrication du coke, vu que vous n'ignorez pas que le charbon menu est toujours du charbon qui s'achète à bien meilleur marché que l'autre dans un temps normal.

Q. Eh bien, disons que c'est $3.40; je crois que monsieur Wolvin parlait alors du tout-venant. Nous pourrons éclaircir ce point plus tard. Mais en prenant $3.40 ajoutons ensuite les taux de transport pour Montréal de $1,25 à $1.50. Maintenant, prenons Ottawa, par exemple. En 1912, la *Nova Scotia Coal Co.* vendait du charbon à Ottawa. Le charbon était délivré à Montréal à $2.92½ la tonne... R. C'était pour les chemins de fer?

Q. Oui.—R. Me permettez-vous de vous expliquer cette question de la vente du charbon aux chemins de fer, à Montréal, et comment cela se faisait dans le passé? Les compagnies de chemin de fer ont toujours prétendu que le charbon que nous leur vendions à Montréal devait toujours être transporté pour des distances considérables dans l'ouest de l'Ontario, mais le charbon que nous leur vendions, monsieur le président, est du charbon qu'ils prétendaient—nous ne savons pas ce qu'ils faisaient

avec ce charbon, mais ils nous disaient qu'en certains cas ils avaient à le diriger aussi loin à l'ouest que Chapleau, et dans le cas du Grand-Tronc, on nous disait qu'il fallait diriger de grandes quantités de notre charbon aussi loin à l'ouest que Brockville, pour la consommation dans l'Ontario entre Montréal et ces derniers endroits. Le chemin de fer Pacifice-Canadien envoyait de fortes quantités de leur charbon à Ottawa et à Winnipeg. Lorsque les contrats ont été consentis pour leur charbon de Montréal c'était l'une des conditions du contrat qu'il devait fournir promptement des wagons pour recevoir le charbon aussi vite que le steamer pouvait le décharger à nos points de déchargement; et il n'y avait nulle nécessité d'emmagasiner le charbon que nous leur envoyions aux points de déchargement parce qu'il était promptement mis à bord des wagons; les locomotives arrivaient pour le transporter et ils l'emmagasinaient eux-mêmes dans leurs cours à Montréal et à Hochelaga et autres endroits divers dans le voisinage de la ville. Par conséquent, le prix le plus bas que le charbon se soit jamais vendu sur le Saint-Laurent a été le prix coté aux chemins de fer. C'était là la plus forte concurrence parce que les commandes comportaient l'expédition du charbon précisément à ces endroits où la concurrence du charbon américain était plus sérieuse, par conséquent, le prix était déterminé au chiffre le plus bas sur wagons à Montréal comme je viens de le décrire.

Q. Mais il était vendu avec profit?—R. Oui, avec profit.

Q. Et c'était par grosses tonnes?—R. Oui, par grosses tonnes.

Q. Maintenant, tandis que le charbon se vendait aux chemins de fer à $2.92½, la moyenne du prix pour le charbon dans le bassin à Montréal où il fallait le décharger des navires, le mettre en tas, le recharger, et le garder pour convenir aux désirs des consommateurs, la moyenne du prix serait entre $3.75 et $4 la tonne, de sorte que ce n'est pas une base juste de comparaison que de prendre le prix du charbon vendu aux chemins de fer à Montréal à $2.92½ la tonne comme moyenne du prix du charbon, parce que c'est là le prix minimum auquel nous vendions le charbon en ce temps-là.

Q. Mais c'est juste, du moins en ce qui concerne les chemins de fer, de prendre comme moyenne $2.92½?—R. Pour ce qui concerne les chemins de fer, j'ai vu que toute la question de savoir s'ils prendraient 100,000 tonnes additionnelles de nous dépendait de notre disposition à accepter, oui ou non, une réduction de 2½ cents la tonne afin de faire face à la concurrence américaine plus à l'ouest. Comme question de fait ces contrats où le prix de $2.92½ que l'on discute aujourd'hui sont des contrats pour lesquels j'avais travaillé pendant un mois cherchant à obtenir $2.95 pour ce charbon.

M. Cowan:

Q. Est-ce qu'il ne vous serait pas profitable d'accepter ces contrats des chemins de fer, presque au prix coûtant, afin de tenir vos mines dans l'activité, et sauver, partant, les déboursés énormes que vous êtes obligés de faire pour miner l'autre charbon, lorsque vous pouvez obtenir un gros contrat comme celui-là?—R. Je vous dirai que nous accepterions, et nous avons toujours été prêts à accepter un prix moins élevé des chemins de fer qui font une consommation considérable de charbon et qui le reçoivent d'une manière qui est la plus avantageuse pour nous en libérant plus vite nos navires; mais quand vous en êtes rendu au point qu'une compagnie de chemin de fer ne veut pas vous allouer quoi que ce soit pour la dépréciation de votre houillère, la diminution de votre matière première, et autres frais, sauf à peine le coût de l'exploitation de la mine, et un petit profit bien mince par tonne pour mettre ce charbon à bord des wagons, il est préférable de conserver votre charbon et attendre afin d'obtenir un profit raisonnable; parce qu'une houillère n'est pas comme une ferme, vous ne pouvez pas y mettre de l'engrais et en avoir une deuxième récolte. Une fois que vous sortez votre charbon de la mine il ne revient plus, et il vous faut payer pour votre mine et vos déboursés au compte du capital avec le charbon que vous sortez de cette partie du terrain houiller.

Q. Lorsqu'il s'agit d'un gros contrat comme celui du Réseau National des chemins de fer du Canada, cherchez-vous à obtenir le contrat sur le plan *prix-coûtant-plus,* ou en concurrence avec les autres, — ayant en vue ce que vous croyez pouvoir en obtenir?—R. Nous traitons avec eux exactement comme ils traitent avec nous. Ils font affaires avec nous en se basant sur le prix qu'ils peuvent payer pour d'autre charbon. La question n'est pas de savoir comment nous faisons les affaires; la question est comment ils font les affaires. J'ai dit vendredi qu'en 1919, lorsque les houillères de la Nouvelle-Ecosse étaient dans la détresse, et que les mineurs étaient sans travail et que des délégations venaient ici à Ottawa pour induire le réseau national des chemins de fer du Canada à acheter du charbon, nous avons offert aux chemins de fer de l'Etat 400,000 tonnes de charbon à $5 la tonne, sur wagons à nos mines de Sydney. Après avoir attendu jusqu'au commencement de juin l'administration nous soumettait une proposition, savoir: délivrer ce charbon — seulement une partie, 100,000 tonnes, c'était tout ce qu'elle était prête à recevoir de nous — délivrer le charbon à $5.90 la tonne nette à Québec, et $5.40 la tonne nette à Montréal — ce qui prouvait clairement qu'elle nous acculait contre la concurrence américaine la plus sévère parce que plus nous gagnons l'ouest moins cherche-t-on à payer pour le charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. La situation est maintenant renversée, et vous demandez plus pour votre charbon rendu à Lévis, bien que la distance en soit plus courte de Sydney, que pour le charbon rendu à Montréal; mais vous demandez moins, n'est-ce pas, aux chemins de fer?—R. Nous demandons moins à Lévis qu'à Montréal; à Montréal nous déchargeons le charbon.

Q. Vous demandez plus cher à Lévis qu'à Montréal?—R. Comme question de fait, non, nous ne demandons pas plus cher.

Q. Je crois que nous avons dans la preuve que le prix que vous avez demandé pour votre charbon au réseau national des chemins de fer du Canada est $8.10 à Montréal et $8.50 à Lévis?—R. Non, c'est $8 à Lévis.

Le président:

Q. En 1919, sous la direction de la Commission fédérale du travail des Etats-Unis une enquête a été faite au sujet des différents districts houillers de ce pays, et le rapport qu'elle a soumis relativement au district de l'Illinois—qui produisait 78,000,000 tonnes nettes avec trois cents mines—indiquait que les marges entre le coût sur wagons à la mine et le coût réel sur ces 78,000,000 tonnes variaient entre 40 cents et 51 cents par tonne; maintenant j'aimerais à vous demander—c'est une question précise—si la *Dominion Coal Company* serait satisfaite de ce montant?—R. Je ne crois pas que cette marge serait suffisante pour nous avec le présent système d'opération. Les travaux miniers dans l'Illinois sont d'un caractère tout à fait différent de ceux qui se pratiquent dans la Nouvelle-Ecosse.

Q. Mais cela n'affecte pas la question de la marge de profits, du coût?—R. Non, mais ce qui affecte le coût est ceci: pour outiller une de ces mines de l'Illinois qui produit du charbon, un capital de $200,000 probablement serait suffisant, tandis que pour une exploitation semblable produisant 1,000 tonnes par jour il vous faudrait dans la Nouvelle-Ecosse au moins un capital de $1,000,000.

Q. Pouvez-vous nous donner un exemple?—R. En certains cas, naturellement, où il nous faut exécuter des travaux sous-marins nous aurions des frais additionnels qu'ils n'ont pas à rencontrer dans les houillères de l'Illinois.

Q. Mais entre le coût livrable sur wagons aux mines et le coût réel la marge servirait à payer les dividendes et le reste irait au compte du surplus; maintenant je peux comprendre que vos dividendes plus élevés sur votre outillage exigent une marge

plus forte.—R. Naturellement, en premier lieu il nous faudrait rentrer dans toute la question de ce que la mine a coûté, pour commencer, et de la valeur de cette zone.

Q. Cela représenterait la capitalisation?—R. En partie, ensuite il faut ajouter le coût de l'outillage; puis il y aurait la quantité de charbon en disponibilité et ce qui devrait être déduit pour la quantité de charbon sorti de la mine.

Q. C'est-à-dire pour couvrir les frais de toutes sortes?—R. Mais par contre, M. le président, les houillères de l'Illinois sont loin d'avoir été exploitées avec autant d'activité ou au même degré que les mines de la Pensylvanie, ou même de la Virginie qui est comparativement une nouvelle zone. Cette zone a été ouverte pendant la guerre plus qu'aucune autre zone des Etats-Unis—la zone des terrains houillers de l'Illinois —et par conséquent, le coût de production de ces mines, leur coût d'exploitation, et probablement le coût initial,—le coût imputable au compte du capital—sont beaucoup plus bas que ceux de n'importe quelle des autres mines.

Q. Mais je vous parle seulement de la marge entre le coût et le prix de vente?—R. Je ne crois pas que nous devrions chercher à établir de comparaison entre la zone de l'Illinois et celle du Cap-Breton avant d'avoir tous les faits relatifs au coût, déboursés, et le reste.

Q. Oui, je comprendrais cela pour ce qui concerne le coût de production du charbon, mais la marge de profit est ce que je cherche à soumettre à votre attention?—R. Eh bien, nous avons souvent vendu du charbon en faisant moins de 50 cents de profit par tonne.

Q. Nous avons probablement obtenu de vous tous les renseignements que nous pouvons relativement à la situation dans l'Ontario, j'aimerais à éclaircir ce point avant que la vague de patriotisme ne pénètre l'Ontario pour induire le peuple de cette province à acheter son charbon de la Nouvelle-Ecosse pour des fins patriotiques; peut-être qu'une vague de patriotisme poussera la *Dominion Coal Company* à chercher un marché dans l'Ontario et y vendra son charbon pour des fins patriotiques; je ne m'attends pas que ces vagues aient beaucoup de force, car les gens ne font pas affaires de cette façon?—R. Nous avons fait des efforts pour vendre à l'Ontario.

Q. Etes-vous chargé de la distribution du charbon dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, la distribution relève de mes fonctions.

Q. Est-ce que les principes qui gouvernent vos prix s'appliquent à la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, pas en général.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Sur quoi vous guidez-vous pour fixer le prix en cette province?—R. Dans la Nouvelle-Ecosse nous avons vendu le charbon virtuellement au prix normal, afin de stabiliser le prix du charbon, et nous l'avons vendu sans ajouter rien de plus si ce n'est la différence entre le coût plus élevé et aussi ce que nous jugions comme un profit raisonnable en tenant compte du capital-actions de la compagnie.

Le président:

Q. Pouvez-vous nous dire combien les gens de la Nouvelle-Ecosse payaient pour leur charbon bitumineux, disons, au mois de décembre?—R. Les gens de la Nouvelle-Ecosse payaient à la *Dominion Coal Company*, à venir jusqu'au premier décembre, $6.25 la tonne pour le tout-venant et $6.75 pour le charbon criblé.

M. Ross:

Q. Vous ne voulez pas dire les chefs de familles?—R. C'est la sorte de charbon que les chefs de famille emploient—le charbon criblé. Il y avait d'autres compagnies qui vendaient, en ce temps-là, du charbon dans la Nouvelle-Ecosse et qui obtenaient facilement de $10 à $11 la tonne. Nous n'avons pas augmenté nos prix.

M. Douglas:

Q. C'est la compagnie Acadia, n'est-ce pas?—R. L'Acadia en est une, et la compagnie Inverness a aussi augmenté ses prix.

Le président:

Q. Pourquoi consentaient-ils à payer plus cher à ces compagnies?—R. Parce qu'ils ne pouvaient pas en obtenir d'autre; et pour ce qui concerne la *Inverness Coal Company* leur coût de production était alors de beaucoup plus élevé que pour toute autre compagnie de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Voulez-vous nous dire ce que le consommateur payait?—R. Notre attitude était celle-ci, après avoir consulté M. Carvell, le président de la commission; lorsqu'il a été nommé je lui ai dit que nous fournirions du charbon à tous les clients réguliers de la *Dominion Coal Company,* et s'il constatait des cas où des compagnies de chemins de fer ne pourraient pas obtenir au complet leur approvisionnement régulier des autres compagnies, nous serions heureux de venir à son aide dans la mesure de nos ressources pour lui fournir ce charbon; et nous avons suivi tout le temps cette ligne de conduite en ce qui concerne les chemins de fer.

Q. Vous êtes-vous efforcé d'augmenter votre capacité à cause de la rareté du charbon?—R. Nous avons fait tout notre possible pour augmenter notre capacité.

Q. Relativement à la distribution du charbon dans la Nouvelle-Ecosse, avez-vous des difficultés quant au transport?—R. Non, aucune.

Q. La question du transport constitue un problème sérieux dans l'Ontario?—R. Oui, je le sais; nous n'avons aucune difficulté dans la Nouvelle-Ecosse.

Q. Aucune plainte à faire au sujet des wagons disponibles ou des retards pour les livraisons?—R. Mais il y a une chose qui est survenue dans la Nouvelle-Ecosse durant la disette de charbon—lorsque ces hauts fonctionnaires des compagnies de chemins de fer viennent ici vous parler des procédés de rigueur des compagnies de charbon il faut aussi bien vous dire que lorsque le charbon était très rare dans la Nouvelle-Ecosse aux mois de juillet et août une ordonnance avait été émise autorisant les chemins de fer du réseau National à confisquer le charbon destiné aux compagnies privées, et ils poussèrent la chose si loin que la *Bathurst Lumber Company,* dans le Nouveau-Brunswick, a dû fermer ses portes parce qu'on leur avait enlevé son charbon, et après des protestations très vigoureuses et à la suite d'appels de la part des gens de Bathurst une ordonnance a été émise par M. Carvell ordonnant de mettre fin à la confiscation du charbon destiné aux compagnies privées, et depuis il n'y a pas eu d'autre confiscation.

Q. Y avait-il un contrôleur du combustible dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Non.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Et malgré tout, aucune compagnie de chemin de fer ne prit plus de charbon que ne le comportait son contrat avec les exploiteurs?—R. Oh oui, par exemple.

Q. Les registres indiquent aucun cas où une compagnie ait outrepassé la mesure? —R. Dans le cas de Springhill nous avons fourni 11,000 tonnes seulement; les registres peuvent vous le prouver.

Q. Ce n'est là qu'un seul exemple?—R. Je parle de cette compagnie et je sais que c'est nous qui fournissions le charbon de Springhill à la *Bathurst Lumber Company.*

Le président:

Q. Les compagnies de l'Ontario ont eu recours aux mêmes méthodes; je suppose qu'elles étaient d'opinion que les chemins de fer devaient être maintenus sur un pied d'efficacité?

M. COWAN: Sinon, ils n'auraient pu transporter d'autres charbon.

Le TÉMOIN: Dans le même temps dont vous parlez. M. Vaughan, alors qu'il nous payait $6 la tonne pour notre charbon de la Nouvelle-Ecosse, le chemin de fer national du Canada parcourait les Etats-Unis pour y acheter, des exploiteurs américains, du charbon à plus de $8 la tonne aux mines ayant en plus à ajouter à ce prix le cours du change, les taux plus élevés de transport et autres déboursés. Pourquoi aurait-il objection à payer aux propriétaires des houillères de la Nouvelle-Ecosse $6 la tonne lorsqu'il payait $8 la tonne aux exploiteurs américains.

Le président:

Q. Vous parlez de quelle période?—R. Je parle de la période des six mois entre juin et la fin de décembre 1920.

Q. Mais vos mines fonctionnaient alors sans relâche et vous aviez un marché pour tout le charbon que vous produisiez?—R. Oui.

Q. Il vous était impossible à cette époque de remplir les demandes des chemins de fer?—R. Les compagnies de chemins de fer se mettaient dans la tête que nous devions leur fournir tout le charbon qu'elles désiraient à $6 la tonne tandis qu'elles allaient aux Etats-Unis pour y acheter le charbon américain à $8 la tonne aux mines.

M. Cowan:

Q. Quand donc était-ce?—R. Pendant les derniers six mois de 1920, entre juin et décembre.

M. Douglas:

Q. Cependant il y en a eu bien peu d'acheté de cette façon, si j'en juge par le témoignage de M. Vaughan?—R. Ce serait une bonne chose d'avoir les chiffres.

Q. Nous les avons—non pas les chiffres exacts, mais nous avons une déclaration assermentée en ce qui concerne ces chiffres. La quantité était très peu considérable? —R. Vous feriez mieux d'avoir les chiffres; je crois que vous constaterez qu'elle est considérable.

Le président:

Q. Où allait bien ce charbon?—R. On l'utilisait, je crois, dans Ontario et dans Québec.

Q. Naturellement, dans ces circonstances le coût du charbon américain rendu dans Ontario et Québec devait être moins élevé que celui du charbon de la Nouvelle-Ecosse.—R. Non, je ne le crois pas, mais la question du charbon de la Nouvelle-Ecosse n'y entre pour rien. C'est là l'endroit où il leur faudrait prendre leur charbon; c'est là qu'ils devraient toujours l'acheter; et c'est ce montant qu'ils ont payé.

M. Cowan:

Q. Supposons qu'il serait décidé de mettre en service une demi-douzaine des navires de la marine marchande du Canada, lesquels navires, me dit-on, s'adaptent assez au transport de la houille—entre Sydney et quelque endroit situé dans l'Ontario, pour vous ouvrir un marché tout nouveau, outre celui que vous possédez déjà, quelle attitude prendrait votre compagnie à l'égard de ces compagnies qui prendraient leur charbon à vos chalands de Sydney?—R. Nous serions très heureux de leur fournir ce charbon.

Q. Cela ne gênerait en rien le service de votre flotte régulière de navires?—R. Non, lorsque nous aurions fini de placer sur ces navires tout le charbon qu'ils peuvent contenir nous serions très heureux de profiter des navires de la marine marchande du Canada.

Q. Est-ce que cela, alors, ne retarderait pas vos navires d'une journée?—R. Ils auraient à courir leur chance pour recevoir leur chargement.

Q. Vous donneriez la préférence dans tous les cas à vos propres navires, dans un cas de ce genre?—R. Nous n'avions pas la permission de faire cela. Nous devons pro-

céder au chargement des navires chacun notre tour au quai, sous l'empire des règlements ordinaires régissant les expéditions.

Q. J'oublie lequel des deux, vous ou M. Wolvin, disait l'autre jour qu'il était nécessaire d'avoir l'opinion publique derrière vous pour vous appuyer, sinon il vous serait impossible de continuer votre commerce; maintenant, c'est l'opinion à peu près générale que votre compagnie constitue un puissant monopole, et qu'en insistant pour faire transporter votre charbon sur vos propres navires vous exercez encore un monopole plus considérable; quel effet cela a-t-il sur l'esprit du public, disons, de l'Ontario? Est-ce là la raison pour laquelle le peuple de cette province n'est pas prêt à acheter votre charbon?—R. Je ne le crois pas. Vous pourriez dire également parce qu'un homme veut choisir la ligne du C.-P., et que cette compagnie insiste pour opérer le transport de sa marchandise, venant du Nord-Ouest, sur sa propre ligne lorsque ce transport doit se faire par voie de fer et l'expédie en Angleterre sur ses navires, que cette compagnie cherche à monopoliser le trafic océanique du monde entier. C'est la même chose ici. Si nous avions une voie ferrée allant à Montréal et si nous pouvions charger le charbon sur des wagons sur notre propre ligne allant à Montréal n'aurions-nous pas parfaitement le droit d'utiliser notre propre voie ferrée à cette fin?

Q. A l'heure présente il y a un sentiment passablement prononcé contre les monopoles?—R. Ce sentiment n'est pas du tout justifié du moins en ce qui nous concerne.

Q. Cela peut être, mais ne pensez-vous pas que ce serait une bonne idée dans le moment d'atténuer la force de ce sentiment en permettant à la marine marchande du Canada de transporter ce charbon? Ne pensez-vous pas ce que ce serait faire acte de bonne politique?—R. Je ne prévois aucune difficulté du tout à en venir à une entente amicale et entièrement satisfaisante avec les chemins de fer de l'Etat; et je m'imagine que la raison de leur présence ici est moins pour obtenir le droit de charger le charbon sur leurs navires que de gagner une réduction du prix et de se servir de ce comité à cette fin.

Q. Le comité ne servira les fins de qui que ce soit, du moins pas cette section du comité — pas même de la *Dominion Coal Company*?—R. J'espère bien.

Q. Et nous ne le permettrons pas, non plus?—R. C'est là, croyons-nous une question qui intéresse plus les chemins de fer de l'Etat—le prix du charbon.

M. Ross:

Q. Et cependant vous exercez une petite vengeance contre eux en les surchargeant de 50 cents par tonne?—R. Non, pas précisément.

Q. De combien alors s'ils veulent transporter le charbon sur leurs propres navires? —R. La question est de savoir ce que nous allons faire avec nos navires. Ils se soucient peu, je suppose, de ce que nous perdrons avec.

M. Douglas:

Q. Quand ces bateaux ont-ils été nolisés? — ce que nous devrions faire, je crois, c'est d'avoir une liste donnant les dates qu'ils ont été nolisés et l'endroit où ils l'ont été — ces navires de la *Dominion Coal Company*; ils ont été probablement nolisés par des compagnies filiales de la *Steel Company*?—R. Ils ont été nolisés par leurs propriétaires.

Q. Les dates sont importantes parce que c'est un fait connu que dans le monde de la marine les navires sont à meilleur marché, et surtout les taux sont moins élevés, qu'avant 1919.—R. Supposons que nous pourrions transporter le charbon à Lévis à 50 cents meilleur marché par tonne que par les navires de la marine marchande du Canada, n'est-ce pas une économie pour le trésor public que l'on nous charge de ce transport parce que nous avons un type de navire supérieur, des navires construits spécialement à ces fins?

Q. Mais vous ne donnez aucun avantage au pays si vous donnez tous les avantages à votre compagnie?—R. Afin de connaître les avantages il vous faut connaître ce qu'il vous en coûte pour effectuer ce transport sur les navires de la marine marchande du Canada en comparaison avec le prix que nous demandons pour transporter ce charbon à Lévis.

M. Ross:

Q. Dites-vous que ce transport leur coûte 50 cents de plus par tonne?—R. Je crois qu'avec ce type de navires le transport leur coûtera plus cher.

M. Cowan:

Q. N'est-ce pas là leur affaire d'y voir?—R. Eh bien, pourquoi n'acceptent-ils pas notre proposition qui est de nous laisser nous arranger avec les navires au lieu de tourner autour de nous de façon à gêner nos opérations?

Q. Veuillez donc envisager ce point; ces navires sont la propriété du peuple du Canada; supposez que nous, constituant le parlement, devions approuver le transfert de ces navires à votre compagnie, nous serions immédiatement accusés de céder des navires à un monopole, et où cela nous conduirait-il? Nous n'avons pas la liberté de livrer à un monopole les navires qui sont la propriété du pays?—R. Je vois que lord Shaughnessy suggère ce matin de livrer tous les chemins de fer au chemin de fer Canadien-Pacifique.

M. COWAN: Eh bien, il en a une tâche devant lui.

M. Douglas:

Q. Vous avez dit que votre compagnie avait maintenu le prix du charbon à $6.75 la tonne?—R. Oui, jusqu'au premier décembre.

Q. J'aimerais bien à me faire expliquer pourquoi les prix à Halifax étaient $12, $12.50, $13 et $13.50, et même, me dit-on, $14 dans ce temps-là?—R. Nous n'avons jamais vendu de charbon aux marchands de Halifax à un prix plus élevé que celui que je vous ai mentionné à venir jusqu'au premier décembre. Nous n'avons jamais demandé aux marchands de Halifax plus cher pour leur charbon que le prix que je vous ai donné. Les prix réguliers pour le charbon étaient les mêmes pour tous les marchands de Halifax.

Q. Ces prix sont $6.25 et $6.75?—R. Oui, jusqu'au premier décembre et après cela les prix étaient $7.25 et $8.

Q. De sorte que les marchands encaissaient la différence?—R. La différence. Le transport du charbon de Sydney à Halifax coûtait $2.20 la tonne.

Q. Pour le transport par voie ferrée?—R. Par voie ferrée.

Q. Combien en coûte-t-il à la *Dominion Coal Company* pour transporter le charbon sur des charbonniers de Louisbourg à Halifax?—R. Vous voulez dire les frais de transport par les charbonniers?

Q. Oui?—R. Je dirais que le coût réel serait d'environ $1.30 par tonne.

Q. Vous avez un contrat pour le transport par charbonniers?—R. Nous avons nolisé un charbonnier à tant par mois. Il y a eu des occasions que ce charbonnier a passé trois semaines dans un port du bas de la Nouvelle-Ecosse, attendant que le vent change de direction ou des conditions plus favorables de température pendant les tempêtes, alors que le coût pour nous était de $2.40 la tonne, mais la moyenne du coût serait de $1.30 pour le transport par charbonniers.

Q. Pour transporter ce charbon à Halifax?—R. Oui, ensuite il faut décharger ce charbon des charbonniers, le placer sur le quai et il est virtuellement repassé au crible à Halifax avant de parvenir aux marchands.

Q. Le tout-venant n'est pas repassé au crible?—R. Non, mais nous l'expédions comme du charbon ayant été passé au crible. C'est du charbon passé au crible que nous

expédions, et vous savez que lorsque vous déchargez ce charbon dans l'allège pour l'en sortir ensuite et le décharger encore il s'y trouve une grande quantité de charbon menu; de sorte que les marchands font simplement reculer leurs voitures près des tas de charbon pour choisir les plus gros morceaux et laisser de côté le restant de charbon menu que nous vendons ordinairement à la compagnie de tramway à un prix plus bas.

Q. Alors si nous prenons $1.30 pour les frais de transport sur les charbonniers et le prix du charbon à $7, la différence entre $8.30 ou n'importe quel montant que se vendait le charbon à Halifax c'était une chose qui concernait les marchands et non la compagnie?—R. Non; nous ajoutions au prix pour le charbon rendu à Halifax le coût de la manutention, une partie de ce coût, et nous faisions aux marchands de Halifax un prix pour le charbon sur le quai où ils pouvaient le prendre, soit $9.25. Maintenant lorsque le marchand reçoit ce charbon de nous à $9.25 j'ignore le prix auquel il le vend, mais s'il le vend $14 la tonne, il y a une différence de $4.75 dont il faut rendre compte, dont je suppose il faut allouer $1 par tonne pour le charroyage, ce qui est un prix raisonnable. Il y a quelqu'un qui fait trop d'argent.

Le président:

Q. Vendez-vous directement au détaillant?—R. Nous vendons directement au détaillant.

Q. Votre charbon ne passe pas entre les mains d'agents en route?—R. Nous avons nos agents réguliers qui sont à salaire.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ainsi vous dites que le charbon étant à $7 au Cap-Breton et tenant compte de votre contrat pour le transport par charbonnier, qu'un prix raisonnable à Halifax, allouant $1 pour la différence serait au-dessous de $10?—R. Non, je ne dirais pas cela.

Q. Autour de $10?—R. Vous devez accorder quelque profit au marchand, et lorsque M. Magrath était contrôleur du combustible il rendit une décision à l'effet qu'il fallait lui allouer un profit de $2.40 sur la vente du charbon au détail afin de couvrir ce qu'on appelle les dépenses indirectes.

Q. Est-ce que cela doit comprendre la livraison, $2.40?—R. Non, je ne le crois pas. Mon opinion est qu'il y a trop de marchands de charbon à Halifax; que leur commerce n'est pas conduit d'une manière efficace et vu les frais multiples de livraison qui y sont encourus les gens de Halifax payent leur charbon trop cher et que le seul moyen de trouver une solution au problème du charbon à Halifax c'est que la *Dominion Coal Company* ouvre elle-même une cour de charbon au détail à Halifax pour vendre directement le charbon à ceux qui veulent en payer le prix.

M. Cowan:

Q. Chez nous il arrive très communément que le marchand américain qui veut vendre sa marchandise au lieu de réduire ses prix accorde au détaillant un profit ou une commission plus considérable. Savez-vous si oui ou non les exploiteurs des mines américaines accordent aux détaillants du Canada qui vendent leur charbon une commission plus libérale que celle qu'ils reçoivent en vendant le charbon canadien?—R. Le principe qui les guide est celui-ci, s'ils peuvent trouver des détaillants pour pousser leurs marchandises ils les vendront à ces marchands en se contentant d'un moindre profit.

Q. Ils s'assurent les sympathies des détaillants en vue de pousser la vente de leurs marchandises?—R. Je vous répondrai que selon mon expérience les Américains vendent leur charbon à un prix net au marchand du Canada, c'est-à-dire qu'ils lui permettent de déterminer ses propres commissions sur son charbon. Durant la dernière année il y a eu une si forte demande de charbon au Canada qu'un grand nombre de

nos marchands, spéculateurs et commerçants de gros sont allés personnellement aux mines américaines et attendirent des semaines cherchant à acheter de ces mêmes Américains du charbon à un prix qui leur permettrait de réaliser un profit.

Q. Est-ce que le détaillant a droit à un profit plus élevé?—R. Je parle de ce qui se passe à Halifax. Le détaillant de Halifax n'achète pas de charbon américain autre que l'anthracite.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Parce que le prix du charbon n'y est pas déterminé d'après ce qui est appelé "base de compétition"?—R. C'est la même chose à Montréal. Il est déterminé de manière à assurer un profit raisonnable sur la production du charbon aux mines de Sydney, un profit raisonnable au point de vue de la compagnie qui exploite les mines. Telle est la situation en ce qui concerne Halifax. Je vous donne là mon impression.

Q. Relativement au charbon d'ensoutage à Halifax, combien se vend-il?—R. Présentement le prix de ce charbon à Halifax est de $12.50 à $13.00 la tonne, livrables sur des allèges le long des navires, monté sur le côté du navire et déposé dans les soutes.

Q. Quel est le prix du charbon d'ensoutage à Saint-Jean, N.-B.?—R. $13.

Q. Et à Sydney?—R. $10.25.

Q. Et à Louisbourg?—R. Le même.

Q. Savez-vous que la marine marchande du Canada remplit les soutes de ses navires aux Etats-Unis?—R. Je crois que monsieur Keefer en a parlé.

Q. Je ferais mieux peut-être de vous lire l'exposé qui suit:

"Le 19 avril 1921. La *Dominion Coal Company* nous demande encore $10.25 pour remplir nos soutes tandis que nos navires gagnant le sud peuvent acheter du charbon à $5 et $6.50 à Norfolk".

R. Nos navires gagnant le sud?

Le PRÉSIDENT: D'où vient cet exposé?

M. DOUGLAS: C'est un exposé que je lis au comité.

Le PRÉSIDENT: De qui vient-il?

M. DOUGLAS: C'est un exposé venant de la part d'un haut fonctionnaire du réseau national des chemins de fer du Canada.

Le PRÉSIDENT: Ne feriez-vous pas mieux de spécifier sa nature?

M. DOUGLAS: Je sais ce que j'ai à faire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je crois que probablement il serait préférable de donner le nom de l'auteur avant que le rapport soit déposé au dossier.

M. DOUGLAS: Quant à cela il y est maintenant. Je demande à monsieur Dick ce qu'il a à dire au sujet de ce rapport. Je citais un document, monsieur le président a fait une remarque et je lui ai dit que le rapport venait d'un officier des chemins de fer de l'Etat. Maintenant je demande au témoin ce qu'il a à répondre au sujet de ce rapport.

Le TÉMOIN: Que nos navires, la marine marchande du Canada, sont obligés d'aller au sud afin de remplir leurs soutes de charbon dont le prix est de $5.50 et $6, parce qu'on leur demande à Louisbourg et à Sydney $10.25 et à Saint-Jean et à Halifax, $13. Je dirais de prime abord que ce rapport est fait dans le but de faire croire que le gouvernement du Canada est obligé d'envoyer les navires de sa marine marchande à une distance de 500 milles, à Norfolk, pour avoir du charbon, le brûler et revenir et charger une cargaison au Canada. C'est un argument absurde dans la bouche de qui que ce soit; mais si l'on veut nous faire croire qu'un navire prenant sa cargaison à Saint-Jean, allant dans l'Amérique du Sud ou dans l'Afrique-Sud et suivant une direction sud déviera de sa course pour 300 ou 400 milles et ira à Norfolk pour profiter du prix de $5.50, qui en décembre était de $18.50, au mois de novembre dernier était

$18.50, il n'y a pas beaucoup à critiquer parce que le navire économiserait quelque piastres par tonne sur son charbon, mais le commerce du charbon d'ensoutage dans lequel nous sommes intéressés ne se fait pas avec les navires qui vont dans l'Amérique du Sud ou dans l'Afrique-Sud; c'est le commerce avec les navires transatlantiques voyageant entre le Canada et l'Europe que nous visons, et nous ne nous proposons pas, parce que là-bas à Norfolk il y a certaines personnes qui vendent du charbon sans profit à $5.50, de fournir à perte du charbon à tous les navires océaniques sur la route du nord, ce qui engagerait de fortes sommes d'argent afin de faire plaisir aux hauts fonctionnaires du chemin de fer de l'Etat.

M. Cowan:

Q. Mais pensez-vous que ces compagnies américaines veulent vendre leur charbon ainsi à perte?—R. Je ne crois pas qu'elles veulent le vendre à perte, mais je sais que c'est là ce qu'elles font aujourd'hui. Le halage du charbon de la Virginie à Norfolk coûte $2.75 la tonne. Cela laisse $2.75 dans le plus. Cette compagnie a déposé à Washington, il y a quelque temps, une déclaration assermentée à l'effet que le coût d'exploitation et des travaux miniers dans ce même district d'où elles prétendent prendre le charbon qui est expédié à Norfolk est en moyenne de $2.34 et $2.76 par tonne, ce qui représente le coût de la production de ce charbon; par conséquent le profit serait bien mince.

Q. Pour quelle raison continueraient-elles à agir ainsi et à vendre leur charbon à perte?—R. Je ne crois pas que la chose durera longtemps encore.

Q. Croyez-vous que le prix aux Etats-Unis va devenir plus bas qu'aujourd'hui?—R. Je crois que les prix aux Etats-Unis ont atteint le dernier degré de l'échelle.

Q. Est-ce que leur production se maintient toujours la même?—R. La production est beaucoup moins considérable qu'elle ne l'a été durant les trois dernières années.

M. Douglas:

Q. Comment le prix de votre charbon pour la navigation est-il déterminé? Votre prix est-il en concurrence avec celui des autres?—R. Oui, absolument, notre taux est un taux de compétition.

Q. De sorte que lorsque vous avez fixé votre prix à $10.25 à Louisbourg, c'est parce qu'il n'y a pas de charbon américain en cet endroit que votre prix est si élevé?—R. Non, ce n'est pas un prix élevé pour du charbon d'ensoutage comparé aux autres. Ce n'est que depuis les quelques mois derniers que la dépression se fait sentir dans les demandes pour les expéditions de charbon. Mais ces gens ne font pas de profits aussi considérables. Ils ont fait de gros profits, plus que n'importe qui, pendant la guerre.

Q. Le prix demandé l'année dernière à la marine marchande du Canada était plus élevé que cela? C'était $14.25?—R. C'était $9 et $12.50. Nous ne leur avons pas demandé $14.25. C'est $12.25 le plus.

Q. Ne croyez-vous pas que c'est une chose sérieuse que les navires canadiens, et de fait n'importe quel navire, soient forcés de s'éloigner des ports comme Sydney et Louisbourg, justement dans le voisinage des houillères où ils laissent toujours un certain montant d'affaires, pour aller aux Etats-Unis chercher du charbon d'ensouatge au lieu de donner cet ouvrage aux mineurs qui travaillent dans les mines de cette partie du pays?—R. Cela n'arrive pas. Cela n'est jamais arrivé. Je présume que M. Vaughan ne vous dit pas dans sa lettre que son navire a dû quitter Sydney ou Louisbourg pour gagner le sud. Il ne vous dit pas l'endroit d'où il est parti pour le sud, mais je présume que ce navire partit de Saint-Jean, N.-B. pour aller dans le sud, qu'il prit une certaine quantité de charbon à Saint-Jean, et qu'ensuite il se dirigea sur Norfolk pour y prendre du charbon à meilleur marché pour gagner le sud. Probablement, si vous examinez cette question avec plus d'attention vous verrez qu'il y avait une autre raison pour que ce navire s'en aille vers le sud. Au lieu de mettre plus de

charbon pour ses soutes à Saint-Jean il pouvait prendre une plus forte cargaison de marchandises pour l'Afrique parce que le surplus de charbon qu'il aurait pris à Saint-Jean l'aurait empêché de prendre plus de marchandises à la place du charbon, de sorte qu'il est arrêté à Norfolk pour remplir ses soutes et continuer son voyage.

Q. Donc, cela le payerait-il d'obtenir son charbon d'ensoutage au prix moins élevé comparé au prix de $13 à Saint-Jean et Halifax. Cela est raisonnable, n'est-ce pas?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Nous sommes ici pour chercher à obtenir un marché plus considérable pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse. Nous ne voulons pas pousser aucune compagnie à la banqueroute, ou autre chose de ce genre, mais nous voulons, assurément, trouver les moyens pour obtenir ce marché. Quelles sont vos suggestions, dites-nous, qui peuvent nous aider, ou que faudrait-il faire afin d'étendre ce marché et faire ouvrir ces mines et les maintenir dans l'activité? Pour en arriver au concret, que pouvons-nous faire dans votre opinion?—R. Eh bien, mon opinion est que nous devrions établir une politique nationale au Canada en ce qui concerne la question du charbon et que les consommateurs canadiens devraient autant que possible utiliser du charbon canadien seulement.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ne pourriez-vous pas aller un peu plus loin et dire que les producteurs canadiens doivent le vendre à un prix juste et raisonnable et sortir plus de charbon de leurs usines?

M. Cowan:

Q. Laissez-le finir avec ceci et nous pourrons critiquer ensuite la politique qu'il préconise?—R. Vous avez raison. Je répète que nous devrions établir une politique nationale en ce qui concerne le charbon pour le pays tout entier, que le consommateur canadien devrait accorder sa préférence au charbon canadien afin que nous puissions développer nos propres ressources nationales et devenir plus indépendants des Etats-Unis dans un cas d'urgence. Aujourd'hui, s'il survenait quelque chose, ce qui n'est pas probable, mais si pour quelque raison les mines américaines nous étaient fermées dans l'Ontario vous seriez dans la même situation que pendant la période de guerre 1917-18. Mon idée en vue de surmonter cette difficulté serait d'encourager une exportation plus considérable du charbon de la Nouvelle-Ecosse en la province d'Ontario et de nous aider de toutes façons en nous assurant les moyens de transport plus perfectionnés et à meilleur marché afin de nous permettre alors de nous présenter sur ce marché, augmenter notre production et nous emparer de ce marché en concurrence avec l'exploiteur des houillères américaines. Mon opinion propre est que le coût des travaux miniers dans les houillères de la Pennsylvanie va devenir plus élevé de sorte que cela aura pour effet de nous aider à faire notre chemin graduellement dans l'Ontario, du moins jusqu'à Toronto, si nous recevons l'encouragement voulu pour mettre à exécution notre politique.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ne pourrait-on pas y arriver de cette manière: retournons aux chiffres de $3.40, le coût, et $1.50 pour transporter le charbon de Montréal? Rendu à Montréal le charbon coûte, disons, $5. Le Grand-Tronc, dont un des officiers a été entendu ici, prétend que cette ligne transporterait du charbon américain au coût d'un demi-cent par tonne? —R. Oui, pour leur propre usage.

Q. Oui. Le chemin de fer de l'Etat a établi au cours de la preuve que le transport du charbon destiné à son usage ne lui coûtait que 7/10 de cent sur sa propre voie ferrée. Il n'est que juste de supposer qu'en fait de transport on devrait accorder au

charbon canadien les mêmes avantages qu'au charbon américain?—R. Vous avez raison.

Q. Si vous prenez un demi-cent par tonne après l'avoir déchargé à Montréal au coût de $5, prenez la distance de Toronto, qui est dans les environs de 300 milles, je crois, M. le président.

M. Ross: 333 milles.

M. Douglas:

Q. Comptant 333 milles cela nous donnerait encore, à un demi-cent d'après les taux du Grand-Tronc, $1.65. Ainsi, avec $5 et $1.65 cela vous donnerait le charbon délivré à Toronto à ce prix même au sujet duquel vous aviez des doutes—le charbon bitumineux était rendu à Toronto à environ $7·50.—R. Je suis porté à croire que ce chiffre est à peu près exact.

Q. Ainsi, nous avons maintenant devant nous le marché de Toronto qui nous est ouvert pourvu que le prix mentionné par M. Wolvin soit exact en ce qui concerne le coût de production.—R. Je sais que le montant du coût est beaucoup plus élevé que $3.40.

Q. Il y a un autre facteur. Le coût se calcule pour la tonne brute, n'est-ce pas, le coût des travaux miniers?—R. Oui, règle générale.

Q. Comment calculez-vous le tonnage, avec la grosse tonne ou la tonne brute?—R. Que voulez-vous dire. Parlez-vous du tonnage des navires? Lorsqu'un navire est nolisé voulez-vous dire? on calcule maintenant en tonnes nettes.

Q. En tonnes nettes ou tonnes brutes?—R. En tonnes nettes.

Q. Selon mon expérience c'est toujours en tonnes brutes.—R. Voulez-vous parler maintenant du tonnage des navires affrétés pour un temps spécifié? Si vous voulez parler du tonnage de ce genre vous avez raison. On parle du taux par tonne brute pour le calcul du tonnage des navires affrétés pour un certain temps.

M. Cowan:

Q. Pourquoi avoir ces deux genres de tonnage?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Alors on peut prétendre avec raison que le coût de $5, y compris le coût du charbon et les frais de transport, étant calculé pour une tonne brute, nous en arriverions donc approximativement à un coût de $4.60 pour une tonne nette.—R. C'est dix pour cent de moins.

Q. Vous voulez dire $4.50.—R. Oui, $4.50.

Q. Si nous ne faisons pas erreur dans notre calcul. Je conclus d'après les chiffres de M. Wolvin que le coût est $3.40, et que l'on pourrait et devrait faire relativement au transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse sur nos lignes de chemins de fer les mêmes arrangements que pour le transport du charbon américain et qu'il y a ensuite une différence de $1.50 entre les $7.50 le prix coté à Toronto et le prix auquel le charbon de la Nouvelle-Ecosse peut être délivré à Toronto. Cela serait exact.—R. Oui en supposant que le chiffre du coût initial soit exact, mais je ne crois pas que je puisse accepter aujourd'hui rien qui approche des chiffres que vous donnez.

Q. C'est-à-dire relativement au coût du charbon?—R. Oui, relativement au coût du charbon.

Q. Si le coût du charbon est exact les autres conclusions générales doivent l'être aussi, M. Dick.—R. Oui, si vos chiffres concernant le coût du charbon étaient exacts, mais ils ne le sont pas d'après moi.

M. Ross:

Q. Relativement au coût, pourquoi en serait-il ainsi? Pourquoi ces chiffres ne seraient-ils pas exacts? Vous venez de nous dire, il y a à peine un instant, que dans la Virginie la production du charbon d'ensoutage coûtait $2.75 à la mine?—R. Oui.

Q. M. Caye nous a dit que le coût de sortir une tonne de charbon dans l'Ohio était de $2.30 par tonne. Maintenant, si la production coûte $2.30 dans l'Ohio, et $2.75 dans la Virginie, pourquoi la *Dominion Coal Company* ne pourrait pas faire la même chose dans la Nouvelle-Ecosse à $3.40. Dans les journaux du matin je vois qu'il y est dit que vous payez aux mineurs les prix les plus bas du monde.

M. COWAN: Avec une exception, les nègres de l'Alabama.

Le TÉMOIN: Vous pouvez m'en croire cela n'est pas vrai.

M. Ross:

Q. Pourquoi n'êtes-vous pas capable de produire votre charbon à $3.40 avec ces exemples sous les yeux?

Q. Quelle est la différence entre sortir le charbon dans les houillères de la Virginie et le sortir dans celles de l'Ohio?—R. La différence, M. Ross, c'est que dans l'Ohio, ils n'ont pas, règle générale, de puits très profonds, ou bien, ils ont des galeries latérales. Il n'y a aucune dépense pour pomper l'eau dans les puits. Le halage du charbon y est fait au moyen de l'électricité, ce qui constitue une opération très simple. Au cours de leurs travaux ils emploient beaucoup moins d'hommes; les conditions du climat sont aussi tout à fait différentes; ils n'ont aucune difficulté avec la neige ou la glace couvrant leur voie ferrée; règle générale, ils n'ont rien qui ressemble à nos règlements concernant l'exploitation des mines ou aux règlements du gouvernement que nous avons...

M. Chisholm:

Q. Sous quel rapport, M. Dick?—R. Pour ce qui concerne le nombre de ceux qui sont chargés des opérations de sautage et autres travaux de ce genre que nous devons employer ainsi que de ceux qui doivent faire l'inspection des mines en vue du gaz, et ils n'ont pas aussi, généralement, là-bas dans la Virginie—les mines ne font pas partie de l'union....

M. Ross:

Q. Qu'avez-vous à dire au sujet de l'eau dans les mines de la Virginie?—R. C'est un problème très sérieux.

M. CHISHOLM: Oui, certainement

Le TÉMOIN: Maintenant voici une résolution. Cet exposé est publié dans la *Coal Review* de Washington, l'organe officiel de la *National Coal Association* des Etats-Unis. Cette dernière a tenu une réunion à Altoona — les exploiteurs des mines de charbon bitumineux des houillères de la zone centrale de la Pennsylvanie ont tenu une réunion à Altoona la semaine dernière...

Q. A quelle date?—R. Cette revue porte la date du 20 avril.

Q. De cette année?—R. Mercredi matin dernier. Cette résolution dit "Mercredi matin dernier" — cela serait le 20 avril — "une réunion a été tenue à Altoona. A l'assemblée 115 compagnies productrices de charbon étaient représentées". Puis on continue à dire que la production du district a diminué durant la semaine du 19 septembre 1920, de 2,515,000 tonnes à 1.051,000 tonnes durant la semaine du 3 avril 1921, soit une diminution de 58 pour cent. Une partie de cette diminution est due à une demande moins forte, et une partie est due à l'empiétement par les autres districts qui emploient la main-d'œuvre non unioniste sur les marchés ci-devant fournis par cette association. Puis l'exposé continue ainsi:

"Le comité exécutif de l'association des exploiteurs sera autorisé à rédiger une convention quant aux salaires avec les membres du district n° 2

des *United Mine Workers*, et de leur suggérer l'idée d'une conférence mixte à une date rapprochée afin de discuter avec eux les graves problèmes qui intéressent la zone centrale des houillères de la Pennsylvanie."

Voilà les gens qui sont juste au sud de nous qui fournissent une grande partie du charbon qui pénètre dans l'Ontario.

Le président:

Q. Monsieur Dick, parlant des suggestions que vous conseillez au peuple du Canada de suivre, puis-je vous demander ceci: Est-ce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne reçoit pas de droits sur la production?—R. Douze cents et demi par tonne.

Q. Combien?—R. Douze cents et demi par tonne.

Q. De sorte que cela constitue une grosse partie de son revenu — les recettes provenant de la production du charbon?—R. C'est le droit régalien ordinaire.

M. Cowan:

Q. Est-ce que les Etats-Unis exigent habituellement de payer des droits du côté américain?

Le président:

Q. Excusez-moi pour un moment, docteur Cowan? Est-ce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse prend quelques mesures afin de rendre populaire ce charbon de la Nouvelle-Ecosse sur des marchés nouveaux?—R. Oui, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse prend toujours le plus grand intérêt pour trouver des marchés nouveaux pour ce charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. En quelle occasion?

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît, monsieur Douglas.

M. DOUGLAS: Non, je ne demande rien de plus. Je lui posais cette question pour lui permettre de terminer sa phrase.

Le TÉMOIN: En coopérant avec les compagnies minières pour faire des recherches, en mettant à notre disposition tous les renseignements qu'il a pu obtenir et toutes les facilités qui relèvent de son autorité. Naturellement, c'est une question qui est d'un intérêt vital pour la province.

Q. Et sans doute, relativement aux travaux dans les mines?—R. C'est justement la semaine dernière que le premier ministre, M. Murray est venu me voir à Montréal, et nous avons eu une longue conférence au sujet de la production future du charbon et de ce qu'il y aurait à faire pour augmenter la vente de notre charbon et augmenter en même temps les recettes de la province, question qui est pour lui du plus haut intérêt.

M. Cowan:

Q. Peut-être que la nomination de ce comité a eu son influence dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Je crois que peut-être il serait venu quand même, même dans l'absence de tout comité, mais la nomination du comité peut avoir eu une certaine influence.

Le président:

Q. Nous avons vu devant le comité des représentants du gouvernement de l'Alberta et nous avons été plutôt frappés de la manière que s'y prend le gouvernement de cette province pour introduire son charbon à Winnipeg et dans le Manitoba. S'il m'était permis de faire une suggestion que vous pourriez ajouter à votre programme, c'est que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en coopération avec la *Dominion*

[M. Alexander Dick.]

Coal Company qui, je comprends, possède virtuellement le monopole de la production du charbon dans la Nouvelle-Ecosse, devrait prendre les mêmes moyens pour introduire votre charbon dans l'Ontario.—R. De quoi voulez-vous parler, monsieur le président?

Q. Je vous suggérerais de lire le témoignage des représentants de l'Alberta.

M. Cowan:

Q. Ce qu'ils font là est ceci: les différentes compagnies de charbon sont taxées à 5 cents par tonne, ce qui va à former un fonds destiné à payer le traitement d'un commissaire de commerce, ou de plusieurs commissaires en d'autres endroits, dont le devoir est de pousser la vente du charbon de l'Alberta. Est-ce que votre compagnie serait prête à aider le gouvernement dans une même mesure?—R. Nous préférons conduire nous-mêmes nos propres affaires sans l'aide de personne du dehors, vu que c'est là toujours, je crois, la manière la plus satisfaisante. L'argent que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse obtient est ordinairement employé par lui pour des fins d'éducation et l'entretien des routes, mais si nous devons faire à l'Ontario un cadeau de tant de cents par tonne, et si nous pouvons, oui ou non, leur donner du charbon à meilleur marché, je ne saurais dire.

Le président:

Q. Je puis vous assurer que le peuple de l'Ontario ne demande pas cela. Le gouvernement de l'Alberta travaille dans l'intérêt de l'industrie du charbon. Il a jugé qu'il était sage d'adopter cette ligne de conduite. Je ne suggère pas de demander au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de contribuer quoi que ce soit, mais j'ai pensé qu'il aurait peut-être quelque intérêt à suivre une conduite semblable, ou peut-être pourrriez-vous offrir mieux.—R. Le gouvernement de l'Alberta est dans cette position, monsieur le président, telle que je le comprends: étant des pionniers ils cherchent à trouver et à créer un marché pour leur charbon. L'industrie du charbon de la Nouvelle-Ecosse est une industrie qui est établie depuis longtemps, et nous avons nos propres gens qui ont l'habitude de ce commerce — des personnes censées avoir été formées et ayant de l'expérience en ce qui concerne la vente de leur charbon et la question de trouver des marchés — et nous ne sommes jamais allés auprès du gouvernement pour lui dire quelque chose comme ceci: "Voulez-vous nous aider à nous trouver un marché?" Nous nous occupons de cela nous-mêmes et cherchons à en trouver. Nous savons où aller et je crois que nous savons quoi faire quand nous l'avons.

Q. Mais en ce qui concerne les moyens de trouver un nouveau marché dans l'Ontario,—je sais que vous n'y avez nullement pensé, mais je vous soumets ceci pour que vous puissiez y réfléchir et comprendre que ce serait là un bon moyen de vous assurer la coopération du peuple de l'Ontario?—R. Je suis tout à fait d'accord avec vous, et toute suggestion est bienvenue, M. le président, qui doive nous aider à vendre le charbon, à l'introduire de quelque façon sur le marché de l'Ontario, et nous n'avons négligé aucun effort lorsque nous avions un surplus de charbon pour arriver à en expédier aussi loin à l'ouest que possible parce que c'était notre avantage et notre intérêt de le faire.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Mais, n'est-ce pas un fait réel que la *Dominion Coal Company* ne veut pas du marché de l'Ontario, et c'est pour cette raison que vous avez dit au cours de votre témoignage, l'autre jour, que votre meilleur marché était Montréal parce que, je suppose, vous faites plus de profit en vendant à Montréal qu'en tout autre endroit. Maintenant, si votre charbon doit aller plus à l'ouest que Montréal votre profit diminue sans doute, et tant que vous pourrez vendre votre charbon à Montréal vous n'avez aucun désir de vendre à l'Ontario?—R. Non, cela n'est pas exact. Entre ce que nous désirons faire et ce que nous pouvons faire il y a toute la différence dans le moment.

Q. Alors dites-nous donc franchement ce qui en est?—R. Je vous ai dit que la ligne de conduite que nous voudrions voir suivie serait une politique nationale canadienne en vertu de laquelle nous produirions tout le charbon possible pour le peuple canadien et tous les consommateurs canadiens donneraient la préférence au charbon du Canada. Voilà ce que j'ai à dire.

Q. C'est bien.—R. Nous travaillerions en coopération avec les consommateurs de charbon dans le but de produire dans la Nouvelle-Ecosse la plus grosse quantité possible de charbon pour l'Ontario ou toute autre partie du Canada qui voudrait l'acheter et nous en payer le prix.

M. Cowan:

Q. Supposez qu'il serait jugé avantageux pour une année ou deux de faire des efforts particuliers pour atteindre ce marché de l'Ontario et celui de Montréal aussi—parce que déjà vous contrôlez une grosse partie du marché de Montréal, tandis qu'en Ontario le peuple préfère continuer à faire affaires avec les Américains vu que ces derniers sont venus à son aide à l'heure du besoin—ainsi que M. Wolvin l'a dit—supposons que nous pourrions arranger les choses pour vous obtenir pendant quelque temps des taux réduits pour le transport de votre charbon en Ontario—disons pendant un an ou, autour d'un an—est-ce que votre compagnie serait prête à réduire ses profits considérablement dans le but de s'assurer une bonne entrée dans ce marché?—R. Je ne saurais dire.

Q. Croyez-vous que ce serait bonne politique de le faire?—R. Je ne crois pas que ce serait une bonne politique lorsqu'un grand nombre des actionnaires veulent des dividendes.

Q. Ainsi les dividendes sont votre considération principale?—R. Les dividendes constituent la considération principale des actionnaires de la *Dominion Coal Company.* Je ne suis ici pour dire que je suis prêt à sacrifier les dividendes des actionnaires afin d'obtenir des marchés nouveaux.

M. Douglas:

Q. Mais en attendant la production est retardée?—R. Non.

Q. Elle l'a été durant les trois ou quatre derniers mois?—R. Non.

Q. Les mines ont été inactives et ont produit peu de charbon?—R. Les mines ont été dans l'inactivité pour les mêmes raisons que les mines des Etats-Unis ont été aussi inactives, et il y a eu peu d'activité dans les mines des Etats-Unis parce que le charbon n'est pas en demande. Les consommateurs de charbon aux Etats-Unis ne font pas usage de charbon, causant ce qui dans le commerce du charbon s'appelle "la grève des acheteurs". Les gens n'achètent pas de charbon dans l'attente que les prix baisseront et le résultat de cela c'est que la production aux Etats-Unis a diminué de 11,000,000 de tonnes par semaine, la moyenne d'auparavant, à quelque chose autour de 6,500,000 de tonnes, je crois.

M. Cowan:

Q. Cela m'a l'air comme si nous aurions encore une disette sérieuse l'automne prochain?—R. Il y existe déjà un déficit, à en juger par les indications générales de la présente année, de 35,000,000 de tonnes de charbon aux Etats-Unis.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. S'agit-il du charbon mou?—R. Oui, du charbon mou, on ne peut pas se rattrapper parce que vous avez perdu cette production. Si le manque de charbon continue comme présentement aux Etats-Unis au taux de 4,000,000 tonnes par semaine, si nous arrivons aux jours froids avec la congestion du trafic sur les chemins de fer nous aurons précisément les mêmes conditions en 1921 que nous avons connues en 1919 et 1920. Le manque de charbon va se faire gravement sentir en ce pays; le prix du

charbon va monter; les mineurs vont demander de maintenir en vigueur la présente échelle de salaires ou une échelle plus élevée, et les conditions vont être aussi mauvaises que par le passé parce que les consommateurs n'ont pas voulu entrer leur approvisionnement de charbon lorsqu'ils pouvaient l'avoir.

M. Cowan:

Q. Ceci en tête, devons-nous comprendre que vous n'êtes pas en état à l'heure actuelle de contracter des engagements, vu que vous croyez possible que, dans quelque temps, vous ayez plus de fonds en mains?—R. Je suis en état de faire des marchés. Nous n'avons jamais eu l'idée de prendre au public son dernier sou.

M. Ross:

Q. La même chose s'applique-t-elle à l'anthracite?—R. Non, mais l'anthracite a également fait une chute et je conseillerais à quiconque s'intéresse à l'achat du charbon d'acheter dès maintenant, et ce pour deux raisons: la première que l'anthracite augmente en prix de dix cents par mois, deuxièmement, que la législature de l'Etat de la Pennsylvanie a devant elle un projet de loi à l'effet d'imposer une taxe de 2½ cents *ad valorem* sur chaque tonne d'anthracite prête à pénétrer sur le marché en Pennsylvanie. On croit que la taxe en vue rapportera de onze à douze millions annuellement du fait des expéditions d'anthracite hors de l'Etat.

Le président:

Q. De sorte que la grande chose pour le public, vu le danger qui menace, est de faire ses achats tout de suite?—R. Acheter son charbon maintenant.

Q. Le public porte ses responsabilités tout comme les propriétaires de mines?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Seriez-vous disposé à dire ce que vous considérez comme un profit raisonnable sur la vente d'une tonne de charbon?

M. Ross: Vous voulez parler du pourcentage?

M. Cowan:

Q. Oui, quel pourcentage?—R. On a posé cette question vendredi.

Q. Je l'avais oublié.—R. J'ai alors déclaré aimer mieux ne pas répondre, vu que ce n'est là qu'une autre façon de présenter la question du coût, et j'aimerais mieux que vous obtinssiez vous-mêmes les chiffres du coût et constatiez la marge des profits réalisés, par rapport aux prix de vente.

M. Ross:

Q. Pouvez-vous nous dire la date à laquelle votre compagnie sera en mesure de nous fournir les données demandées?—R. Je l'ignore. Avez-vous établi, de concert avec M. Wolvin, une date à cet effet?

Q. Non, je ne crois pas qu'on y ait vu.—R. Je n'ai pas rencontré M. Wolvin. Il s'est rendu à New-York samedi, ce qui m'a empêché de le voir.

M. Cowan:

Q. Trouveriez-vous que $3 est un profit exhorbitant?—R. Je pense que c'est là un profit joliment élevé.

Q. Et $2 par tonne?—R. C'est également élevé.

Q. Et $1?—R. Nous ne parlerons pas d'un dollar.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il quelque question à poser à M. Dick?

[M. Alexander Dick.]

M. McKenzie:

Q. Avez-vous une idée de la quantité de charbon qui nous vient en Ontario des Etats-Unis, le charbon bitumineux?—R. M. Keefer a établi ici vendredi dernier que l'on en amenait 13,000,000 de tonnes chaque année.

Le PRÉSIDENT: Pour tout l'Ontario?

Le TÉMOIN: Oui, pour tout l'Ontario.

Le PRÉSIDENT: 10,000,000 de tonnes pour le centre de l'Ontario?

Le TÉMOIN: Oui.

M. McKenzie:

Q. 13,000,000 de tonnes de charbon bitumineux?—R. Oui, mais je dois dire qu'un fort pourcentage de cette quantité ne se consomme pas dans l'Ontario.

Q. Qu'en fait-on?—R. Une bonne partie du charbon expédié à Fort-William et à Port-Arthur, à la tête des lacs, est dirigé sur le Manitoba, Winnipeg et les villes de l'Ouest. Je puis dire que probablement plus d'un million, ou à peu près un million et demi de tonnes de charbon prennent la direction de l'ouest de Port-Arthur.

Le président:

Q. Me permettrez-vous de calculer d'après les données fournies par le fonctionnaire du département de la statistique?—R. Oui, cela vaudrait mieux.

Le PRÉSIDENT: En 1920, l'Ontario centre. qui ne comprend pas les têtes des lacs, a eu 10,373,324 tonnes à la tête des lacs, 1,963,579 tonnes; je parle ici du charbon que l'on dirige vers Winnipeg et l'ouest.

Le TÉMOIN: Reste le charbon qui nous vient par Prescott, monsieur le président. Une bonne partie de ce charbon part de Prescott et prend la route de Montréal et de la province de Québec où il pénètre par le rail. Il est donc fort probable que le charbon qui passe par les livres de la douane soit en réalité consommé en grande partie par les autres provinces.

M. McKENZIE: Peut-être, monsieur le président, que vous pourriez me fournir, par les données que vous avez en mains, une idée du charbon américain que les chemins de fer consomment et de celui que le public et l'industrie consomment; ces chiffres apparaissent-ils à l'état séparé?

Le PRÉSIDENT: Non, nous n'avons aucun état.

M. McKENZIE: Nous ne savons rien de la consommation domestique du charbon américain dans l'Ontario?

Le PRÉSIDENT: Pas dans la preuve.

M. McKENZIE: Qu'avez-vous à dire, personnellement, monsieur le président, sur la proportion de la consommation domestique?

Le PRÉSIDENT: Une très faible partie de ce charbon irait aux besoins domestiques; ce sont surtout les chemins de fer et les industries qui le consomment.

M. McKENZIE: Je travaille à trouver ce qu'il nous faut faire, en Nouvelle-Ecosse, pour la fourniture de charbon à l'Ontario.

M. McKenzie:

Q. Avez-vous quelque idée, M. Dick, de la quantité de charbon nécessaire pour pourvoir aux besoins industriels et domestiques de la province de l'Ontario?—R. Je porterais à 2 ou 3 millions de tonnes l'approvisionnement nécessaire pour les fins industrielles de l'Ontario. Mais je désirerais dire un mot sur un autre aspect de la question, à savoir que nous avons à faire face à une concurrence sérieuse dans l'Ontario de même que dans le Québec, et elle s'est formidablement développée ces 5 ou 6 dernières années. La rareté du charbon a amené des essais nombreux sur la possibilité d'utiliser le poussier

d'anthracite et la partie de l'anthracite que l'on considérait autrefois comme un déchet dans les mines de la Pennsylvanie. Ce déchet de l'anthracite est maintenant récupéré, ressassé et divisé en ce qui porte le nom de Buckwheat et Pea et en poussier; cela arrive jusque dans le Québec, à notre nez dans le Québec, et s'y débite pour fins de chauffage à la vapeur à des prix fort bas et fait concurrence au charbon à vapeur de la Nouvelle-Ecosse.

M. Cowan:

Q. Quels sont les droits à acquitter?—R. Aucuns droits à acquitter. Tout d'abord on avait pris, vis-à-vis le tarif, certaines dispositions à l'effet d'admettre librement le charbon anthracite en Canada vue que ce charbon servait à des fins domestiques, alors que l'on taxait le charbon bitumineux importé en Canada qui faisait concurrence à notre charbon de la Nouvelle-Ecosse. Il doit se trouver un demi-million de tonnes de ces diverses sortes de charbon, charbon anthracite à vapeur, entrant dans les provinces de Québec et Ontario de nos jours et exempt de tous droits à acquitter envers le gouvernement canadien; or ces charbons font la concurrence au charbon bitumineux et pénètrent dans les fabriques et autres lieux à la place du charbon bitumineux, et ce par tout le pays. Ce charbon à vapeur, qui est un dérivé de l'anthracite, devient un sérieux adversaire, surtout sur le marché de Montréal et à l'ouest de la province de Québec, et devrait avoir à acquitter les mêmes droits de 53 pour cent par tonne que le charbon bitumineux.

Q. Ce charbon irait surtout aux manufactures?—R. Oui.

Q. On ne s'en sert jamais pour des fins domestiques?—R. Peut-être dans quelques cas, surtout pour les conciergeries des villes.

Q. Pour utilisation dans les chaudières à vapeur?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous pensez donc que la protection devrait s'imposer?—R. Si je crois que l'on devrait accorder quelque protection? Je suis d'avis que l'on devrait assurer une protection sur les charbons à vapeur de l'anthracite.

M. Cowan:

Q. L'autre jour, vous avez déclaré que vous aviez totalement perdu le marché de la Scandinavie à cause du charbon d'Allemagne, si j'ai bien compris. Quels sont les salaires dans les mines allemandes, le savez-vous?—R. Impossible de répondre à cette question aujourd'hui. Les conditions ont tellement changé depuis les dernières années. Naturellement les Allemands n'ont pas fourni grand charbon à la Scandinavie au cours de la guerre; ce marché leur était pratiquement fermé. Nous avons expédié quelque quantité de charbon en Scandinavie tout dernièrement — à Gothenburg et à Stockholm—mais nous ne sommes jamais retournés à l'attaque de ce marché par effort systématique, comme en 1903.

M. McKenzie:

Q. Existe-t-il quelque barge aménagée de façon à pouvoir servir en été pour vos mines, soit à Louisbourg soit au port de Sydney, et qui remonterait les canaux jusqu'aux lacs Ontario et Supérieur?—R. Impossible d'utiliser les barges avec quelque sécurité, les mois de juillet et août exceptés peut-être, dans le golfe Saint-Laurent, pour l'expédition du charbon par les canaux de 14 et 16 pieds de tirant. Le seul moyen possible serait d'amener le charbon à Montréal par gros bateaux, le transborder du bateau dans les barges à Montréal et faire remonter ces barges dans les canaux, à moins que l'on n'utilise de petits bateaux.

Q. J'ai entendu quelqu'un dire ici l'autre jour que des vaisseaux portant 2,000 tonnes de charbon passaient par les écluses du canal?—R. C'est exact, les bateaux

de 14 pieds de tirant transportent un chargement maximum de 2,400 tonnes en passant par les canaux, des tonnes nettes de charbon.

M. Cowan:

Q. Ne peuvent-ils se rendre directement à vos mines par le Saint-Laurent?—R. Oui, mais ils ne sont pas conformes parfaitement à la navigation sur les grandes eaux. Le type des bateaux pour lacs est beaucoup plus lent, vu que leurs bords sont élevés et que le vent a plus de prise de ce fait; les voyages sont plus longs et on n'y trouve pas autant de satisfaction que sur les bateaux océaniques que nous utilisons et qui portent jusqu'à 7,000 tonnes de charbon.

Q. Existe-t-il quelque espèce de bateaux qui pourraient prendre un chargement de votre charbon à Sydney, descendraient le Saint-Laurent, traverseraient les canaux et parviendraient dans l'Ontario? Avez-vous de ces bateaux?—R. Oui, il est possible de construire des bateaux de 14 à 16 pieds de tirant pour transporter le charbon, mais ce ne serait pas là le moyen le plus économique d'atteindre Ontario. Il vaudrait mieux amener le charbon à Montréal sur des bateaux plus gros, Montréal étant le point le plus éloigné, puis transborder le charbon sur des bateaux plus petits qui le transporteraient à Toronto.

Q. A savoir que ce que vous épargnez dans le transport à longue distance de Sydney à Montréal indemniserait les frais de transbordement?—R. Oui et davantage.

Le président:

Q. Que pensez-vous, non seulement de la possibilité mais encore de l'opportunité de transporter ce charbon aux ports du lac Ontario par ce procédé?—R. Il s'agit ici d'une question de prix du charbon et des conditions du moment. Pour aujourd'hui je ne crois pas que la chose soit bien possible, vu le changement des conditions du trafic.

M. Ross:

Q. Y aurait-il quelque espoir d'obtenir un chargement de retour pour ces bateaux? —R. Les bateaux descendant jusqu'à Montréal amèneraient le charbon du lac Erié, et les bateaux qui remonteraient auraient une cargaison de charbon de la Nouvelle-Ecosse et le transporteraient jusqu'à un certain point des ports de l'Ontario. Mais je ne vois pas que ce système pût être adopté avec quelque chance de succès.

Le président:

Q. Chaque bateau transporterait du charbon aux ports les plus distants?—R. La plus sérieuse difficulté que nous rencontrions dans le transport du charbon dans le haut Saint-Laurent, aujourd'hui, consiste dans la presque impossibilité de trouver des cargaisons de bois de pulpe ou autres pour la descente des lacs.

M. Ross:

Q. Ne serait-il pas possible de trouver des cargaisons quelconques de retour fournies par Toronto et qui descendraient dans cette direction?—R. Je n'ai jamais pu comprendre que l'on permît le libre usage de nos canaux canadiens aux bateaux qui transportent du charbon américain par le Saint-Laurent. Monsieur Keefer propose un système à lui que j'approuve plus ou moins et qui ferait de Port-Arthur le port de mer. Avant de mettre cette idée à exécution il serait nécessaire de reviser les traités actuellement en existence entre le Canada et les Etats-Unis et faire que les nombreux bateaux américains qui fréquentent nos canaux payassent des droits. On agit ainsi pour le canal de Suez et celui de Panama, et on a soumis au congrès deux projets de lois où l'on propose de favoriser les bateaux américains au détriment des bateaux anglais ou canadiens qui utilisent le canal de Panama. Si ces gens peuvent donc imposer nos bateaux qui utilisent la route de Panama, nous devrions certainement ob-

server la même attitude, alors que nous dépensons des centaines de milliers de dollars auxquels nos gens de la Nouvelle-Ecosse doivent avoir part conjointe.

M. Chisholm:

Q. Rien ne nous garantit que les Américains doivent en agir ainsi?—R. Je veux dire que s'ils prennent cette attitude, nous devrions voir à ce que les bateaux utilisant nos canaux en descendant acquittassent certaines impositions.

Q. Vous venez de dire, en répondant à monsieur McKenzie, que les barges ne pouvaient servir que deux mois de l'année. N'est-il pas de fait que les barges ne sont utilisées dans le sud que pour le transport du charbon?—R. Elles sont utilisées sur le côté américain, mais, règle générale, rien que là, où ils rencontrent un climat plus doux que chez nous, comme vous ne l'ignorez pas.

Q. Ne vont-ils pas jusqu'aux ports de l'Amérique du Sud?—R. Non, ils utilisent les steamers pour les ports de l'Amérique du Sud.

Q. Vous avez parlé de deux mois comme étant la saison de transport de Sydney par le Saint-Laurent?—R. Oui, du 15 juin à la mi-août.

Q. Et que fait le 15 mai?—R. Règle générale la navigation n'ouvre pas très tôt; en mai on rencontre de la glace.

Le président:

Q. On aurait à craindre les tempêtes?—R. Oui. Comme vous le savez, nous avons eu le malheur de perdre des barges touées par des steamers. Au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse, nous avons perdu le *Rembrandt* qui a disparu corps et biens. Puis est venue la *Dominion Coal Co.* qui, avant mon arrivée, a perdu deux ou trois barges au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse; d'ailleurs il y a toujours eu des ennuis quand l'on a remonté les barges, nos câbles de remorque se brisant au cours des tempêtes du golfe; or en vue d'assurer la sécurité des équipages, de leur vie, nous avons cessé cette pratique.

M. McKenzie:

Q. Il est pratiquement impossible de touer sur une mer démontée?—R. Oui, et nous ne le pratiquons plus.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. L'idée ne serait-elle pas pratique—faire remonter le charbon par la voie du fleuve, rencontre entre autres une certaine difficulté qui est que le transport ne serait possible que pour les mois d'été de Montréal à Toronto et les ports des lacs?—R. Oui.

Q. Que penseriez-vous de ceci: que l'on transportât le charbon de la Nouvelle-Ecosse pour le confier à des installations *ad hoc* sur les chemins de fer; que l'une des grandes lignes qui vont de Montréal à Toronto devrait servir à transporter le charbon; il arriverait ainsi que le charbon emmagasiné à ces endroits au cours de la saison de la navigation pourrait être livré à Toronto les mois d'hiver tout comme pendant les mois d'été. Le charbon emmagasiné à Montréal disons, on pourrait le transporter à Toronto l'hiver; que pensez-vous de cette idée?—R. Cela sonne assez bien, mais avant de trop nous y engager, je suis d'avis qu'il vaudrait peut-être mieux assurer une distribution plus équitable du charbon. Rien ne nécessite l'emmagasinage à Montréal. Le temps le plus propice pour le transport à bon marché du charbon est le temps de la navigation; il est beaucoup plus facile de le transporter par rail et de l'emmagasiner aux points de consommation. Ce serait la meilleure ligne de conduite à suivre que de le transporter l'été.

Q. L'idée serait celle-ci: ce que l'on ne pourrait transporter l'été serait emmagasiné pour le transport d'hiver?—R. Oui. Ce procédé mérite, je crois, considération.

Q. On a dit que l'époque de relâche dans les mines est dû à ce qu'on a mis un embargo sur le charbon d'exportation au cours de la dernière saison; à votre sens,

l'époque de relâche est-elle due à ce que l'on a mis l'embargo sur le charbon?—R. Non, l'embargo n'a rien eu à faire là-dedans. Je vais vous expliquer la raison de cet état de choses. Les contrats d'expédition de charbon en Europe expiraient automatiquement le 31 décembre, exception faite pour certains cas où l'on a accordé un prolongement de délai. Au cours de décembre, M. Carvell m'a déclaré qu'il accorderait facilement des permis à toute personne qui en ferait la demande pour l'exportation de charbon. Nous avons fait tout le nécessaire pour faire quelques expéditions de charbon en décembre, mais le 31 décembre les contrats expiraient, et le charbon qui aurait été expédié en vertu de ces contrats dans l'intervalle compris entre le 1er août et le 1er décembre a été vendu et livré à d'autres personnes, et les mines ont travaillé à extraire ce charbon; si ce charbon n'avait pas été extrait, préparé et vendu, le charbon qui aurait été extrait et vendu pour honorer les contrats intervenus.

Q. De sorte que l'on peut dire que l'embargo n'avait rien à faire avec l'époque de relâche?—R. Absolument rien à faire.

M. Chisholm:

Q. Vous parlez actuellement de la *Dominion Coal Co.*?—R. Oui.

Q. Vous ne pensez pas aux mines du comté d'Inverness?—R. Voilà, pour ce qui touche les mines de l'Inverness, il eût été impossible d'expédier aucun charbon cet hiver, et ce du fait, en grande partie, de l'existence des glaces après le 1er décembre.

Q. Non, on avait un établissement à Hastings?—R. Je sais bien, mais ce n'est pas la coutume d'expédier du charbon à Hastings l'hiver.

Q. Oh, oui, la côte est toujours libre dans ces parages et le port y est tout aussi confortable que Louisbourg, il est vrai qu'à certaines époques on y rencontre des glaces.—R. Je n'ai jamais vu grand bateaux y prendre du chargement l'hiver.

Q. Non, mais ils l'auraient fait l'hiver sans cet embargo; alors on a tout simplement fermé les mines de l'Inverness et de Port-Hood pour cet embargo?—R. Je ne suis pas disposé à discuter la question de l'Inverness mais pour ce qui est du Cap-Breton....

Q. Je ne consens pas à considérer ceci comme une réponse—que l'embargo n'a eu rien à faire avec la situation pénible faite aux mines de la Nouvelle-Ecosse; il est vrai que la *Dominion Coal* n'a pas été affectée, mais quant à l'Inverness les mines y furent paralysées de ce chef.—R. Je ne suis pas disposé à discuter la question des mines de l'Inverness.

M. Douglas:

Q. Le chômage du comté de Pictou n'a, non plus, rien eu à faire avec cet embargo? —R. Je ne le crois pas.

M. McKenzie:

Q. Vous possédez une connaissance générale de l'état des mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Hors vos propres territoires d'opérations et vos propres activités qui comprennent la *Dominion Coal Co.* et Springhill, quels autres champs d'extraction de charbon sont en activité dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Dans les champs de Cumberland, on trouve la mine Joggins et à peu près une douzaine d'entreprises de moindre importance sur tout le territoire du comté de Cumberland; certaines ne sont que de petites entreprises. Dans le comté de Pictou on trouve l'*Intercolonial Coal Co.*, qui travaille le terrain de Westville; la *Greenwood Coal Co.* à Thorburn. Au Cap-Breton on rencontre la *Port Hood Co.*, à Inverness, et l'*Inverness Co.*, à Invernesss même; à Cap-Breton on voit la *Bras d'Or Coal Co.* et l'*Indian Cove Coal Co.*, enfin la *Stubbart Coal Co.*, à Boulardaries; à New-Cambridge, l'*Anglo Co.* et la *Mora Co.*, à False-Bay.

Q. Il n'est pas tout à fait exact de dire que vous exercez un monopole sur les champs de mines de la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, pas exactement.

Q. Je remarque que le Dr Cowan a employé cette expression plus d'une fois, expression qui lui était chère et qu'il ressassait sans cesse, à l'effet que vous exerciez un monopole. Est-ce exact?—R. Non, ce n'est pas exact.

Le président:

Q. Vous ne possédez pas un monopole absolu, M. Dick?

M. COWAN: Permettons à M. McKenzie de retirer sa boutade. Il veut simplement rire.

M. McKenzie:

Q. Le but principal de notre activité ici est de voir comment on peut étendre le champ du marché en Ontario. C'est réellement là l'objet de notre présence ici. Supposons que 5,000,000 de tonnes de charbon bitumineux pourraient alimenter suffisamment le marché pour tout besoin domestique où il entre du charbon bitumineux dans l'Ontario, et que vous soyez assuré de trouver un marché stable chaque année, soit 5,000,000 de tonnes en sus de ce que vous produisez actuelllement, pourriez-vous vous arranger pour produire assez pour alimenter ce marché?—R. Oui.

Q. Si vous disposiez d'un marché, vous pourriez l'alimenter?—R. Nous serions en mesure d'alimenter un marché dont nous serions sûrs.

Le président:

Q. Avec le temps?—R. Avec le temps, oui, monsieur. Je sais que cela ne se ferait pas en un jour ou une année.

M. Douglas:

Q. Savez-vous si c'est l'intention de la compagnie d'en agir ainsi?—R. Oui, il entre dans les buts de la compagnie d'augmenter le rendement jusqu'à 10,000,000 de tonnes par année.

M. Cowan:

Q. Il ne s'agit que de proportionner le coût d'opération à vos possibilités?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Rien autre chose à demander à monsieur Dick? Je crois que nous pourrions terminer ici l'interrogatoire de monsieur Dick. Ce dernier est, je crois, aussi disposé que nous à en finir. Il peut devenir nécessaire dans l'avenir de rappeler monsieur Dick en vue d'éclaircir certains points, aussi nous ne vous renvoyons pas.

Le TÉMOIN: Je vous remercie beaucoup de votre courtoisie et de vos bontés. Je serai enchanté de vous fournir toute information possible.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions de votre témoignage. Allons-nous nous assembler demain et faire venir monsieur McDougall, de la *Nova Scotia Coal Co.*, devant notre comité?

M. CHISHOLM: Monsieur McLennan est ici, et je désirerais lui poser quelques questions. Affaire de quelques minutes, car personne hors moi ne s'intéresse à cette affaire spéciale. Monsieur McLennan est membre de la législature locale de la Nouvelle-Ecosse. Voilà trois jours qu'il est ici. Serait-il possible de l'interroger demain?

M. COWAN: Je propose que nous ouvrions la séance plus tôt demain matin, nous pourrons clore à onze heures et demie dans la matinée. Il nous faut assister à une autre réunion importante.

Le PRÉSIDENT: Si les membres du comité sont disposés à se rendre à dix heures, nous entendrons monsieur McLennan. Nous avons fait prier monsieur McDougall d'être ici à 10.30 heures.

M. COWAN: Supposons que nous aurions monsieur McLennan devant nous à 10 heures demain. Le comité le voit-il d'un bon œil? Nous avons voté une motion l'autre jour.

"Monsieur Ross a proposé, secondé par monsieur Cowan:—

"Que les propriétaires de mines de charbon appelés à paraître devant le comité soient tenus de fournir à ce dernier des états mensuels détaillés, de 1912 à date, du coût de la production du charbon par tonne, en indiquant tous les item séparés qui entrent dans le coût, cet état devant être certifié par leurs apurateurs".

M. DOUGLAS: Je voulais dire ceci: les données du coût du travail aux mines se font sur de grandes feuilles, et ce serait un travail de Sisyphe de recopier ces feuilles, comme il faudrait nécessairement le faire, vu que l'original se trouve dans les bureaux de la compagnie en dossier. Si l'on apportait ici ces feuilles—il s'agit de nombreuses années, de 1912 à date, — on aurait bien moins de travail et bien plus de satisfaction. On trouvera des item, au coût des travaux, tels que la dépréciation et autres qu'il faudra nécessairement étudier en posant des questions à l'apurateur sur le genre de dépréciation et les divers item, en se renseignant aussi sur la signification exacte de tout l'ensemble. Tout repose sur le coût. Monsieur Dick déclare que le coût a été de $3.40. Quiconque a la main sur ces chiffres peut se tirer d'affaire comme il l'entend si on lui laisse libre jeu. Mais si l'on détenait la feuille originale du coût et la personne qui en est chargée et de qui l'on peut obtenir des renseignements sur les item, je suis d'avis que nous obtiendrions meilleure satisfaction et saurions la vérité; c'est pour tout cela que je proposais que l'on demandât à l'apurateur de la compagnie de se présenter ici et de fournir la feuille originale du coût de 1912 à date.

M. ROSS: J'approuve tout à fait M. Douglas: L'une des questions les plus importantes dans cette enquête est la question du coût. Nous savons quels sont leurs profits; nous savons aussi s'ils peuvent, parlant affaires, amener leur charbon dans l'Ontario, mais, comme le dit monsieur Douglas, ces gens peuvent nous soumettre n'importe quel état de leur invention sans que nous sachions ce que tout cela veut dire, à moins que nous ne puissions interroger quelqu'un qui sache ce que dissimule chaque item. J'approuve l'idée de monsieur Douglas.

M. COWAN: J'imagine que ces gens préféreront venir que d'expédier ici leurs feuilles.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous soumettre ceci? La seule chose qui m'intéresse est de tenir le comité dans la ligne de conduite qui lui a été tracée. Le comité a pris une décision à ce sujet l'autre jour. Il n'y a que quatre membres du comité présents aujourd'hui. Quelques-uns des membres présents aujourd'hui étaient absents alors. Pourquoi ne pas remettre tout ceci à une date à laquelle tout le comité serait présent; si alors le comité désirait changer d'avis et suivre la voie ordinaire pour ce faire, il serait libre.

M. CHISHOLM: Il faudra se hâter car ce sera long que de rassembler tous ces rapports.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition agrée-t-elle au comité?

M. DOUGLAS: Je me soumets à la décision du comité.

M. ROSS: Je suis d'avis que nous devrions aller vite en affaires car la session ne durera pas plus que quatre ou cinq semaines.

M. DOUGLAS: Inutile de nous réunir tous les jours pour voir tous nos projets mis à bas.

M. COWAN: Je suis d'avis qu'une fois les témoignages entendus, nous devrons nous occuper de l'affaire.

Le PRÉSIDENT: Je ne trouve pas juste que quatre membres du comité remettent tout en question. Nous allons ajourner à demain, à dix heures.

Le comité s'ajourne au mardi, 26 avril, 10 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ 425,
MARDI, 26 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour s'enquérir au sujet de l'approvisionnement futur du combustible en Canada s'est réuni à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Steele, président d'office.

Le PRÉSIDENT: Que le comité veuille bien passer à l'ordre du jour. Avant que de reprendre l'interrogatoire des témoins ce matin, j'ai quelques lettres en mains que je désirerais soumettre au comité pour fins documentaires.

Le comité voudra bien se souvenir que dans les commencements, dès la formation du comité, le président a été prié d'écrire aux premiers ministres des provinces relativement à la constitution de ce comité en leur demandant de coopérer avec nous, copie de ces lettres devant rester aux archives. J'ai en mains quelques réponses que je vais lire au comité.

"BUREAU DU PREMIER MINISTRE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC,
"QUÉBEC, 11 avril 1921.

"M. Steele, député,
"Chambre des Communes,
"Ottawa.

"Cher M. Steele,—Je reçois votre lettre du 8 avril m'apprenant la constitution d'un comité spécial de la Chambre des Communes en vue de s'enquérir de tout ce qui a trait à l'approvisionnement futur du combustible en Canada.

"Cette question étant du ressort de notre ministère des Terres et Forêts. je transmets votre lettre à mon collègue l'hon. M. Mercier.

Sincèrement à vous,

"(Signé) L. A. TASCHEREAU."

J'ai une autre lettre qui dit:—

"BUREAU DU PREMIER MINISTRE,
VICTORIA, 14 avril 1921.

"M. Steele, député,
"Chambre des Communes,
"Ottawa.

"Cher M. Steele,—Je reçois votre lettre du 8 avril courant au sujet des recherches à faire par votre comité sur tout ce qui a trait à l'approvisionnement futur du combustible en Canada.

"Je vous serais obligé de recevoir de vous une copie des instructions données à votre comité.

"Bien à vous,

"(Signé) JOHN OLIVER."

Je puis ajouter qu'en réponse à cette lettre j'ai fait tenir M. Oliver copie de la motion relative à la création du comité.

J'ai aussi la lettre suivante:—

"BUREAU DU PREMIER MINISTRE, SASKATCHEWAN,
"REGINA, 18 avril 1921.

"M. Steele, député,
"Chambre des Communes,
"Ottawa.

"Cher Dr Steele,—J'ai votre lettre du 8 de ce mois relative à un comité spécial de la Chambre des Communes chargé de s'enquérir au sujet de l'approvisionnement futur du combustible en Canada. Je transmets votre lettre au Bureau du travail et de l'industrie, et il est possible que le Bureau fasse tenir des états documentaires au comité.

"Bien à vous,

"(Signé) W. M. MARTIN."

Autre lettre:—

"BUREAU DU MINISTRE ET PRÉSIDENT DU CONSEIL,
"TORONTO, 21 avril 1921.

"Cher M. Steele,—Je reçois votre lettre du 8 de ce mois m'annonçant la création d'un comité spécial de la Chambre des Communes chargé de s'enquérir de tout ce qui a trait à l'approvisionnement futur du combustible en Canada et me faisant savoir que votre comité recevra avec plaisir les dépositions de tout représentant de cette province à ce sujet.

"Je désire vous remercier vous et votre comité de l'occasion que vous nous offrez par les présentes et je tiens à déclarer que le gouvernement sera heureux de coopérer de toute façon en son pouvoir à l'accomplissement de l'enquête en vue.

"Je soumets donc que les divers aspects de la question soient étudiés à votre gré au point de vue de cette province par les messieurs dont les noms suivent:

"Pour la consommation du charbon dans l'Ontario: M. H. A. Harrington, autrefois contrôleur du combustible dans cette province;

"Pour l'emploi du gaz naturel comme combustible: M. E. S. Estlim, commissaire pour le gaz naturel;

"Pour le développement probable des ressources de tourbe: M. A. A. Cole, président du comité mixte de la tourbe.

"Pour l'emploi de l'énergie électrique comme substitut du charbon pour des fins d'énergie: M. F. A. Gamy, ingénieur de la commission d'énergie hydro-électrique.

"Pour l'emploi du bois par les fermiers dans les districts ruraux et pour la question en général du bois de chauffage: M. E. J. Zavitz, directeur des forêts.

"Pour l'utilisation de nos parcs fédéraux en vue de l'obtention du bois comme combustible: M. Thomas Gibson, sous-ministre des Mines.

"L'un ou l'autre de ces messieurs ou tous pourront vous fournir des renseignements authentiques et seront, j'en suis sûr, aises de se présenter devant votre comité quand il vous paraîtra à vous et à eux le plus opportun de le faire.

"Bien à vous

"(Signé) E. C. DRURY."

J'ai ce matin reçu la lettre suivante du commissaire du travail et de l'industrie de la Saskatchewan:—

"REGINA, 23 avril 1921.

"M. Steele, député,
"Chambre des Communes,
"Ottawa.

"Monsieur.—Votre lettre du 8 de ce mois, adressée au premier ministre, m'a été transmise avec instruction de vous faire tenir tout renseignement qui peut sembler utile pour les fins de l'enquête ouverte au sujet de l'approvisionnement du combustible en Canada.

"Bien que cette province possède des ressources presque illimitées en charbon, cependant, vu la qualité inférieure de notre lignite, nous dépendons de la province de l'Alberta chaque année pour la plus grande partie de notre approvisionnement de combustible. Les études menées en vue de conduire à l'utilisation de notre propre lignite, tout comme l'essai que nous faisons de nouveaux gisements de charbon, peuvent à la longue diminuer l'importance de la dépendance où nous nous trouvons vis-à-vis de l'Alberta pour le combustible; on ne s'attend pas cependant à ce que des changements radicaux dans la situation puissent être envisagés avant un grand nombre d'années à venir. Le charbon de l'Alberta qui pénètre dans la Saskatchewan ne nous a pas toujours donné satisfaction tant sous le rapport de la propreté que sous celui de la qualité. Dans les premiers mois de l'hiver, au moment de la course au charbon, on expédie dans cette province des wagons de charbon qui contiennent un fort pourcentage de poussière, pierres, Black Jack, et autres impuretés. Autre ennui au sujet du charbon de l'Alberta: substitution d'un charbon de qualité inférieure à celui que nous commandons. Il est arrivé que des commerçants ou des consommateurs locaux ont commandé un produit d'un certain gisement ou d'une certaine qualité et ont reçu du charbon inférieur provenant d'un autre gisement.

"Il n'existe apparemment aucune échelle de grosseur, propreté ou qualité imposé par la loi, et nous sommes d'avis qu'une échelle couvrant ces trois points est nécessaire.

"Quant au prix du charbon, on ne peut que remarquer que l'augmentation du prix du charbon de l'Alberta pour le consommateur a été plus rapide que le pouvoir, de la part de l'acheteur, d'acheter un combustible cher. Avec nos hivers froids, le charbon est une nécessité essentielle. L'augmentation du salaire des artisans, ouvriers et manœuvres dans la Saskatchewan, ou encore l'augmentation des revenus des fermiers et marchands ne s'est pas produite aussi rapidement que celle du prix du charbon. Nombre de nos gens en sont venus à la conclusion que lors d'un hiver rigoureux, alors qu'il faudra 15 ou 20 tonnes de charbon pour la plupart des logis, il en coûte moins de fermer ses portes, expédier la famille pour l'hiver en Californie et, pour le mari ou le père, se mettre en pension et en logement à un hôtel ou dans une pension que de vivre chez soi et acheter du charbon aux prix actuels.

"De ce qui précède, on se rendra compte qu'il est de la plus grande importance pour le public qui se chauffe au charbon dans la Saskatchewan de voir s'établir une échelle de qualité ou une sorte de classification du charbon, ainsi que l'établissement d'une garantie pour la propreté de ce produit et son prix.

"Si votre comité croit qu'il serait utile de recevoir d'autres renseignements pour les fins de l'enquête, nous nous ferons un plaisir de vous renseigner de notre mieux.

"Bien à vous,

"(Signé) THOMAS M. MALLOY,
"Commissaire".

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il semble que nous devions avoir à nous occuper du coût élevé de la vie en Californie.

Le PRÉSIDENT: J'ai encore reçu le télégramme suivant d'Edmonton en date du 25 avril 1921.

"Monsieur Steele,
Président du comité du combustible, Ottawa, Ont.

"Reçu votre dépêche; heureux d'aller déposer le trois, mais comme je ne suis en relation avec aucune compagnie de charbon, demanderai indemnité pour temps passé à ce travail en sus des frais de déplacement.

(Signé) L. H. DRUMMOND."

Vous vous souvenez il y a quelques jours nous avons résolu de faire venir M. Drummond, à la demande de l'Association des manufacturiers, pour déposer au sujet de l'approvisionnement envisagé au point de vue de l'industrie. Je lui ai télégraphié que le comité l'indemniserait de ses frais. Voilà sa réponse. Qu'êtes-vous disposés à faire?

M. COWAN: Que désire-t-il? Lisez donc encore une fois.

Le PRÉSIDENT: Il demande d'être indemnisé de son temps et de ses frais de voyage.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Ne se trouve-t-il personne qui soit aussi versé que lui en la matière et qui demeure moins loin?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pourrions trouver quelqu'un.

M. CHISHOLM: Nous ne pouvons raisonnablement l'indemniser sans indemniser les autres également.

M. COWAN: Je ne vois pas, monsieur le président, que nous devions l'indemniser.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici ce matin M. MacLennan, membre de la législature de la province de la Nouvelle-Ecosse.

DONALD MACLENNAN, appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Vous appartenez à la législature de la Nouvelle-Ecosse, M. MacLennan?—R. Oui.

Q. Et vous venez aujourd'hui devant nous au nom de qui?—R. Le commissaire des Travaux publics et des Mines m'a demandé de venir voir ce qui se passait à ce comité et lui en faire rapport afin de lui faire savoir s'il pourrait se rendre utile. Dans l'affirmative je devais le lui faire savoir et ce dernier serait disposé à aider le comité dans son travail. Il m'a également autorisé à fournir au comité tous renseignements utiles que je pourrais posséder sur les gisements de charbon de la Nouvelle-Ecosse. Au cours des témoignages rendus ici par plusieurs personnes, je me suis rendu compte que l'on ne sortait pas du camp de la *Dominion Coal Company*, je veux dire pour ce qui concerne le Cap-Breton, et je désirerais induire le comité à penser qu'il existe dans le comté d'Inverness de vastes gisements de charbon restés pratiquement vierges.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Non étudiés par le comité ou non exploités?—R. Non exploités.

M. Cowan:

Q. De quelle qualité de charbon s'agit-il?—R. Qualité excellente.

Q. Charbon bitumineux?—R. Oui.

M. CHISHOLM : M. MacLennan n'a que peu de temps à sa disposition, vu que nous avons passé une bonne partie de la matinée à lire ces lettres, et je désirerais l'entendre faire son exposé de la situation, puis répondre à certaines questions que je serais aise de lui poser sur cet aspect de la question.

Le président:

Q. Vu que nous ne sommes pas tous au courant de la géographie de la Nouvelle-Ecosse, je vous demanderai où se trouve le comté d'Inverness—R. A l'ouest de l'île du Cap-Breton.

M. Chisholm:

Q. Monsieur MacLennan, ce que je désire surtout établir devant le comité est que ces champs de mines n'ont pas encore été exploités, si ce n'est à deux ou trois endroits. Vous êtes parfaitement au courant de tout ce qui touche aux gisements de charbon dans ces parages, autant qu'homme sur terre, et je me propose de vous poser certaines questions pour faire établir les faits devant le comité, ceci en vue de le convaincre de l'étendue immense de nos gisements de charbon à l'ouest du Cap-Breton, de la qualité de ce produit et du besoin qui se fait sentir de facilités plus grandes de transport

Le président:

Q. Avez-vous préparé votre déposition, monsieur MacLennan, ou aimez-vous mieux que nous vous posions des questions, comme monsieur Chisholm l'a proposé?—R. Volontiers, pourvu que je ne sois pas empêché de parler de mon propre cru.

LE PRÉSIDENT : Je suis d'avis que nous ferions bien de permettre au témoin d'aller de l'avant et d'établir ses données.

M. CHISHOLM : Parfait, mon intention est de me renseigner et de renseigner le comité et le pays.

LE TÉMOIN : Je disais justement qu'il existe de vastes gisements dans le comté d'Inverness que l'on n'a presque pas touchés. Au cours de l'an dernier, on a trouvé des couches de charbon de huit pieds de profondeur à 15 ou 20 milles de la mer, à l'intérieur. Aucune communication par eau, pas plus que de chemin de fer à proximité. Il existe du charbon à Port-Hood...

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Où sont ces endroits?—R. A la rivière Hayes — un endroit ainsi appelé dans le district du lac Ainslee.

Q. A quelle distance de points importants d'Inverness? Nous pourrons ainsi comprendre la situation. A quelle distance de Port-Hood ou de la ville d'Inverness?—R. A l'intérieur, à mi-chemin entre Inverness et Port-Hood, mais à cinq ou six milles du chemin de fer qui va d'Inverness à Port-Hood.

Il existe aussi des gisements de charbon de la plus haute qualité sur l'Ile du Cap-Breton à un endroit appelé Mabou. On y a fait peu d'exploitation. La quantité de charbon qui en a été tiré n'en vaut pas la peine.

Puis plus au nord arrive le champ de mines de l'Inverness et, bien que l'on ait exploité la couche pendant plusieurs années on vient justement de se mettre à l'exploitation d'une couche de surface qui permettra de travailler dans des conditions moins onéreuses qu'il n'a jamais été possible de faire dans les vieilles couches; et le charbon de l'Inverness est réputé comme étant le meilleur charbon possible, pour fins domestiques, que l'on puisse obtenir. De fait le charbon de l'Inverness se vend de $1 et $1.50 à $2 par tonne plus cher dans la ville de Halifax que le charbon de l'endroit.

M. Chisholm:

Q. Pour fins domestiques ou pour la vapeur?—R. Pour fins domestiques. On s'en sert aussi pour la vapeur. C'est un bon charbon pour vapeur mais il vaut surtout pour fins domestiques.

Plus au nord il se trouve un champ de charbon à Sainte-Rose qui n'a pas encore été touché.

M. McKenzie:

Q. Ces trois endroits, Mabou, Inverness et Sainte-Rose, se trouvent sur la côte maritime?—R. Oui. D'abord c'est Port-Hood sur la côte maritime; ensuite Mabou, puis Inverness enfin Sainte-Rose; plus au nord vient en dernier lieu Chimney-Corner.

Q. Je voulais que monsieur le président sût que ces endroits ne se trouvaient pas à l'intérieur mais bien sur la côte maritime.

Le PRÉSIDENT: Je saisis.

M. Chisholm:

Q. Vous nous avez fourni des données très précises sur les territoires concernés. Quelle est la quantité approximative de charbon que les géologues estiment pouvoir tirer de la partie ouest de l'île du Cap-Breton?—R. J'ai obtenu les données suivantes ce matin des livres géologiques mais j'ignore où ces chiffres ont été pris ni s'ils sont récents. Je vois ici 242,800,000 tonnes, mais je sais que depuis la publication de ce livre on a découvert des couches inconnues à l'époque.

M. McKenzie:

Q. Quel est le chiffre, dites-vous, de la quantité exploitable?—R. 242,800,000 tonnes.

M. Chisholm:

Q. De fait ce ne sont pas là les données les plus récentes, ces données sont absolument au-dessous de la vérité. Les dernières données établissent le chiffre de plus d'un million de tonnes.—R. Je ne le crois pas.

Q. Vu que malheureusement on n'a pas mené à leur fin les travaux de prospection de l'ouest du Cap-Breton — on n'a fait que fouiller ici et là?—R. Oui.

Q. Voici l'étendue des champs de mines. Je dirai pour l'édification du comité qu'il existe des couches encore inexplorées; nous n'avons fait que toucher la surface car les couches se superposent. Je sais qu'à Sainte-Rose on a déjà trouvé six couches. —R. Ce territoire n'a été exploré d'aucune façon.

Q. Non, est-ce l'exacte vérité?—R. On n'a pas même prospecté autour des mines que l'on exploite.

M. CHISHOLM: Le président et le comité vont se demander ce qui fait que l'on n'a pas exploité ces champs de mines.

M. COWAN: C'est la question qui s'est présentée à mon esprit. Qu'est-ce qui se passe donc là-bas?

Le PRÉSIDENT: Je vais prier le témoin de nous dire la raison qui lui semble expliquer l'abstention de travaux dans ces territoires.

Le TÉMOIN: La question du transport domine tout. Il y a quelque vingt ans McKenzie & Mann ont construit un bout de chemin de fer, du détroit de Canso sur une longueur de 62 milles, jusqu'à leurs propres mines. Ces gens possèdent une mine de charbon dans la ville d'Inverness. C'est là l'unique moyen de transport dont nous disposions dans le pays.

[M. D. McLennan.]

Le président:

Q. Possédez-vous quelque moyen de transport par eau?—R. Malheureusement les ports n'ont jamais été creusés. Il existe dans le détroit de Canso un excellent endroit pouvant recevoir les bateaux. McKenzie et Mann possédaient là un vaste quai d'où ils faisaient leurs expéditions de charbon. De fait ces gens expédiaient du charbon en Europe sur des vaisseaux de grandes dimensions qui partaient de ces quais.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. On peut y faire accoster des vaisseaux de 6,000 à 7,000 tonnes, monsieur McLennan?—R. Je ne sais pas le tonnage possible mais je sais que l'on y voit des bateaux de fort tonnage. Le tonnage y dépasse certainement 4,000 tonnes, à tel point qu'il est pratiquement possible d'y charger des vaisseaux à destination de l'Europe, et je suppose qu'alors il est possible d'y charger des vaisseaux à destination du Canada.

M. Chisholm:

Q. Vous pouvez nous renseigner sur ce qui suit: Quels sont les taux de fret sur cette route? Cette route va du détroit de Canso, comme l'a déclaré M. MacLennan, et atteint les mines à Port-Hood, alors que Mabou n'est pas touché. La raison de cette question est que je désire faire voir que même avec l'existence de cette route on encourage fort peu le développement des territoires miniers; c'est la raison de ma question sur le tarif du fret sur cette route.—R. On charge aux gens de Port-Hood, à Port-Tupper, soit une distance d'environ 30 milles, $1.04, je crois.

M. Cowan:

Q. C'est la propriété de MM. Mackenzie et Mann?—R. Oui, la mine d'Inverness. Elle est aux mains d'un sequestre.

Q. Ce chemin de fer fonctionne-t-il en vertu d'une charte provinciale?—R. Oui.

Le président:

Q. Quel est le fret pour Halifax pour ce charbon?—R. Il était d'abord de $1.60 la tonne de Port-Tupper à Halifax, mais je crois que ce prix est augmenté.

Q. Vous ignorez le taux actuel?—R. Oui.

M. Blair:

Q. Quels sont les titres de propriété? Y en a-t-il encore qui soient la propriété de la Couronne?—R. Oui, mais il s'est fait plusieurs transactions de baux.

M. Chisholm:

Q. Maintenant, M. MacLennan, je désire mettre sur le tapis cette question de transport parce que j'y vois la solution de tout le développement de l'ouest de l'Ile du Cap-Breton. Qu'avez-vous à dire sur l'exploitation du chemin que l'on est à construire? Qu'est-ce que l'on devrait, à votre sens, faire dans cette question de chemin? —R. Tout d'abord je trouve que l'on devrait régler la question du port de Port-Hood, le creuser et le rendre susceptible de faire du transport à partir de ce point. Puis l'on devrait continuer le chemin de fer jusqu'au champ de mines de charbon de Sainte-Rose, affaire de 12 milles seulement.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Douze milles d'Inverness?—R. Douze milles d'Inverness au nord, et à Chimney Corners le champ de mines est le plus étendu de tout le comté.

Q. A quel endroit se relie-t-il à d'autres chemins de fer?—R. A Point-Tupper où il se branche sur le National.

Q. Vu la charte provinciale, le tarif est-il sous le contrôle de la Commission des chemins de fer? Le gouvernement provincial a-t-il à s'en occuper?—R. Oui.

Q. Alors il faudrait s'adresser au gouvernement provincial pour la question de tarif?—R. Oui. Je ne crois pas que le tarif y soit plus élevé que celui du National Canadien. Le transport n'y étant pas de transit, le tarif y est plus élevé. On y impose deux frais de transport et l'on ne profite pas du transit.

M. Cowan:

Q. Dois-je tirer de vos paroles que Mackenzie et Mann, par leur attitude, ont empêché le développement des autres mines adjacentes?—R. Je ne suis pas prêt à l'affirmer mais il reste que ces mines ne sont pas exploitées, il demeure aussi que le peu de développement est dû au manque de moyens de transport.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Cette ligne a été construite en réalité pour les affaires de mine à Inverness? —R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Je poursuis mon idée que la vôtre développe si cette ligne était constituée en embranchement de l'Intercolonial, on arriverait à une première solution?—R. Certainement, toute compagnie possédant ce chemin verra à assurer son développement, et il suit naturellement que les mines voisines prennent à ses yeux un intérêt secondaire au point de vue du développement.

Q. Parce qu'elle entrerait en concurrence?—R. Oui, et c'est ce qui s'est passé dans cette région. Je ne suis pas disposé à trop parler des autres compagnies et à les blâmer.

M. COWAN: Nous désirons connaître la situation.

Le TÉMOIN: C'est là la situation.

M. Chisholm:

Q. Permettez-moi de poursuivre l'idée; vous connaissez Eastern-Harbour?—R. Oui.

Q. Vous savez que c'est là une belle nappe d'eau?—R. Oui.

Q. Je suppose que M. MacLennan peut ne pas savoir la profondeur de ce cours d'eau aussi bien que moi, mais je vais demander à M. MacLennan si d'après lui il est possible de creuser à cet endroit suffisamment pour permettre le transport du charbon sur de gros vaisseaux.—R. Oui, et je crois qu'une fois le creusage terminé, on aurait assez d'eau.

Q. Pour la gouverne du comité, Eastern-Harbour est le point terminus nord primitif du chemin de fer d'Inverness, et c'est la cause de nos ennuis, en tout temps, que le bout de chemin qui y a été construit prenait fin à la propriété privée de Mackenzie et Mann. Si l'on poursuivait ce chemin de fer sur 29 ou 32 milles, on se trouverait à l'amener à Eastern-Harbour où, tout d'abord, il devait se rendre?—R. Oui.

Q. Si ces travaux se faisaient, Eastern-Harbour se trouvant situé plus près du fleuve Saint-Laurent que tout autre port d'expédition de charbon de la Nouvelle-Ecosse, il aurait un avantage sérieux sur les ports d'expédition de charbon des Etats-Unis. N'est-ce pas vrai?—R. Oui.

Q. N'est-il pas également vrai que si l'on consulte la carte on voit que la navigation de Eastern-Harbour au fleuve Saint-Laurent, est plus sûre que de tout autre point de la Nouvelle-Ecosse, au point de vue des brouillards, etc.?—R. Je ne saurais dire, je le penserais mais en réalité je ne le sais pas.

Q. De fait c'est le cas?—R. Je l'ai toujours cru.

Q. Maintenant, monsieur le président, il peut vous sembler que ces renseignements ne valent pas grand'chose. A mon sens, c'est le renseignement le plus important que ce comité ait obtenu encore, et pour cette simple raison qu'il existe des millions de tonnes de charbon domestique et à vapeur de toute première qualité, cela même que

l'on désire obtenir dans l'Ontario, et que le seul moyen de mettre la main dessus est d'étendre ce chemin en vue d'expédier le charbon de Sainte-Rose et de Chimney-Corner, de Eastern-Harbour aux ports du Saint-Laurent; le charbon d'Inverness, Port-Hood et Mabou à transporter de Hastings.

Le PRÉSIDENT: La valeur de ces gisements justifierait-elle ces dépenses, à votre sens?

M. CHISHOLM: Qu'entendez-vous par la valeur?

Le PRÉSIDENT: La valeur commerciale?

M. CHISHOLM: Comme l'a dit M. MacLennan, ce charbon est supérieur à tout autre charbon de la Nouvelle-Ecosse pour les fins domestiques et vaut autant que tout autre pour les fins de chauffage à vapeur. Il a fait cette déclaration sous serment et avec raison car il est de fait que à Halifax on est disposé à payer $2 la tonne de plus pour ce charbon que pour tout autre charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi les propriétaires de la mine ne supportent-ils pas le fardeau de ces dépenses eux-mêmes? Pourquoi ces gens ne construisent-ils pas les commodités de transport dont vous parlez?

Le TÉMOIN: La raison c'est que malheureusement ces zones appartiennent à plusieurs propriétaires, et ces personnes gardent ces zones; un certain nombre de propriétaires, ou quelques propriétaires du moins, ont gardé ces mines pour des fins de spéculation, je suppose; mais, ces dernières années, je crois que les lois nous permettent d'enlever ces zones aux personnes qui essaient de les garder pour des fins de spéculation. Je crois que jusqu'à ce jour, du moins, la raison pour laquelle aucune importante compagnie ne s'y est établie c'est que ces zones appartenaient à un aussi grand nombre de propriétaires.

M. Cowan:

Q. Les lois de la Nouvelle-Ecosse n'exigent-elles pas qu'on y fasse une certaine somme de travail? Par exemple, dans notre pays si vous obtenez un permis de mine il vous faut faire subir à cette mine un certain développement. Si vous ne le faites pas vous perdez les droits de votre permis. Quelles sont les conditions imposées par les lois de la Nouvelle-Ecosse?—R. Je crois qu'en vertu des lois de la Nouvelle-Ecosse, par le passé, aussi longtemps qu'aucune autre personne—et cela se fait encore aujourd'hui—aussi longtemps qu'aucune autre personne ne se présentait pous exploiter ce permis, le premier propriétaire n'était pas dérangé.

Q. C'est une bien mauvaise loi, à mon sens. Si vous connaissez ces mines on a déclaré l'autre jour que c'était un travail très coûteux que le minage du charbon dans les mines de la *Dominion Coal Company*. D'après ce que vous en connaissez, est-il plus coûteux de miner dans les zones dont vous parlez que dans les mines de la *Dominion Coal Company*?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Cela ne serait pas moins coûteux?—R. Les travaux coûteraient moins cher au commencement, parce qu'on n'aurait pas toute cette distance à parcourir. Il se pourrait que pendant plusieurs années, ou pendant quelques années, l'exploitation soit moins dispendieuse, mais cela serait dû au fait que ces mines sont des mines nouvellement ouvertes, nouvellement exploitées.

M. Chisholm:

Q. C'est la seule importante zone houillère encore non exploitée dans la Nouvelle-Ecosse—c'est-à-dire la seule importante zone qui n'a pas encore été touchée, pratiquement parlant?—R. A ce que je comprends.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): M. MacLennan s'en tient presque exclusivement à Inverness.

M. CHISHOLM: C'est ce qui m'intéresse, exposer à ce comité les conditions dans lesquelles se trouve le comté d'Inverness, et je considère que c'est là une des grandes

difficultés en Ontario, parce que je suis convaincu que l'on peut trouver du charbon à bien meilleur marché dans le comté d'Inverness que dans tout autre endroit de la Nouvelle-Ecosse et du charbon de qualité supérieure.

M. McKenzie:

Q. Quelle est la distance en chemin de fer?—R. Environ trente-deux milles, en chiffres ronds.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Connaissez-vous les conditions qui existent là-bas durant toute l'année? La navigation est-elle ouverte en hiver?—R. Ah, non.

M. Chisholm:

Q. Cela fait pour les expéditions d'été environ neuf mois par année.

M. McKenzie:

Q. La navigation serait ouverte plus longtemps que sur le Saint-Laurent?

M. CHISHOLM: Oh, oui, de beaucoup. Je pense actuellement au développement du commerce par le Saint-Laurent, au développement par voie d'eau, au transport par voie d'eau.

Le TÉMOIN: Un des fonctionnaires des chemins de fer nationaux, à ce que je comprends, a déclaré l'autre jour que le charbon du comté d'Inverness ne pouvait pas être mis en tas parce qu'il prenait feu. Bien, je n'ai jamais entendu dire que le charbon du comté d'Inverness était plus sujet à la combustion spontannée que tout autre charbon de la Nouvelle-Ecosse, et, plus encore, je sais personnellement que l'on a mis du charbon dans les coffres à charbon des jetées à Hastings et provenant de la mine de Port-Hood, le premier jour de mars 1920 et qu'il y est resté jusque vers le 4 mai, et que le 4 mai il a été mis à bord d'un vapeur et transporté en Hollande et que l'on n'a eu aucune difficulté avec ce charbon. De ce fait je dirai que tout charbon qui après avoir passé deux mois dans les coffres à charbon des jetées puis transporté en Hollande et vendu là-bas, est encore assez bon pour être transporté en Hollande en toute sécurité, doit être assez bon pour être transporté en un point quelconque du Canada.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ce charbon ne prend certainement pas feu aussi rapidement que ses concurrents le prétendent? Cela est vrai?—R. Il ne prend pas feu spontanément du tout.

Le PRÉSIDENT: Sauf de la manière légitime.

M. Chisholm:

Q. Le fait est que tout le charbon de la Nouvelle-Ecosse est plus ou moins sujet à prendre feu spontanément, tout charbon est sujet à cela, tout le charbon bitumineux. Voici une autre question que je veux vous poser; pouvez-vous donner à ce comité une idée de la capacité de production du comté d'Inverness; avec les mines qui y sont actuellement établies, ou que nous connaissons, quelle serait la capacité de vos mines? C'est une question importante?—R. Vous voulez parler de toute la zone que nous étudions?

Q. La capacité de production quotidienne? En d'autres termes vous avez atteint la capacité de production de vos mines à Port-Hood, à Inverness, à Ste. Rose, à Mabou, à Chimney Corner? Pouvez-vous donner à ce comité une idée de ce que ces mines peuvent produire? La production dépendrait en grande partie du montant du capital consacré à cet effet. Je ne doute pas que si vous dépensez un million ou un million et demi pour l'exploitation de chaque mine sous-marine, vous en retirez environ mille tonnes par jour, de un à un million et demi de dollars. Je comprends que pour outiller une mine capable de produire mille tonnes par jour, il fallait, il y a quelles années, environ $750,000. Tout a augmenté et dans de telles proportions que je crois qu'aujourd'hui

il faudrait bien au delà d'un million. Il y a une mine à Mabou qui produirait 2,000 tonnes de charbon par jour si l'on y faisait les dépenses nécessaires. Il y a la mine Inverness qui a produit 1,200 tonnes et même jusqu'à 1,400 tonnes par jour il y a quelques années. Il y a encore la mine Sainte-Rose, laquelle, si l'on y dépense un capital suffisant, disons un million ou un million et demi, pourra aussi produire 1,000 tonnes.

Q. Dans les mêmes conditions?—R. Dans les mêmes conditions.

Q. En d'autres termes il serait possible de produire dans le comté d'Inverness de 8,000 à 10,000 tonnes par jour?—R. Si l'on y dépensait assez d'argent pour les développer, je suppose que la chose est possible.

Q. De sorte que, M. le président, vous voyez que la capacité des mines, la qualité du charbon, les moyens de transport, économiques sans doute, et vous pouvez voir aussi qu'une des grandes solutions de votre proposition, l'approvisionnement du charbon en Ontario, se trouve là-bas dans cette île occidentale du Cap-Breton?—R. Je crois que c'est là la grande solution pour la province d'Ontario, et si ces messieurs veulent se donner la peine de voir à ce que le transport se fasse, ils obtiendront du charbon à bien meilleur marché qu'en n'importe quel autre endroit.

M. CHISHOLM: De sorte qu'après tout la *Dominion Coal Company* comme vous le constatez maintenant, n'est pas la seule compagnie qui possède du charbon dans la Nouvelle-Ecosse?

M. Cowan:

Q. Le fait que vous possédez là-bas une forte compagnie de charbon dominant pour ainsi dire tout ce qui touche au charbon retarde-t-il le développement de ces compagnies moins importantes?—R. Je suppose que M. Alexander Dick est un meilleur vendeur de charbon—du moins il croit l'être, meilleur que nous.

Q. Votre gouvernement a-t-il à son service des commissaires du commerce, ou autre fonctionnaires pour surveiller les intérêts des mines moins importantes? Les fortes compagnies prétendent qu'elles sont capables de surveiller leurs propres intérêts. Avez-vous des commissaires du commerce?—R. Non.

Q. Le gouvernement suit-il une politique quelconque à ce sujet?—R. Le gouvernement ne s'est jamais occupé du commerce du charbon et je ne suppose pas qu'il s'en occupe jamais. Sans doute le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est toujours très sympathique pour quiconque désire développer les zones houillères, il l'est tellement, de fait, qu'il a fait des avances d'argent à des personnes dont le capital se trouvait limité, dans le but de les aider. La grande difficulté c'est d'y amener des gens pour y faire le travail. C'est là que repose toute la question. Tout ce que nous voulons là-bas, ce sont des personnes qui ont du capital pour ouvrir les mines et obtenir les moyens de transport. Le charbon s'y trouve et la qualité de ce charbon est parfaite. Il y a de ce charbon de qualité supérieure à tous les autres charbons dans la province, et cela pour certaines fins, mais en général il n'est pas meilleur ni plus mauvais.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. MacLennan? Avez-vous d'autres choses à déclarer à ce comité M. MacLennan?

Le TÉMOIN: Non, si vous vouliez me faire des recommandations au sujet de ce que, à votre avis, nous devrions faire dans la Nouvelle-Ecosse, je serai très heureux d'apporter ce message au commissaire des Travaux et des Mines.

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons cela en préparant notre rapport. Merci beaucoup pour votre concours dans cette enquête.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. A propos de la question de la production de charbon dans la Nouvelle-Ecosse, le rapport annuel de l'année 1920 de la Nouvelle-Ecosse, est le rapport auquel vous faites allusion?—R. Oui.

Q. Quelle est la quantité de charbon produite par la *Dominion Coal* en 1920?—R. Elle se trouve ici.

[M. D. McLennan.]

Q. C'est le rapport de la production pour cette année-là?—R. Production, 3,222,725.

Q. Maintenant, la *Nova Scotia Steel Company*?—R. 629,637.

Q. Et la *Acadia Coal Company*?—R. 529,641.

Q. Et la *Cumberland Coal and Railway Company*?—R. 413,706.

Q. Ces compagnies font maintenant partie, à ce que je comprends, de cette *British Empire Steel Company,* ce nouveau merger comme on l'appelle?—R. Oui.

Q. Vous nous avez donné 3,222,725 et les autres chiffres. Cela fait un total, comme vous le constaterez je crois, de 4,816,288. Pouvez-vous nous dire sans faire de calculs—j'ai fait le calcul moi-même, mais sans faire trop de calculs, quelle proportion de ce rendement de charbon dans la Nouvelle-Ecosse est contrôlée par la *British Empire Steel Corporation,* ou ce merger comme on l'appelle, quelle proportion du rendement total?—R. Oh, ma foi, tout ce rendement, sauf un faible pourcentage contrôlé par d'autres; c'est-à-dire le rendement du charbon sans tenir compte de la propriété des zones.

Q. Absolument?—R. Oui.

Q. Il s'agit de la production?—R. Oui.

Q. La production totale pour la province?—R. 9,687,970½ tonnes en 1920.

Q. Et les compagnies faisant partie du merger ont donné—je donnerai les chiffres à M. MacLennan, le total, $1,816,288. C'est tout ce que je voulais vous demander.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions d'être venu ici. L'examen de M. MacLennan est terminé.

M. D. H. McDOUGALL est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Président de la *Nova Scotia Steel & Coal Company.*

Q. Remplissez-vous d'autres positions?—R. Vice-président de la *Acadia Coal Company,* vice-président de la *British Empire Steel Company.*

Q. A quoi se résume votre expérience dans l'industrie du charbon?—R. J'ai passé toute ma vie dans l'industrie du charbon et de la métallurgie. J'ai été pendant de nombreuses années ingénieur de mines pour la *Dominion Coal Company,* je suis porteur de certificat en qualité de gérant de mines pour la province de la Nouvelle-Ecosse. J'ai été président de la *Canadian Mining Institute,* de la *Mining Society of Nova Scotia,* membre du conseil de la *Canadian Society of Civil Engineers,* membre de la *Mining Institute of Canada* et aussi de la *American Mining Institute.* En qualité de surintendant j'ai dirigé les mines de la *Dominion Steel Corporation* de 1904 à 1909, je crois, et à cette époque j'ai pris la direction des travaux de la *Dominion Coal Company,* devenant en même temps gérant général de cette compagnie jusqu'en 1918. Pendant une partie de cette période j'ai été gérant général de la *Dominion Steel Company,* maintenant la *Dominion Steel Corporation.* J'ai quitté cette compagnie en 1918.

M. Cowan:

Q. Vous n'êtes plus au service de cette compagnie maintenant?—R. Non.

Q. Que comprend la *Nova Scotia Steel and Coal Company*?—R. L'aciérie aux mines Sydney, cinq mines de charbon aux mines de Sydney et les laminoirs à Trenton, Nouvelle-Ecosse. Il y a une usine de wagons à Trenton, Nouvelle-Ecosse.

Q. Certaines de ces usines sont-elles contrôlées par des compagnies auxiliaires?—R. La *Eastern Car Company* est une compagnie auxiliaire de la *Nova Scotia Coal Company.*

Q. Les autres?—R. Je suis aussi président de la *Eastern Car Co.*

M. Douglas:

Q. On vous a demandé s'il y en avait d'autres?

Le président:

Q. Y a-t-il d'autres compagnies auxiliaires?—R. La *Nova Scotia Steel and Coal Company* détient et contrôle les actions de la *Acadia Coal Company*; elle détient presque tout le capital-actions de cette compagnie maintenant.

Q. Avez-vous préparé un exposé général que vous aimeriez à présenter à ce comité avant d'être interrogé?—R. J'ai préparé un exposé général, établissant une comparaison générale entre les conditions des travaux de mine aux Etats-Unis et ceux de notre compagnie au Cap-Breton, par suite des rapports qui ont si souvent été faits à ce sujet, c'est-à-dire la différence du coût du charbon aux mines de charbon des Etats-Unis et aux mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Nous serions très heureux de connaître ce rapport?—R. Je serai heureux de vous lire cet exposé; cela sauvera probablement du temps. (Il lit):

"On a beaucoup critiqué les compagnies qui font le minage du charbon dans la Nouvelle-Ecosse à cause du coût élevé du charbon dans cet endroit comparé au coût du charbon provenant des mines des Etats-Unis. Il est intéressant de remarquer, cependant, que les conditions aux mines américaines, par suite de la grande quantité de charbon qui se trouve aux Etats-Unis, de la nature des gisements et de la facilité avec laquelle on les travaille, ne se peuvent comparer aux conditions qui existent aux mines de la Nouvelle-Ecosse où les gisements de charbon sont différents en nature, où l'épaisseur moyenne du filon est moins considérable, où la houille se trouve placée à un angle considérable d'inclination au-dessous du point d'entrée et où, dans la grande majorité des cas, le charbon est extrait dans des zones sous-marines.

"On ne fait pas de minage dans des mines sous-marines aux Etats-Unis. Si on le compare au minage sous terre, le minage sous l'eau est très difficile et très coûteux parce qu'il n'y a qu'un endroit où l'on puisse trouver un accès au charbon qui se trouve sous la mer et c'est un endroit situé loin de la ligne du rivage. Au Cap-Breton, les filons de houille se prolongent indéfiniment sous les eaux, plongeant à des inclinaisons variant de sept à trente degrés."

M. Douglas:

Q. Vous ne parlez pas du tout de la *Acadia and Cumberland* lorsque vous parlez de la Nouvelle-Ecosse, parce que ce ne sont pas des mines sous-marines?—R. Je suppose que nous pouvons considérer le Cap-Breton comme étant une partie de la Nouvelle-Ecosse?

Q. Cet avancé est incorrect. C'est le point que je soulève. Je m'oppose tout de suite à ce rapport lorsque vous parlez de la Nouvelle-Ecosse?—R. Vous ne voudriez pas considérer le Cap-Breton comme étant une partie de la Nouvelle-Ecosse?

Q. Oui, en tant que partie de la province, mais ce rapport est ce à quoi je fais allusion. Vous parlez de mines sous-marines et il n'y a pas de mines sous-marines dans cet endroit.

Le PRÉSIDENT: M. Douglas voudrait, je crois, que votre rapport se limite au Cap-Breton.

M. DOUGLAS: Je m'oppose à ce rapport parce que je le trouve incorrect.

M. COWAN: Cela peut être décidé dans la suite.

M. DOUGLAS: Si ce rapport est incorrect nous devons tout de suite attirer l'attention du comité sur ce fait.

Le PRÉSIDENT: Continuez la lecture de votre déclaration.

Le TÉMOIN (lisant): "Cela veut dire qu'à mesure que le charbon est extrait, les endroits où se fait le travail deviennent de plus en plus éloignés du point de départ

sur le rivage où se trouve la seule ouverture (ou les seules ouvertures) où puissent entrer l'air, la force motrice, le bois, les chevaux et les hommes; et aussi le seul endroit par où l'on puisse sortir le charbon. Dans les travaux sur terre, il est facile de creuser des puits de mines aux endroits convenables et lorsque cela est nécessaire pour diminuer la distance de transport, ou améliorer la ventilation, ou encore diminuer la distance que les hommes doivent parcourir pour se rendre au travail. Dans les mines sous-marines tous les travaux de transport du charbon, de transmission de force motrice, la création des courants de ventilation, le transport des hommes dans les mines et leur retour à la surface, de même que le pompage de l'eau dans les mines ne font qu'augmenter, s'ajoutant sans cesse les uns aux autres. Le minage du charbon dans une houillère sous-marine doit nécessairement coûter plus cher de jour en jour et d'année en année. C'est un problème de transport en face de lignes de communications de plus en plus longues.

"Dans les travaux des mines sous-marines du Cap-Breton il faut nécessairement ne pas laisser moins de 50 pour cent du charbon pour supporter les couches supérieures qui à leur tour servent d'appui au lit de l'océan. Cela diminue la quantité que l'on peut extraire des mines. Cela augmente aussi la quantité de bois requis pour étançonner la toiture, ce qui constitue non seulement une question de dépenses, mais encore demande des travaux considérables. Dans un certain nombre des mines sous-marines ce bois ne dure que peu de temps, et doit être remplacé plusieurs fois, renouvelant ainsi cette dépense.

"Dans les mines de charbon bitumineux des Etats-Unis, exploitées jusqu'ici, les filons de charbon se trouvent à une faible distance de la surface, et il est possible de sortir le charbon en une seule opération ou de reprendre, dans une deuxième opération, pratiquement tout le charbon laissé dans la mine lors de la première opération pour supporter le toit. Les dépenses pour le bois sont bien moins considérables et ce bois peut souvent être enlevé et employé de nouveau.

"Dans une mine sous-marine, par suite des pilliers d'appui qu'il faut laisser, les endroits où l'on travaille (représentant le charbon sorti de la mine) doivent se multiplier avec plus de rapidité que dans les mines terrestres où une plus grande quantité de charbon peut être extraite et une plus faible quantité doit être laissée pour servir d'appui. Ceci veut dire que les chemins, les lignes de force motrice, les lignes pour le pompage, les moyens de transport pour les mineurs et les chevaux, et la longueur de la distance parcourue par l'air augmentent au moins trois fois plus rapidement en longueur, en difficulté d'entretien et de travail que dans une mine terrestre du genre de celles que l'on trouve aux Etats-Unis.

"Des éventails électriques plus puissants demandant des moteurs plus puissants pour les faire fonctionner; des pompes plus fortes, demandant aussi une plus grande somme d'énergie pour les mettre en mouvement, de plus grands boyaux pour le pompage, demandant des dépenses bien plus considérables pour l'achat des tuyaux, des conduites pour l'air bien plus longues et bien plus grosses, conduisant l'air comprimé qui doit servir de force motrice, et des arrangements spéciaux pour le transport des hommes dans la mine et en dehors de la mine, doivent donc se trouver dans une mine sous-marine.

"La somme de temps requise par les mineurs pour se rendre dans la mine ou pour en sortir prend donc ainsi une plus grande partie des heures de la journée consacrée au travail dans une mine terrestre, et cela constitue un problème dont la solution devient moins facile de jour en jour. Certaines mines de la Nouvelle-Ecosse se trouvent maintenant à deux milles et demi dans la mer, et la plus grande partie du charbon provient de zones situées à plus d'un mille de distance du rivage."

[M. D. H. McDougall.]

Ces conditions existent, comme le dit monsieur Douglas, dans le Cap-Breton puisque vous voulez distinguer le Cap-Breton du reste de la Nouvelle-Ecosse.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Vous verrez toute l'importance de cette distinction.

Le TÉMOIN: Je ne m'en suis pas rendu compte avant ce jour.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous dites, à la suite de la comparaison établie entre vos mines dans la zone de Cumberland, lesquelles sont des mines terrestre, et les mines de l'Acadie, lesquelles sont aussi des mines terrestres, avec les mines sous-marines, vous dites tout de suite que le coût d'exploitation a été plus considérable dans les mines terrestres. Cela sera admis. Il n'y a aucun doute à ce sujet?—R. Je crois que vous ne m'avez pas compris, mais j'ai dit dès le commencement que je voulais parler des conditions qui existaient dans les mines de la *Nova Scotia Steel and Coal Company*...

Q. Vous prétendez que le minage y est très dispendieux par suite du fait que ce sont des mines sous-marines, et je voudrais vous poser une question: En coûte-t-il plus cher pour extraire le charbon dans les zones sous-marines du Cap-Breton que dans les zones terrestres de Cumberland et de Pictou, et votre réponse sans doute sera qu'il en coûte plus cher dans les zones de Cumberland que dans celles du Cap-Breton et plus cher aussi dans celles de Pictou que dans celles du Cap-Breton, et vos livres établiront ce fait?—R. Je ne suis pas si certain de cela.

Le PRÉSIDENT: Je recommanderais que monsieur McDougall termine son rapport et nous pourrons alors lui poser des questions de détails.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, si vous aimez de limiter ces remarques au Cap-Breton, je serai très heureux de faire le changement, si cela peut rendre l'explication plus claire.

> "L'électricité constitue une forme de force motrice qui s'adapte bien mieux aux travaux de minage que l'air comprimé parce qu'on peut la transporter sur de longues distances avec moins de perte dans son rendement. En vertu de la Loi relative aux règlements régissant les houillères de la Nouvelle-Ecosse l'usage de l'électricité sous terre est défendu pour bien des raisons pour lesquelles on s'en sert librement aux Etats-Unis. Une houillère moderne exploitée dans les conditions que l'on trouve ordinairement aux Etats-Unis ne se servira pas de plus de 5 pour cent de son rendement pour l'exploitation de la mine lorsque l'électricité est généralement employée. Dans les houillères sous-marines du Cap-Breton, où l'on se sert de l'air comprimé, le charbon nécessaire pour extraire le charbon, pour ventiler et pomper les mines et transporter les hommes dans les mines et en dehors des mines atteint de 13 à 20 pour cent du rendement total."

Je crois encore que ce rapport pourrait être plus précis en parlant du "Cap-Breton" et j'ai changé les mots "Nouvelle-Ecosse" pour ceux de "Cap-Breton."

M. McKenzie:

Q. Lorsque vous enlevez le Cap-Breton, il ne reste pas grand'chose?—R. C'est ce que nous pensions, monsieur McKenzie, ceux d'entre nous qui venons du Cap-Breton.

> "Si on établit la comparaison avec ces conditions difficiles du minage du charbon dans les houillères sous-marines de la Nouvelle-Ecosse, les houillères de charbon bitumineux des Etats-Unis qui font concurrence au charbon de la Nouvelle-Ecosse sont exploitées dans des conditions qui exigent moins de dépenses pour le pompage, le transport, la ventilation et le transport des hommes que n'importe quelle autre mine dans le monde. Ajoutons encore que la coutume et les lois en vigueur aux Etats-Unis permettent de se servir de

méthodes de minage défendues dans la Nouvelle-Ecosse par suite du danger auquel elles exposent les vies humaines.

" A ce sujet il est intéressant de remarquer que la majorité des compagnies faisant l'exploitation des houillères dans la Nouvelle-Ecosse ne se sont pas fiées entièrement à l'expérience des ingénieurs de mine de l'endroit, mais ont fait venir, à différentes époques, de différentes parties de l'Europe et des Etats-Unis, quelques-uns des meilleurs ingénieurs qu'elles pouvaient trouver dans ces pays, et ces hommes, après des années d'études et de recherches, ont été incapables de trouver des moyens de diminuer d'une manière sensible le coût de la production du charbon dans cette province. Il est par conséquent juste de supposer qu'il y a de très grandes difficultés à surmonter dans le travail d'extraction de la houille dans la Nouvelle-Ecosse.

"Comme résultat des difficultés que l'on rencontre dans le procédé d'extraction et de la vente du charbon produit dans la province, on peut dire d'une manière générale que pratiquement aucune des compagnies importantes n'ont réalisé plus qu'un profit raisonnable sur les argents placés dans cette industrie et la plupart auraient mieux fait de laisser leur argent dans les banques.

"La *Nova Scotia Steel and Coal Company* a commencé ses travaux de minage en 1901. Depuis cette époque, bien qu'elle ait dépensé près de $6,000,000 dans l'amélioration et le développement de ses mines et que plus de 12,000,000 de tonnes de charbon aient été extraites de ces mines, le profit, faisant la part de la dépréciation et de l'appauvrissement des mines, n'a pas dépassé 20 cents par tonne ou un peu moins de 3¼ pour cent sur le capital placé dans cette entreprise.

"La *Acadia Coal Co.* qui avait à son crédit à la banque à peu près $500,000 en 1908, a décidé d'étendre ses travaux en 1910 et a fait des arrangements avec des capitalistes belges qui ont placé $2,000,000 dans cette entreprise. Des actions avec premiers privilèges jusqu'à concurrence de $2,000,000 ont été émises pour garantir l'argent reçu. Depuis 1903 l'argent fourni par les capitalistes belges de même que les $500,000 que la compagnie avait en banque, faisant un total de $2,500,000, a été employé à outiller et à développer ces mines, et, après une période d'exploitation de dix années, la *Acadia Company* doit aux banques trois cent cinquante mille dollars sans avoir acheté d'autres propriétés ou fait d'autres paiements à ses actionnaires qu'un paiement de six pour cent d'intérêt sur les actions avec premiers privilèges. A la fin de 1919, les capitalistes belges ont été satisfaits de recevoir le montant d'argent qu'ils avaient placé dans cette mine en échange des actions avec privilèges qu'ils avaient reçues indiquant par là qu'après dix ans d'expérience dans l'exploitation de ces houillères, ils étaient contents de reprendre leur argent et d'en finir avec cette mine.

"Les exploitations minières dans tous les pays britanniques, au cours des années de 1914 à 1918, ont eu à souffrir du patriotisme des hommes employés dans les mines et la Nouvelle-Ecosse n'a pas fait exception. Les hommes qui se sont enrôlés en plus grand nombre étaient justement ceux qui étaient les plus robustes—ceux qui produisent le charbon—et les mines se sont trouvées avec un nombre relativement faible d'employés et avec à peu près le même nombre d'hommes qui ne produisent pas, ce qui veut dire que le coût du personnel des employés pour la production du charbon est toujours resté le même, tandis que la quantité de charbon extraite dans chaque mine allait toujours en diminuant, faisant ainsi une augmentation considérable dans le coût de la production du charbon.

"L'industrie du charbon aux Etats-Unis n'a pas été éprouvée au même degré; d'un autre côté la production du charbon bitumineux dans ce pays a été augmentée de plus de trente-sept pour cent, et en 1918, la production a été de

[M. D. H. McDougall.]

cent cinquante-six millions de tonnes plus forte qu'en 1914, tandis qu'au cours de la même période la production du charbon dans la Nouvelle-Ecosse a diminué de 7,263,485 tonnes qu'elle était en 1914 à 5,211,000 en 1918, ou de près de vingt-huit pour cent. Par conséquent, lors de la fin de la guerre les houillères des Etats-Unis se trouvaient en meilleur état de produire du charbon à un prix peu élevé que toutes les autres mines du Canada ou de l'Angleterre.

"En plus de la similitude des conditions d'après-guerre en Grande-Bretagne tout comme en Nouvelle-Ecosse, les filons de houille et les travaux de minage dans ce pays ressemblent plus aux nôtres que ceux des Etats-Unis avec lesquels nous sommes si souvent et injustement comparés. Le coût de la production du charbon en Angleterre est en moyenne de 40s., ou de près de $9 la tonne.

Le président:

Q. Cela complète-t-il votre rapport?—R. Cela complète mon rapport.

M. Cowan:

Q. M. McDougall, vous avez des mines terrestres, comme vous les appelez, dans votre compagnie?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous les exploitez?—R. Oui.

Q. Vous dites que les mines sous-marines sont bien plus coûteuses que les autres par suite du fait que vous ne pouvez pas y descendre à des endroits propices?—R. Oui.

Q. Quelle comparaison établissez-vous entre les frais de la production dans vos mines terrestres et dans vos mines importantes—lesquelles sont des mines sous-marines. —R. Les frais de production sont bien plus considérables dans les mines sous-marines.

Q. Pourquoi alors continuez-vous à faire vos plus importants travaux dans ces mines qui vous coûtent si cher? Pourquoi ne pas vous servir des autres mines?—R. Parce que les filons les plus riches dans nos mines de terre ont tous été exploités et doivent être suivis jusqu'à la mer afin d'obtenir la même qualité de charbon.

Q. Les riches filons dans les mines qui vous appartiennent ont été travaillés sur terre?—R. Sur terre, oui. C'est-à-dire que la partie des plus considérables et des meilleurs filons des mines terrestres se trouve relativement petite, parce que la plus grande partie de la houille se trouve dans la zone sous-marine.

M. McKenzie:

Q. Le docteur ne comprend-il pas que le même filon se continue; vous pouvez le travailler dans la zone terrestre, puis il se continue dans la mer et il vous faut alors travailler sous les eaux de la mer?—R. Je pourrais ajouter, docteur, que lorsque la ligne du rivage se prolonge dans une direction à peu près droite comme ceci (indiquant) dans un grand nombre de cas les filons ne se trouvent sur la terre que sur une faible distance et la grande portion de la houille se trouve dans la zone sous-marine, loin de la terre.

Q. Cela ne se rapporte qu'à celles qui vous appartiennent? Les autres mines dont vous nous avez parlé sont toutes des mines terrestres, n'est-ce pas? S'il vous en coûte autant que cela pour exploiter ces mines, ne pourriez-vous pas épargner de l'argent en acquérant ces autres mines et en les exploitant? Pourquoi continuer tous ces frais de minage quand il y a d'autres mines?—R. Lorsque vous avez installé des usines, lorsque vous avez construit des villages et que tout votre outillage est concentré dans un endroit il est souvent plus avantageux de continuer les travaux sous la mer que de transporter tout cela ailleurs et recommencer toutes les dépenses que comporte l'établissement d'une nouvelle entreprise.

Q. Vous nous avez dit dans votre rapport que l'électricité était défendue dans les mines de la Nouvelle-Ecosse. Pourquoi?—R. Par suite de la présence du gaz dans

les mines de la Nouvelle-Ecosse, on ne trouve pas prudent de permettre l'usage de l'électricité.

Q. C'est plus dangereux?—R. On prétend que l'étincelle de l'outillage électrique peut déterminer une explosion du gaz.

M. Douglas:

Q. C'est là une question fort controversable?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Dois-je comprendre qu'il y a plus de gaz dans les mines de la Nouvelle-Ecosse que dans les autres?—R. Je crois que l'on peut dire sans crainte qu'il y a sensiblement plus de gaz dans les mines de la Nouvelle-Ecosse que dans la plupart des mines américaines.

Le président:

Q. Par qui l'usage de l'électricité est-il défendu?—R. Par la province.

Q. Le gouvernement provincial?—R. La loi relative aux règlements concernant les mines établies par le gouvernement provincial.

M. McKenzie:

Q. A propos de vos zones houillères, prenant en considération vos propres mines et tenant compte aussi des mines des autres propriétaires, quel pourcentage des gisements de houille de la Nouvelle-Ecosse se trouverait dans les zones sous-marines et quel pourcentage dans les zones terrestres—prenant toute la province?—R. Bien, sans faire le calcul, je ne puis vous donner le chiffre exact, mais il me semble que probablement 70 pour cent—de 60 à 70 pour cent.

Q. Soixante-dix pour cent se trouverait dans les mines sous-marines?—R. Oui.

Q. Et si l'on fait une comparaison entre les mines sous-marines de l'île du Cap-Breton et celles de la terre ferme, quelle proportion, d'après vous, des zones sous-marines se trouverait sur la terre ferme et quelle proportion dans l'île?—R. Bien, je dirais que la proportion des mines sous-marines à celles de la terre ferme est relativement faible.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Où se trouvent-elle situées, M. McDougall? Toutes petites qu'elles soient, où se trouvent-elles?—R. Presque toutes dans le district de Joggins.

Q. On ne fait pratiquement pas de travaux dans les mines sous-marines aujourd'hui dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, je ne dirais pas cela.

Q. Il ne serait pas prudent de faire cet avancé?—R. Non, je ne dirais pas cela.

M. Chisholm:

Q. Il y en a beaucoup à Joggins?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Y a-t-il des mines sous-marines particulières?—R. Non.

Le président:

Q. La *Nova Scotia Steel and Coal Company* vend-elle elle-même son charbon ou le vend-elle par l'entremise de la *Dominion Coal Company*?—R. Non. La *Nova Scotia Steel and Coal Company* a ses propres agents de vente.

Q. Où se trouvait votre marché dans le passé? Votre principal marché?—R. Durant la guerre, la plus grande partie de notre charbon était consommée sur les lieux sauf ce que nous avons fourni pour l'ensoutage des transports et des convoyeurs de troupes au havre de Sydney et à Halifax et aussi à l'exception d'une quantité relativement petite qui a été envoyée à Terre-Neuve, le reste a été consommé dans la province. Ceci pendant la période de guerre. Avant la guerre, la compagnie en envoyait une certaine quantité sur le Saint-Laurent. Je puis vous donner les chiffres exacts.

Q. Pouvez-vous nous donner les quantités exactes?—R. Oui.

Q. De la production totale?—R. Oui. Supposons que je vous donne ces chiffres pour l'année 1913, M. le président?

Q. Oui.—R. Voici, en 1913, on a vendu à Halifax et à Dartmouth 43,000 tonnes; à North-Sydney et dans la province, 15,000; la balance pour la Nouvelle-Ecosse, 6,500; Nouveau-Brunswick, 9,183 tonnes; Ile du Prince-Edouard, 7,073 tonnes; Terre-Neuve, 74,424 tonnes; Wabana, 9,237 tonnes; la province de Québec, 179,861 tonnes; le chemin de fer Intercolonial, par voie ferrée, 14,344 tonnes; et le chemin de fer Intercolonial, à Lévis, 97,404 tonnes. On a vendu pour les soutes à charbon 50,000 tonnes et on a employé pour les travaux de l'acier 240,000 tonnes.

Q. Il s'agit des usines de la *Nova Scotia Steel*?—R. Oui, pour les usines de la *Nova Scotia Steel* et pour les autres besoins des travaux des usines et des travaux d'exploitation des mines. Les villages voisins ont employé 33,000 tonnes de charbon, faisant un total de 780,615 tonnes.

Q. Pouvez-vous nous donner les chiffres pour 1920?—R. Oui. Halifax et Dartmouth, 2,346 tonnes; North-Sydney et les environs, 39.000 tonnes; le reste de la Nouvelle-Ecosse, 3,000 tonnes; le Nouveau-Brunswick, 8,800 tonnes; l'Ile du Prince-Edouard, 800 tonnes; Terre-Neuve, 50,500 tonnes; pour nos propres travaux de minage dans Terre-Neuve, 24,000 tonnes; ventes à l'étranger, 34,000 tonnes, la province de Québec, 162 tonnes; ventes domestiques; chemins de fer de l'Etat, 112,000 tonnes; soutes à charbon, 47,000 tonnes; l'aciérie, environ 230,000 tonnes;—il s'agit des usines de la *Nova Scotia and Coal Company* aux mines Sydney.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ce rapport ne comprend-il que 1919 et 1920?—R. On m'a demandé 1920.

Q. De quel rapport tirez-vous ces chiffres?—R. 1920.

Q. Avez-vous ces chiffres pour 1912, 1913 et 1914?—R. Oh oui, j'ai ces chiffres.

Le président:

Q. Quel est le total pour 1920?—R. Le total est de 635,377 tonnes, dont environ 25,000 tonnes ont été employées aux mines même, et cela est indiqué ici.

Q. Vous avez un rapport pour les autres années?—R. Oui. J'ai des rapports pour les années 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919 et 1920.

Q. Vous pourriez peut-être nous remettre cela pour que ce soit inséré dans le procès-verbal?—R. Oui, je serai très heureux de vous remettre cela.

NOVA SCOTIA STEEL AND COAL COMPANY, LIMITED.

NEW-GLASGOW—NOUVELLE-ECOSSE.

DISTRIBUTION DU CHARBON.

Années 1911-1920 y compris.

(Grosses tonnes).

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1920.
Halifax et Dartmouth	22,015	31,214	42,619	43,852	29,903	16,733	16,854	7,227	7,465	2,346
North-Sydney et environs	14,808	15,353	15,202	16,478	18,815	24,436	39,657	43,140	38,307	39,042
Le reste de la Nouvelle-Ecosse	3,630	8,741	6,533	5,961	5,455	11,533	11,900	4,289	5,508	3,130
Nouveau-Brunswick	7,790	8,549	9,183	7,170	8,677	29,044	38,650	5,334	22,754	8,795
Ile du Prince-Edouard	7,615	8,350	7,573	6,112	4,204	.....	201	.....	2,880	865
Terre-Neuve	88,995	70,881	74,424	82,533	62,276	54,563	40,971	19,791	60,162	50,574
Wabana	.....	2,565	9,237	16,252	8,981	19,620	16,376	17,551	22,248	23,966
Etranger	.....	12,758	.....	.....	765	.....	.....	.....	37,942	33,991
Province de Québec	240,562	253,268	179,861	210,310	135,305	32,760	18,779	695	372	162
Chemin de fer Intercolonial, voie ferrée	6,393	40,352	14,344	58	8,256	49,780	.....	.....	.....	.....
Chemin de fer Intercolonial, Lévis	57,647	76,032	97,404	102,950	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chemins de fer de l'Etat, par eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,616	.....	17,696	.....
Chemins de fer de l'Etat, par voie ferrée	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,206	10,990	33,117	112,062
Soutes	54,222	49,992	50,422	54,756	60,900	38,154	16,877	5,308	74,545	46,711
Foyers	43,375	43,238	50,221	33,324	50,672	65,925	67,704	68,437	30,881	57,287
Epurateur (houille)	161,278	143,691	185,881	68,168	157,415	165,052	203,153	206,735	80,866	150,693
Locomotives, grues, chemins de fer, etc	18,762	15,119	15,841	23,173	12,988	13,857	13,574	14,596	22,234	17,836
Ouvriers	15,742	16,432	17,212	16,698	13,432	11,666	.....	.....	.....	.....
Trenton	1,268	1,027	1,828	2,712	5,195	26,805	44,504	66,438	34,408	4,327
Baie d'Hudson	.....	.....	2,829	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eastern Car Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,398	6,844	.....
Usines à Halifax (soutes)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,633	57,748
	744,102	797,562	780,615	690,507	583,237	559,928	555,022	485,929	515,862	609,595
Employé dans les houillères	30,166	36,969	27,440	47,271	28,510	32,267	20,265	16,970	29,261	25,782
	774,268	834,531	808,055	737,778	611,747	595,195	575,287	502,899	545,123	635,377

M. McKenzie:

Q. Quel effet le merger aura-t-il sur votre capacité de production dans les filons ordinairement exploités par la *Nova Scotia Steel and Coal Company* dans la même zone bien que sous une direction pratiquement différente? Quel effet le merger aura-t-il sur votre capacité de production?—R. Je crois, M. McKenzie, que le résultat du merger sera qu'une plus grande quantité de charbon se trouvera à la portée des ouvertures qui existent actuellement aux mines de Sydney, c'est-à-dire qu'avant la fusion de ces compagnies, un certain nombre de nos mines se trouvaient tout près des lignes de démarcation de la *Dominion Coal Company,* dans la zone minière de Sydney, tandis que, de l'autre côté de l'eau, la *Dominion Coal Company* touchait aux zones de la *Nova Scotia Steel Company,* et, dans un cas, je crois, elle était de fait entrée sur la zone. En plus de cela je pourrais ajouter que les deux compagnies avaient des vues sur les valeurs relatives des propriétés et tout semblait indiquer qu'il n'y avait aucune chance de succès; rien ne semblait indiquer que nous pourrions réussir à faire un échange de zones et si chacune des compagnies s'en était tenue à ses lignes de démarcation cela aurait grandement nui aux travaux d'exploitation de l'autre en diminuant la quantité de charbon pouvant être extraite par les ouvertures déjà pratiquées. Dans ce cas, je suis d'avis que les mines de la *Nova Scotia Steel Company* ont un nouveau bail d'existence.

M. Cowan:

Q. La fusion de ces différentes compagnies de mines vous permet-elle de produire votre charbon à un taux moins élevé?—R. Naturellement, ce sera le résultat.

[M. D. H. McDougall.]

Q. Est-ce que cela ne se fait pas actuellement?—R. La compagnie consolidée n'a pas encore commencé ses travaux.

Q. Revenant à la question du coût, les Américains vendent évidemment leur charbon aux puits de la mine à bien meilleur marché que le vôtre. Pouvez-vous nous en donner la raison? La raison que vous nous avez donnée, c'est-à-dire le fait que vos mines sont des mines sous-marines, représente-t-elle, à votre avis, toute la différence du coût du charbon entre vos compagnies et les compagnies américaines, ou y a-t-il d'autres causes?—R. Un certain nombre des causes que j'ai mentionnées s'appliquent également aux travaux d'exploitation des mines terrestres dans la Nouvelle-Ecosse. Ainsi nous ne pouvons pas nous servir de l'électricité comme force motrice, par exemple, sur terre de même que dans les travaux des mines sous-marines. Sans doute nous en sentons le besoin bien plus dans les mines sous-marines, mais nous avons aussi à souffrir par comparaison lorsque nous ne pouvons pas nous en servir dans les travaux des mines terrestres.

Q. Dans vos mines, les employés peuvent-ils extraire autant de charbon que dans les mines américaines? Peuvent-ils le faire et le font-ils—en général?—R. Parlant en général, ils ne le font pas. Par cela je ne veux pas insinuer que les hommes ne sont pas aussi bons. Ils sont meilleurs, je crois. Je crois qu'en moyenne nos hommes sont meilleurs que ceux employés dans les mines américaines, mais ils n'ont pas les mêmes chance de produire.

M. Chisholm:

Q. Pourquoi? Expliquez-nous cela simplement?—R. Les conditions de minage sont plus difficiles chez nous, parlant d'une manière générale, et c'est un problème plus compliqué d'extraire une tonne de charbon dans nos mines que dans les mines terrestres des Etats-Unis.

Q. Pouvez-vous expliquer au comité pourquoi il en est ainsi?—R. Pour commencer, nous devons parler du dégagement. Le charbon doit être miné à la poudre, parlant d'une manière générale.

M. Cowan:

Q. Est-ce que cela ne se fait pas généralement?—R. Ce n'est que l'entrée en matière. Le charbon doit être miné et lorsqu'il est miné il se répand et afin de pouvoir rendre le minage avantageux il est nécessaire d'enlever une certaine quantité du charbon avant de mettre le feu aux poudres. Ce procédé s'appelle le dégagement. Le dégagement du charbon dans nos mines est plus difficile que dans les mines américaines parce qu'à la surface de la plupart des mines américaines on emploie l'électricité comme force motrice pour faire fonctionner les machines servant au dégagement, tandis que chez nous, nous nous servons de l'air comprimé et même dans certains cas nous avons recours au travail manuel.

Q. N'est-il pas possible de ventiler ces mines suffisamment pour que vous puissiez vous servir de l'électricité—R. On ne le croit pas.

Q. Qui décide cette question, votre compagnie ou bien le gouvernement?—R. Le gouvernement de l'endroit, par l'entremise de son ministère des mines.

Le président:

Q. Quelqu'un qui ne connaît pas le minage de la houille.—R. C'est le premier procédé.

Q. Voulez-vous tout simplement continuer?—R. Puis, il faut prendre certaines précautions dans nos mines, et, à vrai dire, je crois bien qu'il en est ainsi. Avant que l'on puisse faire exploser une mine, tout ce qui a été enlevé pour le dégagement doit être mis dans des wagonnets et transporté à l'extérieur.

Q. Sur une grande distance?—R. Sur une distance considérable et dans les travaux de minage à la poudre il nous faut employer une poudre spéciale contenant

des agents chimiques qui diminuent l'intensité de la flamme et il nous faut apporter une très grande attention au forage des trous pour y mettre la poudre, beaucoup plus que dans la plupart des mines américaines. J'ai oublié de vous dire que dans un grand nombre de cas, aux Etats-Unis, ce procédé de dégagement ne se fait pas du tout, c'est-à-dire que les mineurs peuvent percer des trous à la surface de la houille et y mettre la poudre sans faire le dégagement. Cela peut se faire, mais il en résulte du charbon plus petit et les travaux sont bien plus dangereux. Parce que la force de l'explosion suit la direction de la ligne qui offre le moins de résistance, l'explosion peut fort bien se faire dans la chambre de la mine; dans ce cas s'il s'y trouve du gaz ou du charbon très fin, il peut se produire une explosion.

Q. La présence du gaz dans votre mine rend-elle ces règlements nécessaires? Que dites-vous de la difficulté d'enlever le charbon broyé dans vos mines si vous la comparez avec les mines américaines?—R. Les conditions de travail au fond de la mine dans la plupart des mines américaines sont bien meilleures. Vous voyez, ils ont un bien plus grand nombre de filons de houille et ils ont choisi ces filons avec soin afin de prendre ceux qui peuvent être travaillés le plus économiquement, et la question du pavage des planchers par où ils prennent le charbon à la pelle entre dans la considération des filons choisis pour l'exploitation, et la plupart des planchers sur lesquels se fait le travail de pelletage du charbon dans les mines américaines sont des planchers qui coûtent moins cher que les nôtres — nos mines sont beaucoup plus profondes que les mines américaines.

M. Blair:

Q. Quelle est la profondeur de vos mines?—R. La profondeur de nos mines est de mille pieds et plus dans certains cas. Dans certaines mines de la Nouvelle-Ecosse, les travaux se font à plus de 2,500 pieds de la surface.

M. Keefer:

Q. Quelle en est la profondeur moyenne?—R. Je n'ai pas ce renseignement actuellement. Il me faudrait faire un calcul pour vous le donner. Je puis vous fournir les chiffres si vous le désirez.

M. Cowan:

Q. Un certain nombre de mines anglaises sont bien plus profondes que cela.—R. Certaines des mines anglaises sont plus profondes et d'autres sont moins profondes. Lorsque la pression est forte il est parfois nécessaire d'attaquer le filon par le bout plutôt que par le côté. La méthode ordinaire consiste à attaquer la houille sur une surface plane, et c'est de cette manière que les travaux se font le plus facilement, mais lorsque la pression est forte il est quelquefois nécessaire de modifier d'un angle la direction des travaux pour trouver la méthode la plus facile de travailler dans le but de protéger le toit durant les travaux de minage; mais dans ce cas on considère qu'il est plus difficile de dégager la houille; il est bien plus difficile de faire sauter le charbon et il est en général plus difficile de faire le chargement du charbon parce que le fonds n'est pas aussi bon.

M. Blair:

Q. Quelle est la nature du toit?—R. Dans les mines sous-marines, lorsqu'il vous faut supporter toute la pesanteur du fond de la mer, de même que le fond des couches de terre...

Q. N'est-ce pas du roc solide?—R. Oui, c'est du roc solide, mais vous ne devez pas oublier que, quelle que soit la profondeur à laquelle vous vous trouviez, si vous permettez qu'il se produise un affaissement, cet affaissement se fera sentir, dans la même mesure, jusqu'au fond de la mer.

[M. D. H. McDougall.]

M. Cowan:

Q. Le mineur, dans vos mines, travaille-t-il à forfait?—R. Une certaine partie du travail est faite à forfait.

Q. L'échelle de salaires est-elle plus élevée ou peuvent-ils payer le coût de ces travaux plus onéreux?—R. Tous les frais de la ventilation et du transport supplémentaire sont payés par la compagnie.

Q. Cela ne fait pas partie du travail dans vos mines?—R. Pas dans la même mesure. Il y a, sans doute, une différence dans le travail fait par le mineur.

Q. Vous ne savez ce que représente le salaire payé à vos mineurs travaillant à forfait par rapport à celui que gagnent les mineurs de la zone de l'Alberta pour le même travail?—R. Je crois que les conditions qui existent dans les houillères de la *Nova Scotia Steel Company* diffèrent tellement de celles qui existent dans les mines de l'Alberta qu'il serait bien difficile à la vérité d'établir une comparaison, sauf au point de vue du montant d'argent payé par mois ou par année. Dans les deux derniers mois nous nous sommes trouvés dans de mauvaises conditions, mais je crois que pendant les cinq ou six années précédentes la moyenne des salaires payés aux mineurs dans les mines du Cap-Breton a été plus élevée que la moyenne du salaire payé aux mineurs de l'Alberta, par mois ou par année.

M. Douglas:

Q. Parce que le travail y est plus régulier?—R. Parce que le travail y est plus régulier.

Q. Et cela s'applique aux Etats-Unis, parlant en général?—R. Et cela s'applique aux Etats-Unis, parlant d'une manière générale.

Q. Mais les salaires ne seraient pas plus élevés si le témoignage du président de la corporation est exact; à savoir que le travail dans les mines du Cap-Breton est un travail d'été, et non d'hiver—R. Il l'a toujours été, vous le savez, monsieur Douglas, par le passé. Nous avons toujours maintenu les mines en opération l'hiver aussi bien que l'été.

Q. Jusqu'à la formation de ce merger?—R. Ce n'est qu'une simple coïncidence.

Q. Le président de ce merger est venu déclarer ici que ce travail se fait durant l'été, le minage du charbon dans cette partie du pays. C'est la première fois qu'un directeur responsable de l'une de ces compagnies de charbon ait fait une déclaration de ce genre, parce que toute l'intention de cette compagnie d'acier était de fournir de l'emploi permanent, et le président de cette corporation vient ici nous dire qu'il ne s'agit que de travailler l'été. Cela démontrera que le montant des salaires n'est pas aussi élevé que dans les autres zones si le travail doit y être sans interruption.—R. On m'a dit à ce sujet que l'une des dépenses mises à l'étude par la compagnie dans ce temps-là a trait à l'établissement d'une nouvelle station pour la mise en tas du charbon pour la *Dominion Coal Company* à New-Aberdeen. Cela signifierait que l'on prendrait des mesures pour l'emmagasinage de grandes quantités de charbon, à l'avenir.

M. Keefer:

Q. Quelles quantités environ?—R. On a emmagasiné jusqu'à 400,000 tonnes.

Q. De combien par tonne cela augmenterait-il le prix du charbon en le manipulant ainsi deux fois plutôt que de l'expédier directement?—R. A première vue à peu près 25 cents la tonne et peut-être un peu plus. A peu près cela.

Le président:

Q. Quel est le coût d'un entrepôt de cette capacité?—R. Cela dépend beaucoup du genre d'entrepôt. Je pourrais dire que le montant de $150,000 à $175,000 représenterait une dépense assez raisonnable pour un entrepôt de ce genre.

M. Keefer:

Q. De sorte que si le charbon était entassé au cours de l'hiver et non mis sur le marché, l'augmentation ne serait que de 25 cents?—R. Environ, oui.

Q. Vous vous rendez compte de la très grande importance que prend cette question du charbon au point de vue de la situation faite à nos chemins de fer, n'est-ce pas? —R. Oui.

Q. Vous savez que nous avons des déficits considérables?—R. Oui.

Q. Vous savez que lorsque vous portez le prix du charbon de $3 à $8, ou plutôt, c'est ce qu'on demande aux chemins de fer, quelle situation cela fait pour tous les contribuables du Canada. Vous pouvez tout de suite juger de l'importance de cette question. Savez-vous si votre compagnie a jamais envisagé cette question au point de vue national? Je parle dans le but d'essayer de faire face à la terrible situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le Canada, au point de vue de la question des chemins de fer par suite du coût élevé du charbon.—R. En réponse à cette question, je pourrais peut-être répéter un extrait de la déclaration que j'ai faite il y a un moment avant que vous arriviez. La *Nova Scotia Steel and Coal Company*, pendant une période de vingt ans, a dépensé $6,000,000 pour l'achat et l'amélioration de ses mines, elle a extrait 12,000,000 de tonnes de charbon et n'a retiré qu'un profit de 3¼ pour cent faisant la part de la dépréciation ou de l'appauvrissement des mines.

Q. Comprenez-vous dans ce montant $1.55 que vous portez au compte de votre compagnie?—R. Nous faisons payer à notre compagnie de $5 à $6; dans certains cas jusqu'à $6.36 la tonne pour le charbon envoyé à l'aciérie.

Q. Votre compagnie ne s'en fournit pas à $1.55. Vous lui faites payer combien? —R. Je puis vous donner les chiffres.

Q. Ce serait intéressant.—R. En 1918, nous avons fait payer à l'aciérie $5.97 la tonne de charbon; en 1919, $6.36; en 1920, $5.77.

Q. Donnez les quantités, s'il vous plaît.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Donnez-nous les chiffres pour 1912?—R. Je n'ai pas les chiffres de 1912. Je puis les avoir pour vous.

M. Keefer:

Q. Permettez-moi de continuer ma question d'abord?—R. Environ 250,000 tonnes l'année dernière.

Q. Etait-ce le prix coûtant?—R. A peu près le prix coûtant.

Q. Vous avez fait un profit sur ce charbon?—R. Nous n'avons pas fait de profit sur ce charbon.

Q. Vous n'avez pas fait de profit. Alors, c'était pratiquement le prix coûtant. C'était pratiquement le coût, n'est-ce pas?—R. Pas nécessairement.

Q. Pourquoi exigez-vous $3 de profit des chemins de fer?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): L'apurateur de la *Nova Scotia Steel Company* est ici.

M. Keefer:

Q. Il y a une différence entre le coût et le prix, n'est-ce pas un fait?—R. Où demande-t-on ce prix de $8?

Q. Sept dollars dans la Nouvelle-Ecosse et $8.10 à Montréal.—R. Nous allons prendre ces chiffres, $6.36 en 1919, $5.77 en 1920 et notre prix pour le charbon fourni aux chemins de fer de l'Etat a été de $5.50 l'an dernier.

Q. Que dites-vous de la difficulté actuelle?—R. L'un de nos contrats sera en vigueur pendant encore deux ans.

Q. Pourquoi leur demander $7?—R. Nous ne leur avons pas demandé $7.

M. Cowan:

Q. Etes-vous en état de vendre aux chemins de fer de l'Etat au prix que vous indiquez?

M. McKENZIE: Ce n'est plus qu'une seule compagnie maintenant.

M. Keefer:

Q. Laisseriez-vous la population du Canada acheter son charbon à ce prix plus un profit raisonnable?—R. On a offert du charbon à $6.50 à ce que je comprends.

Q. Qui a la haute main sur la détermination des prix, est-ce vous ou le président ou l'agent des ventes, ou qui?—R. Je suis responsable de la détermination du prix pour la Nouvelle-Ecosse.

Q. Y a-t-il des raisons pour lesquelles vous ne pourriez pas nous laisser avoir votre charbon moyennant un profit raisonnable en plus du coût, afin de nous aider dans cette situation difficile que traverse actuellement le Canada?—R. Que considéreriez-vous un profit raisonnable. Tout cela se résume à ce qui constituerait un profit raisonnable. Si nous pouvons obtenir des renseignements à ce sujet nous admettrons un profit raisonnable. Je serai très heureux de vous donner tous les renseignements que vous désirez.

Q. La question du charbon pour vous est une question d'intérêt local, du moins en ce qui concerne les chemins de fer, dans la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire de Montréal. Vous ne pouvez pas essayer de nous fournir du charbon pour les chemins de fer aux mêmes conditions que le charbon américain?—R. Je doute fort que nous puissions le faire aujourd'hui. Je crois que notre état va s'améliorer. Nous avons été fort éprouvé par la guerre, et tout le district minier là-bas a été considérablement bouleversé. Les bateaux ont été réquisitionnés. . .

Q. Nous voulons vous faire bien comprendre la grande importance de ce point, pas seulement vous, mais tout le Canada. Vous faites tort au Canada et vous vous faites tort à vous-même.

M. McKenzie:

Q. Puis-je vous demander, M. Keefer, combien la population d'Ontario consent à payer pour notre charbon en plus du prix du charbon américain?

M. KEEFER: Nous payons actuellement 53 cents de droit inutilement.

M. McKENZIE: Quelle est la mesure du patriotisme de la population d'Ontario lorsqu'il s'agit de piastres et de cents pour l'achat de notre charbon plutôt que du leur?

M. KEEFER: Nous ne pouvons pas acheter votre charbon à moins de $2 ou $3 de plus que le prix du charbon des Etats-Unis. Nous pouvons en acheter à Port-Arthur à bien meilleur marché que le prix auquel vous le vendez à la population de Montréal.

M. McKENZIE: L'homme qui achète du charbon tiendra à avoir la meilleure qualité de charbon au plus bas prix possible.

M. KEEFER: Nous ne voulons pas que nos propres gens nous prennent à la gorge.

Le TÉMOIN: Il ne s'agit pas de vous prendre à la gorge.

M. KEEFER: Il s'agit d'un profit raisonnable.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il s'agit en grande partie d'un malentendu. Je crois que notre avancé sera bien acceptable au moment opportun. Je crois que nous pouvons rencontrer les directeurs des chemins de fer et qu'en fin de compte nous pourrons en venir à un arrangement satisfaisant.

Q. Vos hommes chôment-ils pendant que cet état de choses se continue?—R. Quel état de choses?

Q. Je veux dire la difficulté de conclure un contrat entre les chemins de fer et votre compagnie?—R. Je crois qu'il y a encore ici un malentendu, parce qu'au point de vue de quelques-unes de nos mines du moins, la situation qui nous est faite aujourd'hui ne dépend pas du fait de ne pouvoir s'entendre sur la question des prix; c'est que

les chemins de fer de l'Etat, au cours de l'hiver, ont pris de très fortes quantités de charbon et ils sont comme tous les autres hommes, lorsqu'ils ont de grandes quantités à leur disposition ils ne pensent pas à en emmagasiner plus dans le moment.

Q. Ne savez-vous pas que les mineurs ont télégraphié à ce comité demandant du travail?—R. L'état de chômage qui existe aujourd'hui n'est pas nécessairement le résultat d'un manque d'entente sur la question des prix du charbon, du moins en ce qui nous concerne, nous et les chemins de fer de l'Etat.

M. Cowan:

Q. Si vous aviez accepté ce contrat, ne seriez-vous pas actuellement en pleine opération?—R. Pendant l'hiver les chemins de fer de l'Etat prennent de fortes quantités de charbon, plus même que leurs besoins immédiats, et je doute fort, même si nous acceptions leurs prix demain qu'ils augmentent immédiatement quelque peu leurs quantités.

Q. En supposant que ce contrat serait terminé vers le mois d'août et qu'ensuite vous travailleriez pour les chemins de fer de l'Etat, cela arriverait juste dans le plus fort de la grande demande pour les fins domestiques. Cela ne veut-il pas dire que par suite du fait que vous ne faites rien dans le moment vous devrez exiger des prix plus élevés de tout le monde? Ne serait-il pas mieux de travailler maintenant et de délivrer ce charbon afin de maintenir vos mines en opération constamment?—R. Ce serait bien mieux, si cela pouvait se faire.

Q. M. Wolvin semblait très satisfait, l'autre jour, pourvu que la chose pourrait être réglée pour le mois d'août?—R. Je suis certain qu'il se rend compte de l'importance de régler cette question le plus tôt possible. Plus tôt ce sera réglé, mieux ce sera.

M. Keefer:

Q. Nous avons reçu des télégrammes des mineurs demandant de l'emploi. Comment se fait-il qu'ils ne peuvent trouver de l'emploi?—R. Ils ne peuvent trouver de l'emploi parce qu'il n'y a pas de marché pour le charbon dans le moment. Les aciéries de la *Dominion Steel Company* à Sydney prennent ordinairement un million de tonnes de charbon par année, à peu près 100,000 tonnes par mois.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les témoignages indiquent qu'ils prennent environ 40,000 tonnes par mois maintenant?—R. Je ne puis dire ce qu'ils en font.

Q. C'est dans le procès-verbal, il est aussi bien de nous en tenir à ce qui nous a été donné?—R. L'aciérie de la *Nova Scotia Steel & Coal Company* prennent environ 20,000 à 25,000 tonnes par mois pour leurs mines. Elle n'en requiert pas une livre aujourd'hui.

M. Keefer:

Q. Le chemin de fer voulait avoir du charbon. Ils veulent acheter 600,000 tonnes des zones de la Nouvelle-Ecosse. Ayant cette demande en vue, ne pensez-vous pas qu'il soit bon de mettre les mineurs au travail?—R. Probablement.

Q. Pourquoi ne travaillent-ils pas?—R. Ce n'est que depuis quelques jours que l'on a commencé à transporter le charbon par eau. Je me demande si les chemins de fer étaient en état d'en transporter beaucoup par voie ferrée.

Q. Entasser le charbon ne représente que 25 cents de plus la tonne et cela fournit de l'ouvrage aux employés. Avez-vous quelques raisons particulières à nous donner expliquant pourquoi ces hommes qui nous télégraphient demandant de l'ouvrage ne peuvent en trouver. Nous aimerions de voir ces hommes retourner au travail?—R. Supposons, pour un moment, que la direction de la *Dominion Coal Company,* par exemple aurait décidé qu'elle a, comme marché, à satisfaire tous les besoins des chemins de fer, et qu'elle aurait fait le calcul de son débouché de charbon à Montréal, sans tenir compte des besoins des chemins de fer, et aurait ensuite fait le calcul de la quantité de char-

bon qu'elle a en entrepôt et sa production normale durant l'été. On pourrait bien ne pas être justifiable de faire travailler les hommes dans le moment.

Q. De sorte que vous ne croyez pas que ces conditions vous justifient d'employer les hommes actuellement?—R. C'est bien cela.

M. McKenzie:

Q. Vous avez des contrats actuellement avec les chemins de fer de l'Etat n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Quand expireront-ils?—R. Dans deux ans.

Q. Vous êtes prêts à faire votre part pour la livraison du charbon, n'est-ce pas?—R. Tout à fait.

Q. Ils ne le prennent pas?—R. C'est ce sur quoi je base ma déclaration.

Q. Pourquoi ne prennent-ils pas votre charbon?—R. Le contrat que nous possédons avec ce chemin de fer pour le charbon aux mines de Sydney pourvoit à une livraison de 16,000 tonnes par mois, et ils n'en prennent que 4,400 tonnes.

Q. Quel pourcentage par mois prennent-ils sur la quantité que vous vous êtes engagés à leur livrer?—R. Environ 25 pour 100.

M. Douglas:

Q. Quelle en est la raison?—R. La raison, je crois, est que durant l'hiver les chemins de fer ont emmagasiné de grandes quantités de charbon et qu'actuellement ils ont trop de charbon.

Q. Les témoignages indiquent, je crois, que les chemins de fer eux-mêmes n'ont pas plus que la quantité ordinaire de charbon en magasin?—R. Ils ont leur approvisionnement pour plusieurs semaines. Tout le monde le sait.

Q. On a fait une déclaration au cours de la preuve relativement à la quantité en magasin?

M. Keefer:

Q. Y a-t-il quoi que ce soit au sujet de la méthode de transport par bateaux? Nous avons constaté au cours des témoignages que vous exigeriez 50 cents la tonne si les chemins de fer voulaient se servir de leurs propres bateaux pour transporter le charbon?—R. Cela s'applique au Dominion.

M. Cowan:

Q. Au cas où vous signeriez ces contrats avec les compagnies de chemins de fer, elles commenceraient la livraison immédiatement, n'est-ce pas?—R. Je crois savoir qu'elles sont prêtes à commencer la livraison par eau immédiatement.

Q. Relativement à ce projet d'entassement, lequel doit coûter 25 cents la tonne, d'après vous, cela comprend tous les frais d'entassement?—R. Non, cela ne comprend que la manutention qui consiste dans le chargement et le déchargement. Je suis parti de la *Dominion Company* depuis un certain nombre d'années, et je ne sais pas exactement quels sont ses frais d'exploitation.

Q. A moins d'être très riche il vous faudra emprunter des banques pour maintenir votre mine en exploitation?—R. Oui.

Q. Avez-vous de la difficulté à obtenir de l'argent des banques actuellement?—R. Je crois savoir que la *Dominion* a eu de la difficulté à financer les grosses commandes de charbon, — c'est ce qu'on m'a dit.

M. McKenzie:

Q. On semble porté à croire que vous retenez le charbon, tandis que le chemin de fer désire en obtenir. C'est là la difficulté du projet. Vous avez fixé un prix par contrat, n'est-ce pas?—R. L'entente est telle qu'il n'est pas nécessaire de renouveler les négociations à divers intervalles.

Q. Les augmentations ou diminutions se font automatiquement. Je n'en suis pas surpris, mais n'est-ce pas une question contentieuse? Quelles sont les dispositions du contrat? Vous dites que votre compagnie est prête à livrer la quantité de charbon stipulé dans le contrat?—R. Oui.

Q. Au fur et à mesure qu'on vous le demandera?—R. Oui.

Q. Est-ce bien un fait?—R. Oui.

Q. Lorsque le chemin de fer l'exigera en vertu de ce contrat, du contrat actuellement en vigueur?—R. Oui.

Q. N'est-il pas bon pour deux ans encore?—R. Oui.

Q. Est-ce que la négligence dans la livraison du charbon peut être attribuée à la compagnie?—R. Non, ce n'est pas la faute de la compagnie.

Q. Etes-vous disposé également à livrer du charbon des mines Acadia à Acadia. Vous exploitez ces mines, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Prend-on du charbon de vous à cet endroit?—R. Presque pas, je crois. Je n'y suis pas allé au cours de ces dernières semaines, mais on m'a fait savoir hier qu'on n'y prend pratiquement pas de charbon; toutefois la situation n'est pas la même. Il n'existe pas de contrat pour cette mine.

M. Keefer:

Q. Cette mine tombe sous le contrôle du merger?—R. Du moment qu'il sera en vigueur.

Q. Ils l'exploitent depuis une quinzaine?—R. Ils sont plutôt lents. Ils ont à peine commencé. Il y a une difficulté au sujet du contrat des mines de Sydney, c'est que le chemin de fer n'est pas disposé à entasser de grandes quantités de ce charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Si ce charbon ne s'entasse pas bien, c'est probablement pour cette raison qu'on n'en entasse pas.—R. Ce n'est pas la seule raison, parce qu'en temps ordinaire ils prennent la pleine quantité, il doit y avoir une autre raison que celle-là.

Q. L'autre raison est la suivante, c'est qu'il faut mêler ce charbon avec une certaine quantité d'autre charbon?—R. Je n'ai pas eu connaissance d'aucun cas où il a fallu faire ce mélange.

Q. Quel usage en fait-on?—R. On s'en sert pour les chaudières de locomotives.

Q. A quel endroit en particulier?—R. Le long de la ligne aussi loin que le chemin de fer désire l'expédier.

Q. On l'emploie à différents endroits où l'on approvisionne les locomotives d'autre charbon?—F. C'est bien cela.

Q. Ainsi il est mêlé?—R. Il n'est pas mêlé à ma connaissance.

Q. Le contrat auquel vous faites allusion est bon pour deux ans encore. Ce n'est pas un contrat défini quant au prix?—R. Oui.

Q. Il n'est pas défini en ce moment. Vous ne pouvez pas dire quel sera le prix d'une tonne de charbon. Vous êtes prêts à leur expédier du charbon actuellement en vertu de ce contrat?—R. Je le crois.

Q. Il n'est pas mentionné dans le contrat que le prix sera de $5.50, ou $6.50, n'est-ce pas? Vous ne pouvez pas dire d'après le contrat lui-même que vous expédiez le charbon à un de ces prix, ou à tout autre prix défini? N'est-ce pas un contrat en vertu duquel le prix varie selon le coût de la production?—R. Ce n'est pas tout à fait cela. Il y a certaines conditions de ce contrat que je porterai à la connaissance de votre comité si vous l'exigez, mais je préférerais ne pas les faire connaître.

Q. On a prétendu qu'il serait à l'avantage mutuel des chemins de fer et des propriétaires de mines si ceux-ci passaient des contrats à long terme avec les chemins de fer de l'Etat. Actuellement il n'existe qu'un seul contrat à long terme avec les chemins de fer, et c'est celui dont il est question. Il est donc important que le comité sache

à quoi s'en tenir à ce sujet, afin qu'il puisse déterminer s'il est sage de recommander ces contrats à long terme. Je crois que, si on nous en fait connaître les termes et les résultats, ces renseignements nous seront d'une grande utilité. Il y a certaines difficultés à ce sujet et je crois que l'on ferait bien de faire la lumière sur cs choses.— R. Si le comité en vient à cette conclusion je lui remettrai une copie du contrat, mais il y a certaines conditions que je préfère ne pas discuter en ce moment.

Q. Laissez-nous en avoir une copie, monsieur McDougall, si vous croyez pouvoir discuter la question lorsque vous serez rappelé, car c'est un point très important.

M. McKenzie:

Q. L'administration des chemins de fer de l'Etat a refusé par l'entremise du ministre de nous soumettre ses contrats. Elle prétend que nous n'avons rien à voir là-dedans. Elle considère que c'est une question confidentielle. M. Hanna dit: "Vous ne devez pas montrer ce contrat." Serait-ce être juste à l'égard de M. Hanna pour l'autre partie à ce contrat de le montrer? Il serait tout aussi bien que ce soit M. Hanna qui le montre.

M. Keefer:

Q. Je suggère qu'on le remette au président qui décidera de l'usage que l'on en fera.

Le PRÉSIDENT: Non, je ne crois pas que cela soit pratique. Nous désirons ces renseignements pour la gouverne du comité ou pas du tout.

M. KEEFER: Je crois que nous devrions en prendre connaissance. Je crois que ces renseignements devraient être donnés au comité.

M. CHISHOLM: N'est-ce pas une question qui relève de la Chambre?

M. KEEFER: Nous sommes un comité de la Chambre, nous pouvons nous servir de notre jugement.

Le PRÉSIDENT: Il me semble, c'est mon opinion personnelle, que nous soulevons là une autre question, à savoir, est-ce que ce comité a les pouvoirs de faire enquête sur les prix établis par ces contrats. Je crois que c'est une question qui mérite d'être discutée.

M. KEEFER: D'après ce que nous avons vu, et en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, il semble que le prix est un facteur dans la livraison

M. MCKENZIE: Je ne me suis pas intéressé beaucoup à cette question jusqu'à présent, mais je désire faire remarquer qu'un comité de la Chambre des Communes a été nommé pour faire enquête sur les chemins de fer de l'Etat et déterminer quelles sont les questions qui doivent être discutées en Chambre et quelles sont celles qui ne doivent pas l'être, parce que l'administration de ces chemins de fer refuse de nous renseigner sur sa conduite. Ces contrats de charbon sont une de ces questions. M. McDougall est une des parties à ces contrats, et M. Hanna est l'autre, et il refuse d'en dévoiler les termes. Nous avons un comité qui est à étudier cette question. Est-ce bien juste de faire subir un interrogatoire à M. McDougall, l'autre partie en question, et de lui dire: "Vous devez nous renseigner à ce sujet." Cela n'est pas juste à l'égard de M. McDougall.

M. KEEFER: Vous soutenez le gouvernement sur cette proposition.

M. DOUGLAS: Le témoin nous a dit qu'on avait passé un contrat pour 200,000 tonnes de charbon avec une certaine houillère, faisant partie d'un groupe de houillères dont il dirige l'exploitation, et qu'aux termes de ce contrat on devait livrer 16,000 tonnes de charbon par mois. Les chemins de fer de l'Etat pour certaines raisons mystérieuses non révélées n'ont pris qu'une faible proportion de ce charbon, et il en est résulté qu'on a dû fermer la mine et faire chômer les mineurs. Ayant soulevé cette question et démontré que le chômage est dû au fait que les chemins de fer de

l'Etat refusent de s'en tenir aux termes de leur contrat, le témoin vient ensuite nous dire: "Je ne produirai pas ce contrat." Je prétends qu'il ne devrait pas y avoir de doute à ce sujet.

Le TÉMOIN: Je ferai remarquer à ce sujet qu'actuellement il n'y a pas de différend entre nous et les chemins de fer de l'Etat quant au prix du charbon stipulé par le contrat. Il n'y a pas de discussion, ou de différence d'opinions à ce sujet dans le moment.

M. Keefer:

Q. Vous prétendez que les chemins de fer sont en faute en n'acceptant pas de livraison du charbon?—R. Je vous demande pardon, je n'ai pas dit qu'ils étaient en faute. J'ai simplement dit qu'on ne prenait pas le charbon. Je ne sais qu'il est en faute.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que le président règle cette question ou préférez-vous la décider en comité?

M. ROSS: C'est à vous de décider, puisque le témoin dit qu'il ne peut produire le contrat.

M. COWAN: Cette question devrait être posée au comité qui déciderait de ce qui doit être fait dans les circonstances.

Le PRÉSIDENT: Cela ne règle pas la question.

M. DOUGLAS: Si le témoin consent à produire le document.

M. MCKENZIE: Il vous faudra régler cette question en votre qualité de juge. Je prétends que c'est un contrat passé entre la compagnie de M. McDougall et le bureau d'administration du chemin de fer, dont M. Hanna est le chef. Le ministre des Chemins de fer et le premier ministre ont déclaré en Chambre qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'administration ou du pays que ce contrat soit déposé sur la table de la Chambre. Le premier ministre a proposé en Chambre qu'un comité soit nommé pour faire enquête sur ces questions et décider si ces contrats ou négociations devaient être déposés en Chambre. Je soutiens qu'il n'est pas convenable qu'un comité nommé, aucunement pour de telles fins, demande à un témoin de produire ces documents.

M. KEEFER: Je crois que nous devrions laisser cette question de côté pour le moment, et l'étudier de nouveau plus tard. Il y a beaucoup d'autres aspects de la question à considérer et nous pourrons y revenir plus tard lorsque le comité s'assemblera de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Vous ne faites que retarder la décision à prendre et vous ne réglez rien.

M. KEEFER: Il vaut mieux laisser la question en suspens.

Certains MEMBRES: Laissons-là en suspens.

M. MCKENZIE: En ma qualité de député de Cap-Breton-nord et Victoria, je suis très intéressé à l'exploitation de ces mines. Quelles sont les chances de l'ouverture dans un avenir rapproché des mines de Sydney, et si on ne les ouvre pas, pourquoi ne le fait-on pas?

Le TÉMOIN: Je crois qu'il y aura amélioration en ce qui concerne l'exploitation des mines de houille d'ici à quelques semaines, mais je ne crois pas que les travaux reprennent sur une aussi grande échelle que l'an dernier, parce qu'il n'y a pas de demande pour l'acier. De sorte, que même avec les autres débouchés ordinaires, le rendement serait moindre que celui des années antérieures par la quantité employée en temps normal par les aciéries.

M. Keefer:

Q. La province de Québec a besoin de quinze millions de tonnes de charbon. Vous pourriez le lui fournir par eau. Pourquoi ne pas vous occuper de la chose? Vous avez

là un gros marché. Ils le font venir des Etats-Unis et paient des frais de transport très élevés.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon, vous dites Québec, ne voulez-vous pas dire Ontario?

M. KEEFER: Non, je veux dire Québec.

Le PRÉSIDENT: Ils n'ont pas besoin de quinze millions de tonnes.

M. KEEFER: Ils ne peuvent pas faire affaire avec Ontario, mais ils le peuvent avec Québec.

Le TÉMOIN: Nous avons des hommes expérimentés qui parcourent la province pour prendre des commandes.

M. Keefer:

Q. De sorte que vous avez là un marché si vous êtes prêts à accepter leur prix? Vous avez eu l'obligeance de nous dire il y a un instant que vous espériez pouvoir envahir le marché de l'Ontario. Qu'est-ce qui vous rendrait la chose possible?—R. Je crois que nous pourrons obtenir un rendement beaucoup plus considérable des mines de l'Est comme résultat de la consolidation de ces mines.

Q. C'est là un premier point?—R. Et avec le temps nous espérons qu'il y aura baisse dans le coût de production.

Q. C'est là un deuxième point?—R. Oui, et je crois que le consommateur de l'Ontario finira par être mieux disposé à l'égard du charbon de la Nouvelle-Ecosse qu'il ne l'a été dans le passé.

Q. Vous espérez rencontrer de la sympathie en Ontario. C'est là le troisième point?—R. Avec le concours de trois conditions que j'espère voir se réaliser, nous pourrons introduire le charbon en Ontario.

Q. Pour obtenir cette sympathie, il faudra commencer par baisser le prix du charbon. Par suite des frais de transport, etc., votre charbon coûte deux fois plus cher en Ontario que le charbon américain?—R. Je ne dirais pas le double, et je crois que le charbon américain augmentera considérablement ses prix.

Q. Vous espérez vendre le vôtre lorsque l'autre augmentera?—R. Oui, et je crois que notre situation s'améliorera.

Q. Un facteur important serait d'augmenter les facilités de transport par eau, et de diminuer les frais de transport de moitié. On nous a dit aujourd'hui que ces frais s'élevaient à $2 par tonne de Montréal au lac Erié. Si vous pouviez charger votre charbon à bord de vos propres bateaux et le transporter à Toronto ou vous le déchargeriez, vous pourriez diminuer les prix considérablement?—R. Oh oui, de beaucoup.

Q. De combien? $1.50?—R. Peut-être.

Q. De sorte que l'importance des voies de communication par eau avec l'Ontario est très grande pour l'avenir?—R. Oui, si on faisait cela.

Q. Vous pourriez baisser les frais de transport du charbon à cet endroit d'environ $1.50 par tonne?—R. Si on faisait cela le transport de la houille de la Nouvelle-Ecosse serait facilité, mais reste à savoir si cela est possible au point de vue économique.

Q. Mais si on mettait ce projet à exécution, tels seraient les résultats?—R. En effet je crois que tels seraient les résultats.

Q. Et le coût du transport serait diminué de $1.50? Avez-vous des doutes à ce sujet? Actuellement le tarif est de $2.25 du lac Erié à Montréal?—R. Si on prenait des mesures pour pouvoir faire passer les vaisseaux à fort tirant d'eau sur tout le parcours, le prix serait diminué sensiblement, et peut-être autant que vous le dites.

Q. $1.50?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Vous prétendez que le merger aura pour résultat de diminuer le coût. Dites-nous de quelle façon?—R. La cessation des travaux dans un des camps de la *Nova*

Scotia Company et de la *Dominion Company* aura pour effet, je crois, de diminuer le coût d'exploitation minière des deux compagnies. Prenons, par exemple, la mine n° 3 à Sydney Mines, je crois que nous pourrons diminuer le coût d'exploitation sensiblement à cet endroit. Prenez la mine Dominion n° 1 de la *Dominion Coal Company,* on a exploité cette mine à certains endroits jusqu'aux lignes de la *Nova Scotia Coal Company.* Comme une longue vie semble assurée à ces mines, on peut maintenant faire sans crainte des déboursés assez considérable pour améliorer les méthodes d'exploitation, et en conséquence le coût devra diminuer.

Q. Avec la diminution du coût que vous anticipez—je suppose que c'est la principale raison?—R. Oui.

Q. Est-ce que cela explique l'augmentation des prix de cette année sur ceux de l'an dernier?—R. Je n'espère pas voir ces résultats se réaliser cette année. Je doute qu'il y ait eu une augmentation substantielle sur les prix de l'an dernier, en ce qui concerne le charbon pour les chemins de fer—nous n'avons donné aucun prix sur le charbon.

M. Keefer:

Q. Il y a une différence en $5.60 et $7.00 pour le chemin de fer?—R. Tel n'est pas le cas chez la *Nova Scotia Coal Company* pour tout supplément de charbon qu'elle vend ou chez l'*Acadia Coal Company.*

M. Douglas:

Q. Il s'agit simplement de pouvoir extraire le charbon de certains des puits. Il ne pouvait pas l'être à certains endroits parce que les mines se touchaient?—R. C'est bien cela, et nous pourrons aussi améliorer la situation dans les mines avec le temps en faisant disparaître le désordre qui s'y est introduit pendant la guerre. Cela est surtout vrai chez la *Nova Scotia Steel Compaany.*

Q. Vous n'avez pas l'intention de discuter les effets du changement de l'administration sur le coût de production?—R. Je n'en sais rien.

M. COWAN: La chose ne sera peut-être pas nécessaire dans ce cas.

M. Douglas:

Q. N'est-ce pas un fait que toutes les compagnies constituantes qui sont entrées dans la *British Empire Steel Company* continueront à être administrées et gérées séparément comme par le passé, que la *British Empire Steel Company* est la compagnie mère? N'est-ce pas un fait?—R. Je ne le crois pas.

Q. Quels sont les faits à ce sujet? Il n'y a qu'une chose qui puisse justifier un merger, c'est de pouvoir produire plus économiquement. Si vous ne devez pas produire à meilleur compte, si vous devez exploiter toutes les houillères comme par le passé, la *Nova Scotia Coal Company,* la *Dominion Coal Company,* l'*Acadia Coal Company,* et ainsi de suite?—R. Je me demande s'il n'y a pas malentendu sur ce point. On n'avait aucunement l'intention de les exploiter indépendamment les uns des autres, mais plutôt d'exploiter de concert toutes celles qui pourraient l'être avantageusement, et ainsi effectuer des économies assez considérables.

Q. C'est cette question que nous voulons approfondir. A quel point cette union est-elle pratiquée à la suite du merger?—R. Supposons que vous ayez un surintendant général des exploitations minières du Cap-Breton...

Q. A l'emploi de qui serait-il?—R. De la *British Empire Steel Company.* Il contrôlerait l'exploitation des mines de Sydney aussi bien que celle des mines de Glace Bay.

Q. Est-ce bien ce que la *British Empire Steel Company* a l'intention de faire, ou ne se propose-t-on pas plutôt d'exploiter toutes ces compagnies séparément? Il semble que l'on va les gérer séparément comme on le fait actuellement, et comme on l'a fait par le passé.—R. Je ne crois pas que ce soit l'intention des directeurs. Je crois que

l'on gardera les bureaux de directeurs des différentes compagnies, en ce qui concerne l'administration de celles-ci.

M. Cowan:

Q. Cette union aura pour résultat de vous permettre, soit de vendre votre charbon à meilleur marché ou d'augmenter les profits de vos actionnaires. Laquelle de ces deux choses est la plus probable?—R. J'avais surtout en vue la production plus économique.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il va nous falloir attendre que cette compagnie commence ses opérations pour en connaître les résultats.

M. Cowan:

Q. Croyez-vous que les salaires des mineurs baisseront en général; y a-t-il lieu de l'espérer? Payez-vous les salaires réglementaires payés aux Etats-Unis?—R. Les salaires varient dans les différents centres, non seulement entre les Etats-Unis et l'Est du Canada, mais aussi dans les différents centres canadiens, même dans les mines de Cap-Breton.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Y a-t-il quelque chose de vrai dans cette déclaration publiée dans les journaux à l'effet que votre président était entré en négociation avec les officiers de la *United Mine Workers* dans le but de diminuer les salaires de 12½ pour cent?—R. Je ne crois pas que ce soit la vérité.

Q. Je suppose que vous avez vu cette déclaration dans les journaux?—R. Non, mais j'en ai entendu parler.

Q. Pouvez-vous nous assurer que cela n'est pas vrai en ce qui concerne la *Nova-Scotia Steel*?—R. Il n'en a aucunement été question.

Q. C'est-à-dire que les chefs de cette association n'ont pas été approchés dans ce but par votre compagnie?—R. Non, ils ne l'ont pas été à ma connaissance, certainement pas par moi ou par qui que ce soit autorisé par moi.

M. KEEFER: Le témoin doit-il nous renseigner sur le coût de l'exploitation? Est-ce entendu?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Certainement.

M. KEEFER: Le témoin voudrait-il nous remettre un état indiquant le coût de l'exploitation, afin que nous sachions ce que coûte une tonne rendue à l'embouchure du puits? Nous voulons en suivre toutes les étapes.

Le PRÉSIDENT: Ne ferions-nous pas mieux de régler cette question? Elle est soulevée tous les jours. Le comité ne ferait-il pas mieux de se prononcer définitivement sur ce qu'il entend faire avec la question du coût de l'exploitation afin que nous puissions traiter tous les témoins de la même manière et ne pas discuter continuellement sur ce sujet à chaque séance.

M. CHISHOLM: Qu'avez-vous décidé à ce sujet l'autre jour?

M. KEEFER: Nous avons adopté une résolution demandant que le président présente un état.

Le PRÉSIDENT: La question a été discutée hier, et on a proposé de prendre d'autres mesures. Je crois que nous avons décidé d'en laisser le règlement de côté jusqu'à aujourd'hui.

M. KEEFER: On a prétendu que M. McDougall serait ici aujourd'hui, et que c'était l'homme capable de traiter cette question? N'est-ce pas vrai?

Le TÉMOIN: Oui, mais il s'agit surtout de votre décision.

[M. D. H. McDougall.]

M. *Keefer:*

Q. Avez-vous des doutes à ce sujet? Allons-nous connaître quel est ce coût?—R. Evidemment il y a des doutes, d'après ce que j'ai entendu.

Le PRÉSIDENT: Ne discutez pas avec le témoin.

M. KEEFER: Nous avons adopté la résolution à l'unanimité.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le comité désire s'en tenir à la résolution adoptée l'autre jour?

M. KEEFER: Certainement.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Attendez un instant. Il est très bien de s'en tenir à la résolution comme le demande M. Keefer, mais je désire sonder l'opinion du comité sur ce sujet. Je propose que le vérificateur de la *Dominion Coal Company*, R. Gordon, et le vérificateur de la *Nova Scotia Coal Company*, qui est présent, je crois, soient appelés et tenus de produire les états de frais d'exploitation de leurs compagnies respectives à partir de l'année 1912 jusqu'à date; les états mensuels de frais d'exploitation afin que nous ayons l'occasion de les interroger sur les états produits. Quant à la résolution adoptée l'autre jour, elle stipulait que ces états devaient être fournis.

M. KEEFER: C'est bien cela.

M. DOUGLAS: Je crois qu'il n'est que juste de fournir l'occasion au comité d'interroger ces personnes sur les états produits, par exemple, en ce qui concerne la dépréciation, les frais d'administration. Les frais d'administration sont une question très importante. Maintenant que ces compagnies se sont fusionnées en une seule corporation, la question des frais d'administration va être très importante par rapport au coût de production du charbon. Je fais cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il faudrait d'abord reconsidérer la résolution adoptée l'autre jour.

M KEEFER: Pour quelle raison?

M. COWAN: Est-ce que l'une vient en conflit avec l'autre?

M. MCKENZIE: Elles sont en conflit et contraires au règlement. Avez-vous la résolution adoptée par le comité en main, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. KEEFER: Montrez-nous où est la contradiction entre ces deux résolutions.

Le PRÉSIDENT: Voici la résolution originale telle qu'adoptée. (Lit):

> "Monsieur Ross propose, appuyé par M. Cowan, que les propriétaires de mines appelés à comparaître en péésence de ce comité soient obligés de soumettre au comité des états mensuels détaillés à partir de 1912 jusqu'à date sur le coût de la production du charbon par tonne, indiquant séparément tous les item entrant dans ledit coût, ledit état devant être certifié par leurs vérificateurs."

M. KEEFER: Quelle est la différence?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Ma proposition nous permet de les interroger.

M. KEEFER: L'autre aussi. Les vérificateurs doivent certifier les états.

Le PRÉSIDENT: Voici la différence: la proposition que j'ai lue a été adoptée comme ligne de conduite à suivre par le comité, et si nous devons en adopter une différente, je crois que nous devrions reconsidérer la première et en adopter une autre.

M. KEEFER: En quoi consiste la nouvelle ligne de conduite? Simplement à faire venir les vérificateurs ici.

M. COWAN: C'est la seule différence.

M. KEEFER: Entendons-nous bien à ce sujet, les vérificateurs seraient tenus de venir ici en personne et de subir un contre-interrogatoire.

M. McKENZIE: Il n'était aucunement question de cela lors de la première résolution.

Le PRÉSIDENT: Abordons la question en proposant que la résolution soit reconsidérée. Je crois que c'est là la procédure à suivre.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je le propose.

M. KEEFER: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que nous reconsidérions la résolution adoptée par le comité.

M. KEEFER: Les raisons qui me poussent à faire cela...

Le PRÉSIDENT: Un instant; la résolution a été adoptée le 21 avril. Le comité est-il prêt à se prononcer sur la question?

M. McKENZIE: Je ne crois pas que nous soyons tout à fait prêts à nous prononcer sur cette question. Il me semble que le comité peut difficilement s'ingérer dans les affaires privées d'une compagnie, et forcer les vérificateurs à se présenter ici avec leurs livres. C'est pour cette raison que je vous ai demandé de me dire quels étaient les pouvoirs de ce comité. Quels sont les pouvoirs qui nous ont été conférés par la Chambre? Il ne faut pas outrepasser nos droits. Je ne crois pas que nous soyons autorisés à entrer dans les détails des affaires de cette compagnie, à l'obliger à produire ses livres et à faire connaître ses chiffres. Comment se lit la résolution créant notre comité?

Le PRÉSIDENT: Elle se lit comme suit: (lit.)

> "Qu'un comité spécial composé de messieurs Steele, Blair, Cowan, Keefer, Hocken, Douglas (Cap-Breton-Sud et Richmond), Ross, McKenzie, Chisholm et Maharg soit nommé pour faire enquête sur toutes les questions se rapportant à l'approvisionnement futur du combustible au Canada, avec pouvoirs d'assigner les personnes, de faire produire papiers et documents, et d'interroger des témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre."

M. McKENZIE: Il n'y a rien là dedans qui nous autorise à entrer dans le bureau privé d'un homme d'affaires et à l'obliger de nous remettre ses livres et tous les secrets de son commerce. Dans la résolution il ne s'agit que de l'appovisionnement du combustible, de la quantité de charbon disponible, et le reste; tels sont nos pouvoirs. Il y a également la question du transport, des frais nécessaires pour rendre le combustible à destination, et le reste; mais il n'a jamais été question d'une inquisition du genre de celle que l'on suggère.

Le PRÉSIDENT: Me permettrez-vous de vous faire remarquer ce qu'il nous faudra faire, à mon avis, si nous voulons étudier cette question. J'ai en main un blanc utilisé par la *Federal Trade Commission* des Etats-Unis lorsqu'elle fit une enquête sur les frais d'exploitation minière dans ce pays au cours des dernières années. Il renferme une série de 116 item différents, comprenant les frais d'exploitation minière, les frais généraux, les frais fixes, les frais de vente, et d'autres déboursés; capital; frais d'entretien, réserve et ainsi de suite. Bien que les différentes mines n'aient pas toutes les mêmes méthodes de tenue de livres, je crois que pratiquement cela se résume à ce que j'ai énuméré. Cela voudrait dire qu'il nous faudrait entrer dans les détails. Il me semble que nous nous trouvons là en face d'une difficulté, si le comité juge à propos d'étudier cette question, ou croit qu'il a les pouvoirs de l'étudier. Nous nous touvons en face d'une difficulté que ce comité n'est pas capable de résoudre, c'est-à-dire si nous voulons étudier en détail ces frais d'exploitation minière. Je comprends que la *Dominion Fuel Controllers' Association* a été abligée de s'assurer des services d'experts comptables qui ont passé des semaines et des mois à approfondir cette question. Maintenant je ne veux pas déprécier les aptitudes de ce comité, mais il n'y a pas de compétences parmi nous qui ont le temps ou les aptitudes nécessaires pour approfondir

une question semblable. Il faudra évidemment retenir les services d'experts comptables pour entreprendre ce travail, parce que si nous nous arrêtons à cette question nous voudrons certainement la connaître à fond, nous ne nous contenterons pas d'à peu près, ni de conclusions hâtives. En plus, serait-il juste de demander à une ou deux compagnies de révéler au public canadien ses frais d'exploitation sans demander à toutes les compagnies houillères de le faire également. En Nouvelle-Ecosse seulement, je constate qu'il y a 27 compagnies de ce genre, d'après le rapport annuel sur les mines publié par le ministère des Travaux publics de cette province pour l'année 1920. Je crois que si nous exigeons cela d'une ou deux compagnies de la Nouvelle-Ecosse, nous devrions l'exiger de toutes les compagnies. Si nous forçons les compagnies de la Nouvelle-Ecosse à nous révéler ces choses, il n'est que juste de faire la même chose avec les compagnies de l'Alberta, les compagnies du Nouveau-Brunswick, et les compagnies de la Colombie-Britannique, afin de donner au peuple canadien des renseignements détaillés exacts. Si nous entreprenons la chose, comme nous le devrions, je crois, si nous nous lançons dans cette voie, que le comité ne sera pas capable de faire ce travail dans les quelques semaines à sa disposition. Si le comité croit qu'il est nécessaire que cela soit fait, je recommande que le comité demande au gouvernement, lorsqu'il lui soumettra ses recommandations, de s'occuper de la question, de nommer une commission pour l'étudier à fond et de lui donner le personnel et les pouvoirs nécessaires à cet effet.

M. KEEFER: Monsieur le président, la dernière suggestion que vous avez faite sera la résultante des travaux de ce comité?

M. DOUGLAS: C'est bien cela.

M. KEEFER: En attendant, nous devrions continuer notre travail. Il consiste actuellement à déterminer quelle est la quantité de combustible disponible en Canada, et la question du coût est un des facteurs importants de l'approvisionnement du charbon au Canada. Aujourd'hui un grand nombre d'industries ferment leurs portes à cause du prix élevé du charbon, et ceci est tout à fait au détriment de l'avancement du Canada. Ceci, en plus des déficits considérables de nos chemins de fer qu'il faut payer. En conséquence, il est très important de savoir si on fait des profits excessifs, et c'est mon intention de voir le fond de la question, si la chose est possible. Si cette compagnie, ou toute autre compagnie fait des profits excessifs sur une chose nécessaire à la vie, le plus vite le pays le saura, et le plus vite le Parlement sera renseigné à ce sujet, afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour remédier à cet état de choses, le mieux ce sera pour nous. Ces compagnies de la Nouvelle-Ecosse nous ont déclaré qu'elles avaient vendu leur charbon en 1912, 1913 et 1914 moins de $3 la tonne. Elles demandent maintenant le double de ce prix. Je désirerais savoir quelle est la raison de cela. On nous a dit que le coût de production était une des raisons. Nous avons aussi adopté à l'unanimité une résolution demandant que ces chiffres soient produits et qu'un état soit présenté par un vérificateur, et certifié (ce qui veut dire déclarer sous serment qu'il est véridique) — il est certain que si nous avons adopté ce principe, et que si ces gens doivent se présenter devant le comité avec un état relatif à ce coût, nous devrions pouvoir leur poser des questions à ce sujet, autrement ces gens nous feront avaler ce qu'ils voudront et il nous faudra l'accepter que nous le voulions ou non. Je crois que c'est tout à fait absurde. Lorsque nous aurons obtenu ces états, si le comité désire entendre des experts, nous pourrons faire rapport de la chose à la Chambre, et nous pourrons connaître le coût de ce charbon — savoir si ces chiffres sont raisonnables ou non.

M. McDougall me fait l'effet d'un témoin franc et raisonnable. Il nous a dit que sa compagnie devrait faire des profits raisonnables. Nous sommes tous de cet avis. Nous savons quels sont ses profits, mais nous ne savons pas quel est son

coût de production, et tant que nous ne le saurons pas nous ne pourrons pas dire si ses profits sont raisonnables ou non.

M. COWAN: Je ne vois aucune différence entre le principe de la résolution adoptée et de celle qu'on nous demande d'adopter en ce moment.

M. MCKENZIE: Alors pourquoi la modifier?

M. COWAN: Il n'y a pas de différence.

M. MCKENZIE: Alors pourquoi modifier cette résolution?

M. COWAN: Nous avons adopté une résolution stipulant que ces états doivent être produits, et maintenant nous demandons en plus que les personnes en question viennent nous les expliquer. Il me semble que ce serait à leur avantage de le faire.

M. MCKENZIE: On peut faire comparaître ces personnes comme témoins, les assermenter, leur présenter ces états, et si nécessaire leur demander des explications. Pourquoi changer la résolution?

M. COWAN: Sans vouloir me fourrer le nez dans les affaires d'autrui, je constate, d'après ce que le président nous a lu, que dans la "Terre de la Liberté", dans ce pays où l'on jouit de toutes les libertés, on est entré dans les détails du coût de la production, ainsi je ne vois pas pour quelles raisons nous ne pourrions pas faire la même chose ici.

M. MCKENZIE: Je crois que les pouvoirs accordés à cette commission sont bien différents des nôtres.

M. COWAN: Alors nous demanderons qu'on étende les nôtres.

M. ROSS: Je suis de l'avis de M. Keefer. Je crois que le travail de ce comité ne vaudra rien, à moins que nous n'obtenions les chiffres concernant le coût de la production. Nous nous sommes déjà prononcés en ce sens une fois, et je crois que nous ferions bien de nous en tenir à notre première décision.

M. COWAN: Nous pourrons faire une recommandation à cet effet plus tard, si nous le désirons.

M. ROSS: En ce qui concerne les autres compagnies, je ne crois pas que nous devrions nous en occuper trop sérieusement parce que cette compagnie produit 85 pour cent du charbon extrait en Nouvelle-Ecosse. Si nous pouvons obtenir les chiffres concernant le coût de la production de cette compagnie, je crois que nous aurons une idée assez exacte de ce que coûte le charbon en Nouvelle-Ecosse. Nous croyons être obligés de nous approvisionner en cette province pendant un certain temps encore, alors je suis d'avis que nous devons insister pour connaître ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: D'autres membres du comité ont-il quelque chose à dire à ce sujet?

M. MCKENZIE: Lorsque vous aurez obtenu ces renseignements, comment pourrez-vous les empêcher de vendre leur charbon au prix qu'ils voudront?

M. KEEFER: D'aucune façon, mais nous désirons savoir pour quelles raisons nous ne pouvons obtenir ces pouvoirs.

M. MCKENZIE: Alors pourquoi insister?

M. KEEFER: Parce que nous pouvons faire une recommandation au parlement et dire "On fait des profits excessifs ici", et alors le parlement serait libre d'agir.

M. COWAN: Et si une compagnie ne fait pas de profits excessifs, il serait à son avantage que tout le monde le sache.

M. MCKENZIE: Est-ce une enquête préliminaire que nous tenons dans le but d'intenter des poursuites aux compagnies? Est-ce le but de l'enquête?

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas cela d'après moi.

M. KEEFER: Si on ne fait pas de profits excessifs, le public sera heureux de l'apprendre, mais d'un autre côté si tel est le cas, il est temps de le savoir et d'essayer d'arrêter la chose.

Le PRÉSIDENT: Le comité croit-il lorsqu'il aura obtenu ces états, que ces paquets de documents relatifs au coût de la production contenant des renseignements sur — je ne dirai pas des centaines de sujets, mais sur des douzaines de sujets, lui aideront à atteindre le but visé, (car je suis en mesure d'en douter à la suite d'une petite enquête personnelle que j'ai faite sur la question, non auprès des propriétaires de mines, mais par ailleurs) et le comité ne doit porter à la connaissance du public que des renseignements absolument exacts.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Très bien.

M. KEEFER: Nous saurons à quoi nous en tenir à ce sujet lorsque nous aurons vu les états.

Le PRÉSIDENT: Nous avons droit de les obtenir d'après résolution adoptée.

M. CHISHOLM: La résolution soumise actuellement ne vous accorde rien de plus.

M. KEEFER: Elle vous permet d'interroger ces personnes sur ces états.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Alors il y a un autre point important.

M. MCKENZIE: Si on a déjà adopté une résolution, pourquoi la changer?

M. KEEFER: Parce que vous avez dit que d'après cette résolution il n'était pas question de faire subir d'interrogatoire aux témoins et maintenant nous désirons les interroger.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il y a cette différence...

M. BLAIR: Je propose que le parlement nous accorde les pouvoirs nécessaires.

M. DOUGLAS: Voulez-vous m'écouter, M. le président.

Le PRÉSIDENT: M. Blair avait la parole lorsque vous avez commencé à parler.

M. MCKENZIE: Certainement, nous voulons interroger les témoins. Supposons, M. le président, que nous obtenions ces états. Vous les examinez avec les autres membres du comité, et en êtes satisfaits. Cela me semble raisonnable. Mais si d'un autre côté vous n'en êtes pas satisfaits, vous pouvez assigner les témoins et les interroger à ce sujet.

M. DOUGLASS (Cap-Breton): Il y a cette différence importante entre les deux résolutions; c'est-à-dire que dans l'une vous leur demandez de préparer un état—cela peut vouloir dire n'importe quelle sorte d'état. Des détails très importants peuvent y être omis, mais d'après la nouvelle résolution ils devront se présenter avec ces documents, apporter leurs livres, faire connaître leurs propres frais d'exploitation, et nous serons libres de les interroger sur la question.

M. CHISHOLM: Est-ce l'avis du comité?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il y a une grande différence entre "préparer un état" et "préparer l'état que nous désirons".

M. CHISHOLM: Est-ce que cela ne comprend pas une grande quantité de documents?

Le TÉMOIN: Des mille et des mille.

M. KEEFER: Un instant, M. McDougall. Faites-vous les calculs concernant vos frais d'exploitation?

Le TÉMOIN: Oui.

M. KEEFER: Pouvez-vous produire ces documents?

Le TÉMOIN: Nous le pouvons. Mais si vous placez les feuilles, sur lesquelles les calculs sont faits pour les différentes houillères de la Nouvelle-Ecosse, bout à bout vous couvrirez des milles et des milles.

M. KEEFER: Il n'est pas question de milles et de milles.

Le PRÉSIDENT: Me permettez-vous de vous signaler une autre difficulté? Nous avons pratiquement consacré tout le temps des séances du comité à la situation dans

la Nouvelle-Ecosse, et bien que cette question soit très importante, je vous ferai remarquer que la province d'Ontario est la seule ou la question du combustible demande à être étudiée en ce moment. Nous ne nous en sommes pas occupés du tout. Il ne nous reste que quelques semaines pour terminer notre enquête et il est important que nous étudiions cette question à fond—il importe que ce comité étudie toutes ces questions pratiques, telle que la question du combustible en Ontario, le transport, les substituts pour le combustible, et les méthodes à employer pour l'économiser. Toutes ces questions avaient été comprises dans le programme tracé au début de nos séances. Allons-nous consacrer des jours et des jours à l'étude de ces états auxquels nous ne comprendrons rien à mon avis.

M. KEEFER: Procurons-nous ces états, et nous déciderons cette question ensuite. La question du coût de production intéresse l'Ontario, mais pas seulement que l'Ontario,—tout le Canada, parce que tout le Canada paie pour son charbon, et tous les travaux du comité seront inutiles si nous n'obtenons pas ces renseignements. Je ne voudrais pas en faire partie si nous ne devions pas vider cette question.

Le PRÉSIDENT: D'autres remarques de la part du comité? M. Douglas, voulez-vous répéter votre résolution.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il y a une résolution à l'effet d'annuler...

Le PRÉSIDENT: Une motion de reconsidération.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Si c'est une motion de reconsidération elle est hors d'ordre. Il faut d'abord donner avis. Vous ne pouvez pas reconsidérer une résolution qui est pendante.

M. COWAN: Je ne vois pas qu'il soit nécessaire d'annuler cette résolution; vous n'avez qu'à en adopter une autre demandant que les vérificateurs soient présents comme témoins.

M. MCKENZIE: Personne n'est opposé à cela.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Et apportent avec eux les états originaux de la compagnie relatifs au coût de production.

M. MCKENZIE: Nous avons adopté une résolution et personne ne s'oppose à ce qu'une proposition soit faite pour l'annuler, mais il faut donner avis si elle doit être reconsidérée. Ce sont les règlements, et s'il y a des enfants ici qui les ignorent, ce n'est pas ma faute.

Le PRÉSIDENT: Si nous nous en tenons à cette ligne de conduite, nous pourrons décider, lorsque nous aurons reçu ces états, si nous devons faire venir ces vérificateurs pour les interroger.

M. MCKENZIE: C'est ce que j'ai dit. J'ai dit que lorsque nous aurions reçu ces documents, nous pourrions faire venir les vérificateurs, si nous n'étions pas satisfaits des renseignements contenus dans ces états.

Le PRÉSIDENT: Nous changeons la ligne de conduite que le comité avait décidé de suivre l'autre jour.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Y a-t-il objection à ce que nous la changions?

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'un comité peut changer d'avis aussi bien qu'un individu.

M. KEEFER: Je propose que les vérificateurs de ces compagnies de houille soient tenus de se présenter avec ces états dont il est fait mention dans la résolution du 21 avril, afin d'être interrogés à ce sujet.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Consentiriez-vous à modifier cette proposition en stipulant que ce sont "les états originaux du coût de production".

M. KEEFER: Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Ça leur épargnera le trouble d'en préparer de nouveaux.

M. MCKENZIE: M. le président, croyez-vous qu'il est nécessaire de sortir les originaux des bureaux de ces compagnies pour les apporter ici?

M. KEEFER: Ce ne sont que les états du coût de production.

M. MCKENZIE: Je crois que des copies certifiées seraient aussi exactes.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous feriez bien de désigner ces compagnies par leur nom. Votre proposition n'est pas définie.

M. KEEFER: Les compagnies *Nova Scotia* et *Dominion Steel.*

Le PRÉSIDENT: Y en a-t-il d'autres? Spécifions plutôt les propriétaires de mines.

M. KEEFER: Très bien, que la proposition se lise: "Que les vérificateurs de tous les propriétaires de houillères se présentent devant le comité."

M. COWAN: Je ne crois pas que nous devrions choisir une ou deux compagnies. Je crois que la résolution devrait être rédigée de façon à comprendre tout le monde.

M. KEEFER: "Que les vérificateurs de toutes les houillères appelés à comparaître devant le comité, particulièrement ceux de la *Dominion Coal Company* et de la *Nova Scotia Coal Company,* soient tenus de se présenter en personne."

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ceux-là?

M. KEEFER: Parce que vous m'avez demandé de le faire. Vous m'avez demandé d'en désigner quelques-uns, c'est pour cette raison que je les ai mentionnés.

M. COWAN: Pourquoi particulariser? Nommez-les tous?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): M. Keefer, cette proposition est-elle faite par vous ou par le président?

M. KEEFER: J'essaie de satisfaire le président.

Le PRÉSIDENT: J'espère que vous ne m'enlèverez pas le droit de me prononcer sur cette proposition.

M. MCKENZIE: Il n'y en a que deux, et quelque fois trois qui ne peuvent exprimer une opinion.

Le PRÉSIDENT: M. Keefer, la résolution telle que vous l'aviez rédigée ne voulait rien dire. Je vous ai demandé de spécifier ces compagnies.

M. KEEFER: Alors cette proposition se lira comme suit: "Les vérificateurs de toutes les houillères devront se présenter en personne devant le comité avec les états originaux du coût de production dont il est question dans la résolution du 21 avril, afin d'être interrogés à ce sujet.

M. MCKENZIE: Je la rédigerais de cette façon, si nous jugeons à propos d'appeler le président ou tout autre officier des compagnies, nous le pourrons. N'est-ce pas l'intention de faire produire les états du coût de production de tous les propriétaires de houillères? Avez-vous en main une copie de la première résolution?

M. COWAN: A mon avis telle n'était pas l'intention.

M. MCKENZIE: J'oublie en ce moment.

M. COWAN: J'aimerais que certaines des petites houillères de la Nouvelle-Ecosse soient entendues à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Les propriétaires de houillères appelés à se présenter devant le comité seront tenus de soumettre ces documents.

M. MCKENZIE: J'étais plus en faveur de la résolution lorsque je croyais que l'on mettait tout le monde sur le même pied.

M. COWAN: Il peut se faire que nous les appelions tous, M. McKenzie. Dieu sait combien nous en appellerons. Je ne fais que commencer à m'intéresser à la

Nouvelle-Ecosse. Il est temps que quelqu'un de cette région commence à s'en occuper. Il me semble qu'il n'y a pas de vie dans votre groupe.

M. McKENZIE: Nous n'avons pas appelé qui que ce soit.

M. Keefer propose, appuyé par le Dr Cowan:

"Que les vérificateurs de toutes les houillères appelés soient tenus de se présenter en personne devant le comité avec les états originaux du coût de production dont il est question dans la résolution du 21 avril, afin d'être interrogés à ce sujet."

M. McKENZIE: Je suggère avant que nous nous prononcions... quelle période est comprise par cette résolution. Il ne faut pas qu'il y ait de malentendu. Est-ce un an?

M. KEEFER: La période mentionnée par vous dans la résolution, quatre ou cinq ans.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): C'est pour cette raison que vous faites allusion à la première résolution.

M. KEEFER: L'original indique les années.

M. McKENZIE: Est-ce qu'il indique les années?

M. KEEFER: Oui, M. McKenzie.

M. McKENZIE: Avez-vous l'original ici, M. le président.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. McKENZIE: Je désire simplement savoir ce qu'il dit.

M. KEEFER: La résolution originale sur ce point:

"Que les propriétaires de houillères appelés comme témoins par ce comité soient tenus de fournir des états mensuels détaillés au comité à partir de 1912 jusqu'à date du coût de production de la houille par tonne. Ces états devant indiquer séparément tous les item entrant dans ce coût, et être certifiés par les vérificateurs."

Nous pourrons alors établir la différence entre le charbon de 1912, 1913 et 1914 alors qu'il ne coûtait que $4 la tonne, et le charbon d'aujourd'hui qui coûte $8 et $9 la tonne.

Le PRÉSIDENT: Nous avons un programme pour l'Ontario. Nous allons suivre ce programme. Que tous ceux qui sont en faveur de la proposition le disent.

Cinq membres se prononcèrent en faveur de la résolution, et un contre celle-ci, lorsqu'on prit le vote.

Le PRÉSIDENT: La résolution est adoptée. Allons-nous procéder avec l'interrogatoire de M. McDougall. Il est une heure moins neuf minutes, ou plutôt, avez-vous terminé son interrogatoire?

M. COWAN: M. McDougall s'est montré très franc au cours de son interrogatoire. Il a rendu un témoignage très satisfaisant, mais je désirerais relire ce qu'il nous a dit aujourd'hui. Lui serait-il possible de revenir un autre jour? Je ne veux pas lui poser une foule de questions idiotes.

M. KEEFER: En d'autres termes, vous voulez dire qu'il sera ici demain. Ne croyez-vous pas que nous avons tiré de M. McDougall tout ce que nous voulions savoir, sauf les renseignements sur la question du coût de production?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): M. McDougall a quantité de documents en main. Il nous a fait connaître la version de la compagnie et n'a pas encore produit certains états, qui semblent être en sa possession. De sorte que si nous lui faisons terminer la version de la compagnie, nous aurons franchi une étape.

M. KEEFER: Il y a un point que je désire soumettre au président, et le voici: Nous ne pouvons pas consacrer tout notre temps à la Nouvelle-Ecosse.

M. DOUGLAS: Il est admis que l'Ontario ne peut pas se procurer son charbon en Alberta.

M. COWAN: Non, la chose n'est pas admise.

M. KEEFER: Réglons la question des témoins. Qu'allons-nous faire avec le témoin?

Le PRÉSIDENT: Si vous avez fini l'interrogatoire, nous allons ajourner.

M. COWAN: Je crois qu'il est préférable de terminer d'abord l'interrogatoire de M. McDougall.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à lui demander?

M. ROSS: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Le comité s'ajourne.

M. DOUGLAS: Un instant; l'interrogatoire n'est pas terminé.

M. MCKENZIE: Nous ferions mieux de le terminer.

Le TÉMOIN: Je n'ai rien de plus à vous soumettre.

Le PRÉSIDENT: M. Ross a proposé l'ajournement du comité. Il est presque une heure. Nous sommes en séance depuis dix heures. Je crois qu'il faut essayer d'avancer le travail du comité. Retirez-vous votre motion?

M. ROSS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-il absolument nécessaire que vous partiez aujourd'hui? Ces messieurs semblent croire qu'ils ont d'autres questions à vous poser.

Le TÉMOIN: Je préférerais revenir un autre jour.

M. Keefer:

Q. D'où vous faudrait-il revenir?—R. Je demeure à New Glasgow. On a posé certaines questions au sujet du prix exigé pour le charbon et je vous ai fait remarquer il y a un instant, qu'il y avait eu un malentendu. Afin de bien vous faire comprendre notre situation, j'ajouterai que nous avons fait payer notre charbon plus cher à nos aciéries de Sydney Mines que nous l'avons fait payer au chemin de fer Canadien-National au cours des trois dernières années. Je ne suis au service de cette compagnie que depuis trois ans, et je suis positif que tel est le cas depuis que je suis à son service.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quelle est la raison de cela? Pourquoi le faites-vous?—R. Dans un cas nous avons vendu le charbon au Canadien-National en bas du prix coûtant.

Q. Le payez-vous en bas ou en haut du prix coûtant?—R. Au prix coûtant, moins certains frais d'administration.

Q. Avant le merger vous étiez d'avis qu'il fallait traiter les chemins de fer le mieux possible?—R. Le mieux que nous le pouvions.

Q. J'espère que vous resterez du même avis après le merger?—R. Nous avons toujours été de cet avis.

Le PRÉSIDENT: Nous ajournons à 10.30 demain. M. Harrington, ancien contrôleur du combustible en Ontario, et quelques détaillants de charbon seront présents.

Le comité s'ajourne à 10.30 a.m., mercredi le 27 avril.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ N° 425,
27 avril 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur toutes les questions se rapportant à l'approvisionnement futur du combustible au Canada, s'assemble à 10.30 a.m. M. Steele, le président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que nous ferions bien de commencer la séance. Nous appellerons, ce matin, M. H. A. Harrington de Toronto.

HENRY A. HARRINGTON est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. M. Harrington, vous avez été contrôleur du combustible de la province d'Ontario?—R. Oui, je l'ai été.

Q. Vous ne l'êtes pas actuellement?—R. Non.

Q. Quand avez-vous cessé de l'être?—R. Le neuf avril de la présente année.

Q. Pendant combien de temps avez-vous été contrôleur?—R. Environ un an et trois mois.

Q. Etiez-vous intéressé à l'industrie houillère de quelque façon avant cela?—R. J'ai été secrétaire de la *Retail Coal Dealers' Association* pendant cinq ans.

Q. Avez-vous déjà été marchand de charbon?—R. Non.

Q. Si vous avez quelque chose à présenter au comité, le comité sera heureux de vous entendre.—R. M. le président et messieurs du comité, j'ai cru lorsqu'il s'agissait d'une chose aussi importante que du salut de l'Ontario, qu'il serait préférable de vous donner quelque chose de concret. Savez-vous que la province d'Ontario est mal située. Nous dépendons absolument des Etats-Unis; il n'y a pas à en sortir, et c'est pour cette raison que j'ai préparé cet état. Je serai heureux d'entrer dans plus de détails sur toutes questions soulevées à ce sujet. Dans nulle autre province du Dominion on ne se trouve en face d'un problème du combustible aussi grave que celui de l'Ontario. Pour assurer l'existence et le confort de notre peuple au cours du printemps, de l'automne et de l'hiver, il faut approximativement 3,000,000 de tonnes d'anthracite. Pour assurer le maintien de nos industries en activité, il faut environ 3,000,000 de tonnes de charbon bitumineux. On emploie également 3,000,000 de tonnes de charbon bitumineux pour la fabrication du gaz, et environ 75,000 tonnes de ce charbon pour la fabrication de l'électricité. Nous avons besoin de 6,000,000 de tonnes de charbon bitumineux pour nos chemins de fer à vapeur. La fabrication du coke pour des fins industrielles absorbe 500,000 tonnes de charbon bitumineux, en un mot nous avons besoin de 3,000,000 de tonnes d'anthracite pour nos maisons, et de 10,000,000 de tonnes de charbon bitumineux pour nos industries. Nous dépendons entièrement des mines de houille des Etats-Unis pour cette immense quantité de charbon. Il est évident que toutes difficultés aux mines et que tout embargo sur le transport retarde et quelquefois supprime complètement notre approvisionnement de charbon. Pour en arriver à la question telle qu'elle se pose aujourd'hui, il est évident que le public a en main la solution de ce problème. Si on souffre de la rareté du charbon au cours du prochain hiver, le public seul sera responsable de la chose, car en dépit des avertissements répétés et de l'expérience du passé, il ne profite pas de l'abondance temporaire pour s'approvisionner. Il remet à plus tard, espérant une diminution de prix, qui d'après lui suivra la baisse dans le salaire des mineurs, la diminution du tarif de transport ou un

autre hiver aussi doux que celui de l'an dernier. D'après mon expérience, je suis convaincu qu'il y aura des changements marqués dans les prix d'ici à quelque temps. Quant à la baisse dans le salaire des mineurs, elle est impossible au cours de la présente année, car l'échelle fixée n'expirera pas avant le 31 mars 1922. Il est évident qu'on s'opposera alors à toute diminution, si nous en jugeons par la déclaration significative du président Lewis de la *United Mine Workers,* qui dit: "Je veux que l'on sâche que je trouve toute diminution dans le salaire des mineurs non seulement inopportune, mais injustifiable et que notre organisation s'y opposera. La *United Mine Workers* a toujours affirmé qu'elle ne permettrait pas de diminution des salaires parce qui la majorité des mineurs ne reçoit actuellement que juste ce qui est nécessaire à la vie." Nous pouvons nous faire une idée, d'après les paroles de ce monsieur, de ce que cela veut dire.

Il est fort peu probable qu'il y ait baisse du tarif de transport, car les voituriers prétendent que le tarif actuel ne rapporte pas suffisamment pour répondre aux besoins, même en temps normal, et en conséquence ils sont obligés de diminuer considérablement le nombre de leurs employés. Actuellement 175,000 wagons découverts sont inoccupés, sur des voies de garage aux Etats-Unis, et le grand nombre en très mauvais état. On fait peu ou point d'efforts pour les réparer. Lorsqu'on aura besoin de ce matériel sous peu, il en résultera une grande rareté; la *United State Interstate Commission* émettra les ordonnances restrictives ordinaires, et il en résultera une panique chez le consommateur qui essayera d'acheter son charbon ici et là. Le prix montera, et de fait nous aurons une répétition de toutes nos expériences passées. Le consommateur sera exposé à recevoir du charbon de mauvaise qualité, importé par des marchands inexpérimentés. Il faut se rappeler que la production du charbon anthracite est restreinte à une région limitée, environ 484 milles carrés dans la partie nord-est de la Pennsylvanie. Cette région est située à 265 milles de Buffalo, et le charbon qui est envoyé en Ontario de ces mines entre par la péninsule de Niagara. Environ 90 pour cent de notre anthracite passe par cette voie, et toute interruption dans le transport cause la rareté, et les souffrances qui en découlent. On a atteint le maximum de la production de l'anthracite en 1917, alors qu'environ 100,000,000 de tonnes furent extraites du sol. Depuis cette date la production a baissé graduellement, et elle continuera à baisser, à cause des difficultés toujours croissantes rencontrées dans l'exploitation de ces mines. On calcule que dans 50 ans la production aura cessé. La quantité d'anthracite extraite actuellement aux Etats-Unis est à peine suffisante pour répondre aux besoins des consommateurs américains, et si ce n'était des grands progrès accomplis dans la production du coke et du gaz naturel et manufacturé, le charbon anthracite serait une chose du passé dans l'Ontario, sauf comme article de luxe très dispendieux. Il est évident que les citoyens des Etats-Unis savent profiter des avertissements reçus, et on constatera lorsque la production de l'anthracite aura cessé, que son emploi aux Etats-Unis est déjà oubliée. La production du coke, comme sous-produit, a augmenté aux Etats-Unis à un tel point que l'on y produit annuellement environ 30,000,000 de tonnes de coke pour usage domestique. Cette quantité suffirait à remplacer l'anthracite requis par la province d'Ontario pour une période de dix ans, et cependant, malgré les recommandations sérieuses de M. C. A. Magrath, ancien contrôleur du combustible au Canada, les capitalistes canadiens ont porté très peu d'attention à l'installation d'usines de sous-produits. Ils font remarquer et, je dois l'admettre, avec raison, que le peuple canadien n'est pas prêt à accepter le coke comme remplaçant de l'anthracite. Au cours de l'automne 1916, j'ai fait savoir aux habitants de l'Ontario qu'un hiver rigoureux s'annonçait, leur recommandant d'acheter leur approvisionnement de charbon immédiatement. Cet avertissement fut reçu avec apathie, et le résultat inévitable s'en suivit. Nous eûmes à subir un hiver excessivement rigoureux, les difficultés de transport s'accumulèrent et pour les surmonter, M. Jas. Clarke, de la Commission des chemins de fer du Canada, dont le bureau est à

Toronto, travailla de concert avec moi à une certaine époque pendant cinq jours et cinq nuits sans interruption, et avec le concours toujours assuré de sir Henry J. Drayton, alors président de la Commission des chemins de fer, on parvint à traverser la crise.

M. Ross:

Q. Quelle année était-ce?—R. Cela se passait au cours de l'hiver 1916-17. J'imagine que vous avez des raisons de vous le rappeler. Ce fut une période difficile, 1916-17, un hiver terrible. C'était au cours de l'automne 1916 et au commencement de l'année 1917. Pardonnez-moi cette digression, mais pour confirmer la chose, on a nommé monsieur Magrath contrôleur du combustible, en 1917, et c'est avant sa nomination que cela est arrivé. En effet, c'est un des événements qui ont contribué à sa nomination. Mais dès que les jours embaumés de l'été sont arrivés, ou a oublié tous les souvenirs de l'hiver et l'on a fait comme de coutume, l'hiver suivant. Il est évident que si une main expérimentée n'avait pas tracé un chemin à travers ces difficultés, il y aurait eu beaucoup de souffrances et des résultats fatals dans bien des cas. Malgré l'importance des sources d'approvisionnement en anthracite, nous devons nous rendre compte que la durée des expéditions en Ontario est limitée. La production décroît, la population augmente, et, dans dix ans, on constatera une diminution sensible dans l'exportation de l'anthracite au Canada. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le tableau de la répartition de l'anthracite pour saisir la situation:

Etats mitoyens	58·0
Etats de la Nouvelle-Angleterre	15·5
Etats du sud-est	2·4
Etats centraux du nord	11·8
Combustible de chemins de fer	7·0
Canada	4·4

Ainsi, bien que les Etats-Unis aient établi au Canada un commerce de 4,500,000 tonnes d'anthracite par année, représentant à peu près $32,000,000 et une recette de chemins de fer de plus de $16,000,000, ils sacrifieront tout cela pour assurer la sécurité et le confort de leurs habitants. La population actuelle de l'Etat de New-York est à peu près de 10,000,000, ce qui accuse une augmentation de 3·5 pour cent en deux ans. Cette augmentation, continuée pendant dix ans, sera de près de 20,000,000 de population, ce qui exigera un accroissement dans la fourniture de l'anthracite équivalente à la consommation de l'Ontario. La Pennsylvanie, le New-Jersey, l'Illinois et les états de la Nouvelle-Angleterre accroissent rapidement leur population et les gens de l'Ontario doivent se rendre compte du fait que l'instinct de conservation est la grande loi de la nature et que plus vite ils commenceront à fabriquer et à employer le substitut nécessaire, mieux ce sera.

On doit aussi remarquer qu'à peu près 25 pour 100 de l'anthracite provient de mines indépendantes des compagnies de chemins de fer. Des compagnies indépendantes exploitent les mines que les compagnies de chemins de fer ont abandonnées comme peu profitables. Ces mines contiennent les veines les plus petites, les terrains les plus défectueux, les plus faibles en étendues, les plus anciennes exploitations, et se trouvent dans les conditions d'exploitations les plus difficiles des régions anthraciteuses. Ces terrains s'épuisent petit à petit et, en peu de temps, devront être abandonnés parce que les obstacles à l'exploitation y deviendront insurmontables. Ainsi, en peu de temps, une production annuelle de 20,000,000 de tonnes sera réduite à zéro. Les consignations au nord-ouest par les lacs sont de la plus grande importance. Elles reçoivent la première attention de l'exploitant, car la période de navigation sur les lacs est limitée. Fort-Filliam et Port-Arthur ont besoin, pour la consommation locale et l'expédition dans l'Ouest, d'environ 2,500,000 tonnes de houille bitumineuse et de

500,000 tonnes d'anthracite. On a actuellement en disponibilité, sur les quais locaux, 90,000 tonnes de houille bitumineuse et 20,000 tonnes d'anthracite. Le Sault-Sainte-Marie, en Ontario, a besoin d'à peu près 35,000 tonnes d'anthracite et de 1,100,000 tonnes de houille bitumineuse; il y a de disponible, sur les quais, à peu près 6,300 tonnes d'anthracite et 7,935 tonnes de houille bitumineuse. Comme rien ne garantit qu'une température anormalement basse permettra de prolonger la période des transports sur les lacs, il est facile de comprendre pourquoi il faudrait que les cargaisons de charbon montent continuellement, surtout lorsqu'on constate que la plupart des quais des grands ports de distribution de Duluth, sur le lac Supérieur, sont pratiquement vides et ont besoin de 9,000,000 de tonnes de houille bitumineuse et de 1,800,000 tonnes d'anthracite. Les cargaisons de charbon sont nécessaires, car les bateaux venant vers l'est avec du minerai et du grain doivent avoir des cargaisons de charbon pour retourner, à moins de retourner à vide, ce qui augmenterait sans doute les tarifs du grain et des minerais. Par conséquent, l'anthracite remontera les lacs tant que ce sera possible. A mon avis, le recours au charbon des mines canadiennes, au point de vue économique, ne soulagerait pas beaucoup l'Ontario. Le grand objectif de tous les gouvernements, aujourd'hui, est la réduction du coût élevé des articles essentiels et, pour ce qui est du charbon, l'Ontario, surtout ses grands centres d'activité commerciale et de population, souffre d'un grand désavantage en ce qui concerne le charbon domestique, par suite de son éloignement des mines de l'Est et de l'Ouest.

Pour amener le charbon de l'Ouest dans l'Ontario, il faudrait d'un côté un trajet par rail de près de 2,000 milles et une forte dépense en frais de transport (à peu près $20 par tonne puisque, les tombereaux retournant à vide, il y aurait peu ou point de réduction); d'un autre côté, la longueur du trajet causerait une forte dépréciation du charbon et une grosse augmentation des dépenses d'administration à faire solder par le consommateur. On peut prétendre que le charbon pourrait être apporté à Fort-William ou à Port-Arthur et réexpédié par eau. Mais la perte par la dépréciation serait encore plus considérable. Le déchargement, à la tête des lacs, et de nouveau dans les ports de l'Ontario, le rechargement sur les wagons, le transport à destination et là le redéchargement, tout cela, ainsi que la dépréciation à laquelle le contact atmosphérique soumet le charbon de l'Ouest, concourrait à rendre ce système économiquement impraticable. L'approvisionnement de l'Ontario en anthracite est donc un problème ae plus en plus sérieux et, à mon avis, nous avons la solution chez nous. J'ai déjà suggéré et je préconise encore avec insistance l'emploi du coke. Mais nous ne devons pas perdre de vue un substitut très estimable qui se trouve en grande quantité dans notre province. Je parle de la tourbe. Les nombreuses expériences faites jusqu'à présent n'ont pas obtenu des résultats satisfaisants, et si les efforts de ceux qui s'en sont occupés sont très louables, ils n'ont pas atteint le but. D'après le système actuel, la déshydradation de la tourbe ne se fait que 90 jours dans l'année. Le produit est une masse qui contient, dans certains cas, 40 pour cent d'eau et est impropre à la consommation domestique. Le transport la déprécie énormément, et pour pouvoir s'en servir, surtout comme combustible domestique, il faut la tenir dans un endroit où l'humidité, atmosphérique ou autre, ne peut pas l'atteindre. C'est comme une éponge sèche qui absorbe toutes les parcelles d'eau qu'elle touche. Mais la tourbe devient beaucoup plus utilisable une fois carbonisée. M. Jas. Graham, de Toronto, a perfectionné un procédé par lequel 75 pour cent de la déshydradation se fait dans le stage initial, sous l'effet d'une pression et 25 pour cent par une application subséquente de la chaleur. On la met ensuite en briquettes et on la carbonise; elle est alors prête pour la consommation et à 90 pour cent des propriétés calorifiques de l'anthracite. Dans le procédé Graham, on peut utiliser toute la tourbière, tandis qu'avec le procédé actuel on ne pouvait pas utiliser le milieu des grandes tourbières où se trouvaient des dépôts importants, parce que c'était trop mou. Par le procédé Graham, on peut faire

[M. Henry A. Harrington.]

durer la production toute l'année. On pourrait adopter une autre méthode qui rendrait de grands services: ménager l'anthracite, surtout dans les villes situées au bord des lacs et dans les régions nord-ouest de la province, et électriser une des lignes du gouvernement. Comme le développement des forces hydrauliques n'est pas assez avancé pour donner l'électricité nécessaire à l'exploitation d'une telle ligne, on pourrait échelonner, le long de la ligne, une série d'usines pour la fabrication et la distribution de l'électricité et les outiller de manière à ce qu'elles puissent produire assez d'électricité pour en avoir un surplus à distribuer dans les villes avoisinantes afin de chauffer les maisons le printemps et l'automne, ce qui serait une source de revenu pour aider au maintient des usines. On peut dire que, dans les conditions financières actuelles, le coût de cela serait inabordable. Mais on me permettra de soumettre que toute dépense financière, si grande soit-elle, se recommande hautement lorsqu'il s'agit de la sécurité et du confort de la population.

La houille bitumineuse.—Comme je l'ai déjà dit, l'Ontario a besoin de 10,000,000 de tonnes de houille bitumineuse par année, ce qui représente une valeur de $25,000,000 actuellement et un revenu en frais de transport, pour les chemins de fer américains, d'à peu près $25,000,000. Les longs trajets entre les mines canadiennes et le centre industriel de l'Ontario, comparés à la faible distance des mines américaines, ne permettent pas de discuter la question au point de vue économique. Encourager les mines domestiques ce serait payer de plus hauts prix aux mines, de plus hauts taux de fret et augmenter considérablement la difficulté d'obtenir du charbon lorsqu'on en a le plus besoin, en hiver. A cause de la congestion, les industries de l'Ontario n'ont qu'une capacité d'emmagasinage restreinte. Il est donc évident que l'Ontario doit continuer à compter sur les Etats-Unis pour lui fournir la houille bitumineuse, si nos industries doivent continuer leurs opérations sur un pied de concurrence active et s'efforcer de réduire davantage le coût élevé de la production. Plus tard, lorsque le développement de l'énergie électrique pourra donner assez de forces pour faire tourner les roues de notre industrie, il sera sans danger de réduire nos importations de houille bitumineuse, mais jusque-là, nous ne pouvons pas risquer d'avoir recours au charbon indigène. Je ne dis pas cela pour dénigrer notre produit domestique. Il y a un marché considérable pour ce charbon au-dedans et dans le voisinage des provinces houillères, et je suis convaincu que si les dures leçons que nous avons reçues se répétaient, elles auraient pour effet de continuer à habituer les provinces voisines de nos mines à compter davantage sur les houillères domestiques. J'ai évité de citer les statistiques. Vous pouvez les avoir sous une forme précise aux divers ministères du gouvernement fédéral et elles sont sans doute maintenant entre les mains de votre comité. Les disettes qui ont eu lieu pendant et après la guerre, et qui peuvent se répéter, servent à souligner la nécessité impérieuse d'un contrôleur fédéral du combustible. Ce n'est qu'avec notre contrôleur d'alors, M. C. A. Magrath, que les autorités des Etats-Unis ont voulu traiter pendant ces durs temps de disette. Tant que le change sera contre nous, il est de 13 pour cent actuellement, et que l'anthracite coûtera de $16 à $19 la tonne, nous aurons une situation anormale et il peut survenir une crise n'importe quand. L'office de contrôleur du combustible devrait être permanent ou durer tant que dureront les conditions anormales et le contrôleur devrait rester là où ses services sont le plus facilement disponibles. La fermeture de nos sources d'approvisionnement par suite de difficultés dans l'exploitation ou le transport crée une situation sérieuse qui exige l'intervention d'une main forte et expérimentée, quand l'on veut éviter les paniques. Il est bien connu que le grand argument que nous avons lorsque nos importations de combustibles sont en danger, c'est la base commerciale établie au Canada par les Etats-Unis et le fait qu'un dérangement de cette base de commerce, surtout en ce qui concerne la houille bitumineuse, peut, dans ces temps de disette, avoir des conséquences sérieuses. Un sentiment de sincère gratitude m'oblige à féliciter le gouvernement du choix qu'il a fait de M. M. M. Mahoney comme secrétaire de

la mission canadienne de guerre à Washington et de la sagesse qu'il a eue de le maintenir dans ces importantes fonctions.

Le TÉMOIN: J'ai constaté que M. Mahoney, comme moi-même, était un fonctionnaire du passé.

M. Ross:

Q. Etait quoi?—R. Un fonctionnaire du passé. Les services hautement efficaces qu'il a rendus à la population de l'Ontario pendant les diverses crises survenues ont beaucoup contribué à soulager ou éviter des souffrances et de la misère et à empêcher l'arrêt de notre activité industrielle. Pour finir, permettez-moi—en considération de ma longue expérience dans la distribution du charbon en Ontario, de ma connaissance du fait que pendant ces temps périlleux du retour aux conditions normales et à l'état progressif, c'est une situation anormale qui prévaut et du fait que nos gens sont devenus indifférents aux dangers d'une crise, à cause d'un hiver subnormal et d'une réserve d'anthracite censée être inépuisable, du fait que la situation critique dans laquelle je crois que l'Ontario va sûrement se trouver exige votre considération immédiate et une décision prompte, si notre population doit être protégée contre elle-même et sa sécurité et son confort assurés—permettez-moi, dis-je, M. le président, de soumettre quelques recommandations.

M. HARRINGTON: Je suggère: Que des investigateurs compétents et expérimentés soient chargés de commencer immédiatement une étude complète et détaillée des ressources du Canada en combustible, sous la direction et la surveillance du gouvernement fédéral ou de son représentant, et une enquête détaillée sur les moyens les plus avantageux de mettre ces ressources en valeur; qu'une campagne d'éducation énergique, intelligente et persistante soit faite sur l'économie de l'anthracite par l'emploi de substituts recommandés; qu'une recommandation énergique soit faite aux gouvernements provinciaux de ne négliger aucun effort pour développer leurs ressources naturelles en matières combustibles; que vous recommandiez au gouvernement fédéral de donner toute l'aide possible aux entreprises approuvées qui désirent construire et exploiter des établissements de sous-produits; que vous fassiez faire une enquête immédiate sur les procédés de carbonisation de la tourbe et, s'ils sont satisfaisants, que vous recommandiez au gouvernement fédéral d'aider financièrement à la mise en valeur du combustible obtenu, au profit du public; que vous recommandiez au gouvernement fédéral d'électriser une des lignes de chemin de fer de l'Etat en ayant en vue l'augmentation de trafic qui en résulterait, l'utilisation du surplus de l'énergie développée pour le chauffage des maisons, le long de la ligne, et l'épargne d'anthracite qui en résulterait dans les régions électrisées, anthracite qu'on pourrait distribuer dans les régions qui en auraient besoin.

M. Ross:

Q. Voulez-vous expliquer davantage cette recommandation. Je ne la comprends pas bien.—R. Je veux dire qu'on pourrait prendre tous les chemins de fer qui vont, disons, de Montréal à Toronto: le Grand-Tronc, le Canadian-National et le Canadien-Northern. Nous n'avons pas actuellement assez de développements hydrauliques pour électriser ces lignes. Pourquoi ne pas installer des usines, le long de ces lignes, pour produire l'électricité nécessaire à leur exploitation, comme on fait à Port-Huron, et ne pas avoir une installation assez puissante pour permettre qu'on utilise l'électricité dans les régions avoisinant ces lignes. Cela pourrait servir, l'automne et le printemps, et même tout le temps. Ainsi, on épargnerait l'anthracite que ces gens seraient autrement obligés de brûler.

Q. Et l'on produirait l'électricité avec du charbon mou?—R. Oui, par la vapeur. Cela ne prendrait pas plus de charbon, peut-être moins, pour électriser ces lignes et mettre l'idée à exécution que pour exploiter les lignes elles-mêmes, et cela supprime-

rait naturellement la poussière et la malpropreté. Vous savez, messieurs, ce que cela veut dire. Les gens accourraient vers vos chemins de fer.

Q. Les gens ne se serviraient pas d'anthracite?—R. Pardon, sur ce point, je dois différer d'opinion avec vous.

Q. Vous ne pourriez pas chauffer les maisons à l'électricité?—R. Je parlais d'une économie dans l'emploi de l'anthracite. J'ai réduit l'usage de l'anthracite d'une tonne et demie, dans ma maison, en me servant d'un radiateur électrique, l'automne et le printemps.

Q. N'est-ce pas plus coûteux?—R. Non, j'ai constaté qu'il ne m'en coûtait pas plus, pas même autant.

Le président:

Q. Le pire est la dépense de l'installation.—R. C'est cela.

M. Cowan:

Q. N'y a-t-il pas d'autres pouvoirs d'eau qu'on pourrait développer dans cette région?—R. J'en doute. Je ne le crois pas.

Q. L'électricité peut se transmettre à de longues distances?—R. Je le sais, mais il n'y a pas assez de développements, à l'heure actuelle, pour suffire à cela.

M. Maharg:

Q. Ne pensez-vous pas que vous pourriez substituer entièrement la houille bitumineuse à l'anthracite, dans le chauffage des maisons?—R. Malheureusement nous ne pouvons pas. Nos maisons ne sont pas bâties comme les maisons américaines. L'emploi de la houille bitumineuse dans les appareils de chauffage d'aujourd'hui, sauf entre les mains d'une personne expérimentée, est très dangereux à cause du gaz qui se dégage. Les gens ne savent pas comment manœuvrer cela et il y a danger d'explosion.

M. Cowan:

Q. C'est pure question d'éducation. Je ne connais pas de calorifère dans lequel vous ne pouvez brûler de la houille bitumineuse.—R. Ce que je veux dire, c'est que vous ne pourriez pas brûler cela comme de l'anthracite. Cela comporte un danger, puis il y a la malpropreté, la suie et tous les inconvénients qui s'en suivent. Nos calorifères ne sont pas encore assez perfectionnés pour supprimer les inconvénients de la fumée et de la suie. Sans doute on peut avoir de la houille bitumineuse de la région de Pocahontas, aux Etats-Unis, mais on ne peut pas dire qu'elle est sans fumée. C'est vrai lorsqu'on la brûle en petites quantités, mais lorsqu'on en consume de grosses quantités à la fois, la fumée sort. C'est comme mettre un morceau de papier, percer un trou dedans et y mettre le feu. Quand il n'y en a pas beaucoup, il se consume avant que la fumée ait eu le temps de se dégager. C'est ainsi que cette houille est considérée comme étant sans fumée.

Q. Je ne sais pas comment elle figure à côté de la houille bitumineuse des Etats-Unis, mais notre houille de l'Ouest peut se brûler dans n'importe quel calorifère qui se fabrique. Il faut être soigneux, sans doute, mais tout le monde doit être prudent.—R. Comme vous l'avez dit avec raison, c'est question d'éducation; c'est pourquoi on ferait une campagne d'éducation.

Q. Les gens de l'Ontario sont susceptibles d'éducation?—R. Absolument, sinon, à quoi servirait de recommander cela?

Q. Nous avons constaté que—je suppose que vous devriez pouvoir terminer avant que je parle—mais prenez les témoignages que nous avons reçus ici depuis quelques jours, d'après lesquels les gouvernements de l'Alberta et du Manitoba ont étudié la question du charbon mou de l'Alberta et ont pratiquement déplacé l'anthracite au Canada, du moins pour une bonne part, simplement par un travail d'éducation d'un an et demi. Pourquoi n'est-il pas possible de faire la même chose en Ontario?—R. On

a fait des tentatives, mais je veux dire qu'il n'y a réellement pas de comparaison entre le Manitoba et l'Ontario, et, pour cette raison, c'est comme élever un enfant au lait et un autre au malt. L'Ontario a toujours eu de l'anthracite, il en veut et réclame cela comme un droit. Voici pourquoi. Depuis 1832 jusqu'à présent, la province d'Ontario a été un marché pour l'anthracite. Par conséquent, les exploitants d'anthracite ont reçu une augmentation de prix pour leurs consignations à l'Ontario. Les gens de l'Ontario croient avoir droit à ce charbon, et dès qu'il est question d'anthracite, l'Ontario veut sa part. C'est une des grandes difficultés que j'ai rencontrées pendant mon terme d'office à titre de contrôleur du combustible. Les gens me demandaient continuellement pourquoi, étant le contrôleur du combustible, je ne forçais pas le *D. L. & W.* ou le *D. & N.H.* à envoyer du charbon. Ils prétendaient qu'on leur avait promis de leur donner le charbon et ils me demandaient pourquoi je ne talonnais pas les exploitants et ne les forçais pas à baisser leur prix de $18 à environ $8. L'Ontario est décidément un marché pour l'anthracite et il ne voudra pas de charbon mou à moins qu'on fasse quelqu'effort, comme au Manitoba, pour éduquer les gens et leur faire comprendre qu'il est pratiquement impossible d'obtenir continuellement de l'anthracite. Ils veulent ce charbon, il le leur faut. Pendant ma période d'administration, au cours de cet hiver rigoureux, lorsque les gens venaient me trouver et voulaient une tonne d'anthracite, je leur disais: "Je puis vous donner une tonne de charbon mou, cela va-t-il faire?" Ils me répondaient: "Mon premier voisin a eu trois tonnes d'anthracite il y a une semaine et j'en veux." C'est là qu'arrive le rôle de l'éducation. La nature humaine est une chose difficile à surmonter.

Le président:

Q. Voulez-vous maintenant continuer vos recommandations?

M. HARRINGTON: Que vous recommandiez que les dispositions du chapitre 66 des Lois du Canada, 1920, nommant un contrôleur du combustible pour le Canada, restent en vigueur jusqu'à ce qu'elles soient suspendues par proclamation royale; que, comme la Commission des chemins de fer du Canada, agissant en qualité de contrôleur du combustible au Canada, est obligée, pour remplir ses fonctions de Commission des chemins de fer, d'aller d'un endroit à l'autre et est susceptible de se trouver loin lorsque la situation houillère devient pressante, vous recommandiez que le chapitre 66 des Lois du Canada, 1920, désignant la Commission des chemins de fer du Canada comme contrôleur du combustible au Canada, soit modifié de manière à autoriser la nomination, par le Gouverneur général en conseil, d'un contrôleur du combustible au Canada dont tout le temps ou le temps de son adjoint soit consacré à la surveillance attentive de l'importation et de la distribution du charbon, surtout de l'anthracite, afin d'assurer la sécurité et le confort de la population et la marche ininterrompue de nos industries, et qui coopère avec votre comité dans les enquêtes et les campagnes d'éducation que vous pouvez faire entreprendre; que votre comité demande aux exploitants de la Nouvelle-Ecosse de dire quel est le principal obstacle à l'expédition de leur charbon dans un rayon raisonnable de leurs postes de distribution intérieure. S'il est démontré que les tarifs actuels par rail, des postes de distribution intérieure aux endroits de l'Ontario situés à l'est de Belleville, sont trop élevés, que votre comité nomme un comité comprenant des représentants, des exploitants et de représentants des voituriers qui desservent les industries dans la partie de la province d'Ontario qui se trouve entre Belleville et la ligne frontière ontario-québecoise, un expert en distribution, de chaque province (Ontario et Québec) et un membre de votre comité à titre de président, pour étudier à fond les tarifs actuels et pour s'entendre sur une revision dudit tarif, afin d'établir une base de concurrence satisfaisante avec les taux des voituriers étrangers, sans mettre en danger la recette de nos voituriers, mais en tenant compte de l'augmentation du volume d'affaires qui pourrait résulter d'une telle revision dès qu'elle serait approuvée par la Commission des chemins de fer du Canada; qu'afin de déter-

miner la différence dans les qualités combustibles des charbons néo-écossais et américain et de l'établir à la satisfaction du comité, vous nommiez trois experts dans l'emploi pratique de ces charbons pour faire une enquête complète sur ces qualités au moyen d'expériences pratiques et rendre compte à votre comité de leurs conclusions. On a fait une expérience remarquable sur la valeur du contrôle du combustible dans le courant de novembre et d'une partie de décembre 1919. Les mineurs de houille bitumineuse des Etats-Unis, au nombre de 400,000, ont suspendu leurs travaux par suite de différends au sujet de salaires. On a ressuscité le contrôle fédéral des prix et de la distribution et placé un embargo sur toutes les exportations. M. Magrath avait quitté les fonctions de contrôleur du combustible quelque temps auparavant, et les administrateurs provinciaux du combustible, sauf celui de l'Ontario, avaient fait la même chose. Lorsque l'embargo fut officiellement déclaré, j'ai immédiatement pris toute la quantité disponible de houille bitumineuse qui se trouvait sous ma juridiction provinciale et j'ai défendu à toutes les compagnies de transport de transporter une seule tonne de houille bitumineuse sans ma permission. Ainsi, j'ai pu, avec un personnel d'inspecteurs compétents, maintenir une distribution équitable du combustible sur lequel j'avais autorité jusqu'à ce que M. Magrath, appelé en hâte et envoyé à Washington, réussit à obtenir du secours. Au sujet de cette grave situation, je soumets à votre attention ce fait: tandis que des milliers d'industries chômaient aux Etats-Unis, fermées faute de charbon, pas une seule industrie de la province d'Ontario n'a suspendu ses opérations faute de charbon et vous admettrez, j'en suis certain, que si l'Ontario avait suivi l'exemple des provinces sœurs et aboli son bureau du combustible, l'histoire serait différente.

Je crois, messieurs, que ceux d'entre vous qui connaissent la situation de l'Ontario au sujet du charbon ou qui l'ont connue pendant cette période critique n'ignorent pas plus que moi les circonstances qui l'ont entourée. Nous avons eu une période très dure. Nous avions à peu près 175,000 tonnes de houille bitumineuse d'emmagasinées à différents endroits. C'est ici que le bon travail de M. Mahoney s'est fait sentir. Deux semaines avant la grève des mineurs, je savais qu'elle allait avoir lieu. Je savais ce qui se passait. J'ai préparé mes hommes. Je les ai fait placer à différents endroits. Dès que l'embargo fut déclaré—j'ai eu la nouvelle à 3 heures de l'après-midi et l'annonce était dans les journaux du soir—j'ai immédiatement pris le contrôle de tout l'anthracite disponible et enjoint à tous les voituriers de ne pas transporter de charbon d'un endroit à un autre de l'Ontario sans ma permission. Le matin suivant, les journaux avaient la nouvelle. Les maires furent avertis par télégramme, dans toute la province, et nous avons mis une main ferme sur la province. Résultat: pas une industrie de l'Ontario n'a fermé ses portes faute de combustible.

M. Cowan:

Q. Je crois tout cela, je crois tout ce que vous avez dit. J'ai lieu de croire que c'est très juste. Evidemment l'office d'administrateur du combustible a valu beaucoup à la province de l'Ontario.—R. Absolument.

Q. Le poste a-t-il été supprimé ou l'avez-vous simplement quitté?—R. Le poste a été supprimé.

Q. Pour l'amour du bon Dieu, qu'est-ce que le gouvernement a fait?—R. J'aimerais que vous répondiez à cette question pour moi, docteur.

Q. N'a-t-il pas le moyen de le maintenir?—R. Il peut l'avoir et il peut ne pas l'avoir.

Q. Je ne vous demanderais pas d'exprimer une opinion, mais s'il faut un travail d'éducation, comme vous dites, et s'il a obtenu d'aussi bons résultats, je dis que ce qu'il aurait à faire serait d'obtenir que le gouvernement de l'Ontario maintienne ce poste.—R. On a fait tous les efforts possibles à cette fin.

Q. Quelle raison a-t-on donné pour l'abolir?—R. Raison d'économie.

Q. Raison d'économie?—R. Oui. On a prétendu qu'il y avait abondance de charbon, que le dernier hiver était probablement un indice de ce que seraient les hivers suivants et qu'on ne tenait pas à maintenir le poste.

Q. Croit-on qu'il est économique, dans l'Ontario, de laisser les gens mourir de froid?—R. Je ne sais.

M. Ross: J'aimerais à connaître le côté pratique de l'emploi de la houille bitumineuse dans les maisons, en Ontario...

Le PRÉSIDENT: M. Ross, je n'aime pas vous interrompre, mais j'ai suggéré à M. Harrington, avant que nous commencions, qu'il serait peut-être mieux d'épuiser la question de l'anthracite et de parler ensuite de la houille bitumineuse, afin de ne pas mêler les deux.

M. Ross: J'essayais d'éclaircir la question de l'anthracite en cherchant à savoir comment on pourrait le remplacer par la houille bitumineuse. Mais c'est très bien. Arrangez cela comme vous voudrez.

Le président:

Q. Puis-je poser quelques questions préliminaires à M. Harrington? Je ne veux pas imposer mes questions avant celles des membres du comité. Je suis bien prêt à attendre...

M. COWAN: Allez, M. le président.

Le président:

Q. Comment avez-vous été nommé contrôleur du combustible?—R. Au début, j'ai été nommé par M. Magrath en qualité d'adjoint de M. Harris qui était alors l'administrateur honoraire du combustible.

Q. Comment le bureau fonctionnait-il, au point de vue financier?—R. Eh! bien, pour commencer—à cette époque, le gouvernement fédéral soldait toutes les dépenses. Lorsqu'il vit que la situation devenait grave, il décida de jeter la dépense sur le gouvernement provincial et M. Magrath émit des règlements qui prescrivaient obligatoirement au gouvernement provincial de nommer un administrateur du combustible pour faire le travail relatif à cette province et en soulager M. Magrath, vu qu'il agissait à titre de conseil et aidait à résoudre le problème international. On a alors jugé à propos de délivrer ce qu'on a appelé des "permis" aux marchands de charbon. Ils avaient un double but. Le premier était de tenir les marchands de charbon dans des limites raisonnables. Nous avions constaté que certaines parties de l'Ontario ne recevaient pas de charbon. Nous en avons tranquillement envoyé chercher dans une autre partie de l'Ontario où il en arrivait et de la manière ordinaire le charbon a été détourné et expédié de façon à parer à la situation.

Q. Dites-nous comment on défrayait les dépenses du bureau?—R. Je reviens à ce que j'ai mentionné au début. La seconde question était de trouver des recettes pour maintenir le bureau. On a adopté un système d'honoraires allant de $10 à $100 suivant la quantité de charbon qui passait entre les mains d'un marchand. Tout cela était groupé en un seul fonds et confié au trésorier de la province.

Q. Quels marchands payaient ces honoraires?—R. Les marchands de charbon; gros et détail, et les importateurs, payaient un honoraire au gouvernement fédéral pour le soutien du bureau de M. Magrath.

M. Ross:

Q. Qui payait cela?—R. Les importateurs.

Le président:

Q. Y a-t-il eu des plaintes au sujet du paiement des honoraires?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Quelle recette pouvait-on avoir de ce chef?—R. Pour l'Ontario, avec l'honoraire réduit que j'ai inauguré, la recette était d'à peu près $26,000.

Q. Quelle autorité aviez-vous comme contrôleur du combustible?—R. J'avais la surveillance de la distribution du charbon dans les provinces, la perception et la compilation des statistiques.

Q. Pouvez-vous indiquer quelqu'exemple de l'autorité que vous exerciez?—R. Au commencement j'avais le contrôle du prix, ce qui était essentiel. On a trouvé ensuite que, par suite de la différence des prix payés pour le charbon aux mines, il était pratiquement impossible de fixer un prix pour une localité. Prenons, par exemple, la ville de Toronto. Nous pouvions avoir quatre marchands, sur 52, qui recevaient ce qu'on appelle le "line coal" ou le "company coal". Les autres achetaient à des mines indépendantes. Maintenant, messieurs, comme je vous ai expliqué et comme vous savez, les mines indépendantes ont un grand désavantage comparées aux mines des compagnies. Par conséquent, elles ont plus de dépenses. L'administrateur du combustible des Etats-Unis leur a alloué une différence de 75 sous la tonne. Mais cela regardait l'administration du combustible des Etats-Unis. Lorsque ce 75 sous par tonne a été négligé, le charbon a monté à tous les prix qu'on pouvait obtenir. Maintenant, vu qu'on paye plus cher pour leur charbon que pour le charbon des compagnies de transport, vous comprenez facilement qu'il est impossible de fixer un prix de vente du charbon. Alors nous avons laissé la concurrence régler cela.

M. Ross:

Q. Vous parlez sans doute tout le temps de l'anthracite?—R. Tout le temps. Nous avons fait ceci: Nous avons fixé le profit que le détaillant de charbon aurait la permission de faire à part ses dépenses d'administration, à 50 sous la tonne, et c'est là que notre principal travail a commencé; surveiller cela et voir à ce qu'on ne dépasse pas cette limite. Tandis que j'étais là, on a prouvé une seule fois que ce prix avait été dépassé. J'ai averti l'intéressé et je n'ai pas eu d'autre difficulté.

Le président:

Q. Et votre autorité de détourner le charbon d'une région à l'autre où on en avait plus besoin?—R. Cela s'est fait, évidemment à l'époque que j'ai mentionnée, pendant la crise, mais j'avais l'autorité et lorsque c'était nécessaire, je l'exerçais. Avant de l'exercer, je faisais faire une enquête à l'endroit voulu et si je constatais qu'on y avait réellement besoin de charbon, alors, je prenais des moyens pour en faire envoyer, mais tout cela se faisait à l'amiable. Je n'ai jamais exercé mon autorité à coups de bâton.

Q. En un mot, vous aviez l'entière autorisation d'agir et le contrôle sur toute cette situation?—R. Absolument, si j'eusse voulu l'exercer.

Q. Vous avez fait une étude des sources d'approvisionnement de charbon aux Etats-Unis, n'est-ce pas?—R. Oui, j'ai étudié cela un peu.

Q. Quelle situation y avez-vous constatée, et quelle est la situation réelle aujourd'hui?—R. Eh bien, c'est une situation dont l'issue est très difficile à établir, même aux mains des meilleurs experts. D'un côté nous sommes frappés des conditions adverses provenant de la grève dans les mines de charbon bitumineux en Angleterre. Je pourrais peut-être m'y arrêter un moment. Si vous vous souvenez de ce moment où les mineurs dans les grèves de charbon bitumineux en Angleterre exposèrent leurs mémorables requêtes, pas un murmure ne sortit des lèvres des mineurs aux Etats-Unis. J'en fis la remarque à M. Mahoney, au cours d'une entrevue que j'avais avec lui, mais il ne s'accorda pas avec mes vues, bien qu'après dix jours il me télégraphiait pour me dire que j'avais raison; car juste dix jours plus tard les mineurs des Etats-Unis firent exactement les mêmes demandes. Ceci montre les relations qui existent entre les deux groupes. Tout ce qui empêche le trouble d'éclater dans les mines aujourd'hui, c'est le manque de demande pour ce produit; rien autre chose. Vous savez qu'il existe

une diminution considérable dans les activités commerciales de nos jours; les moulins ne fonctionnent qu'à une capacité d'environ 40 pour 100; cela sans doute ne demande que 40 pour 100 des wagons disponibles, laissant les autres dormir sur les voies d'évitement. Naturellement les mines sont réduites en conséquence et les wagons qui leur sont destinés s'accumulent sur leurs voies de garage. Les mineurs voient ces wagons inoccupés et eux ne travaillent qu'un ou deux jours par semaine—et ceci se passe dans tous les genres de mine; dans les champs d'anthracite le charbon à chaudières s'accumule d'une façon alarmante . . .

M. Ross:

Q. Qu'est-ce que cela signifie?—R. C'est un charbon qui tient du pois par la dimension; la production de ce genre de charbon s'élève à 25 pour 100 de la production totale des mines. Lorsqu'on vous parle de la production des mines comme s'élevant à cent millions de tonnes, il faut considérer que vingt-cinq pour cent de cette production représente du charbon à chaudière. Puis vous devez déduire de cette somme environ 10·8 pour 100 pour l'usage des mines elles-mêmes. De fait, de 100 millions de tonnes de production, vous constaterez que la consommation domestique ne prend de cette somme qu'environ soixante-six millions de tonnes. Quelquefois cette consommation s'élève à plus que cela, selon que l'on mélange pour usage domestique les différentes catégories de charbon destiné aux chaudières. Le prix du charbon aux mines est en général basé sur l'habileté des mineurs à se débarrasser de ces diverses catégories de charbon; si l'on ne peut pas s'en débarrasser, il faudra l'ajouter au prix du charbon domestique, de façon à tenir les mines en fonctionnement, en conséquence du fait qu'il est chargé avec un immense surplus de charbon destiné aux chaudières; nous avons à ce sujet l'exemple d'une mine refusant positivement de se ranger avec les autres et réduire ses prix. Ainsi nous avons un prix variant de $7.45 pour du charbon de dimension propre à l'usage domestique ordinaire—et c'est une des catégories importantes dans l'usage domestique—jusqu'à $8.10 pour du charbon provenant des mines du groupe affilié.

Q. A la mine?—R. Oui.

Le président:

Q. Qu'entendez-vous par le "groupe affilié"?—R. Les anciens propriétaires qui à un moment opéraient de concert avec les chemins de fer et qui, maintenant, en sont disassociés par une décision de la cour Suprême.

Q. Combien en contrôlent-ils?—R. Environ 80 pour 100.

Q. En savez-vous plus long à ce sujet?—R. Je vous fais voir dans ses grandes lignes une situation qui est passible de se produire ici à n'importe quel moment. Sans doute l'on trouve du charbon le long des voies—il y en a un surplus— et la vraie raison de cette situation c'est que les compagnies de chemin de fer n'ont pas encore passé de contrats avec les compagnies minières; c'est vers la fin de mars qu'elles font cela, mais elles n'ont encore rien fait jusqu'à présent, et dès qu'elles auront signé les contrats elles le feront simultanément; elles s'empareront de tout ce qu'il y a pour en faire une réserve et c'est alors que vous aurez une demande considérable; vous verrez le charbon mou qui se vend ordinairement de $3.25 à $3.50 à la mine s'élever jusqu'à $3.75 et même peut-être $4 la tonne.

M. Cowan:

Q. Parlez-vous des chemins de fer américains qui passent leurs contrats au mois d'avril?—R. Oui.

Q. Ceux du Canada ne le font pas aussi tôt?—R. Les chemins de fer du Canada ne semblent pas entrer en contrats du tout; ils attendent probablement pour s'assurer des meilleurs prix possibles. Ils en achètent de temps à autre; d'ailleurs, comme vous le savez, le Grand-Tronc exploite ses propres mines.

[M. Henry A. Harrington.]

Le président:

Q. La production d'anthracite est-elle à peu près normale cette année?—R. Non, assurément; tout à fait anormale.

Q. Comment se fait-il?—R. Considérez une production de 88 millions de tonnes contre une production de 100 millions de tonnes trois ans passés...

Q. J'entends cette année, comparativement à l'année dernière, par exemple?—R. Non, il y a une diminution annuelle.

M. Cowan:

Q. Prenez le cas de l'importateur d'anthracite de l'Ontario; est-ce qu'il fait actuellement son approvisionnement?—R. Non.

Q. Est-ce qu'habituellement ils ne l'emmagasinent pas?—R. En général, oui.

Q. Est-ce qu'ils n'ont pas suffisamment d'espace pour l'emmagasiment?—R. Je parle de la situation générale en Ontario, et la raison de cela c'est que les gens n'achètent pas.

Q. Pensez-vous que ce soit profitable pour les commerçants de faire dès maintenant leur approvisionnement?—R. Non.

Q. Vous ne le pensez pas?—R. Non, au point de vue économique. Au point de vue des affaires je ne le pense pas non plus. Je crois qu'ils agissent sagement; il faut beaucoup d'argent pour emmagasiner du charbon.

Q. Les banques ne sont-elles pas disposées à financier cet emmagasinement?—R. Non.

M. Ross:

Q. M. Harrington, ai-je bien compris que vous avez dit qu'aux mines on vendait le charbon à $7.45 la tonne?—R. Oui, mais aucune partie de ce charbon n'est disponible; il est tout pris et est destiné aux états de la Nouvelle-Angleterre.

Q. On ne l'expédierait pas en Ontario?—R. Aux autres mines.

Q. Combien vaut-il là?—R. De $7.60 à $7.70 la tonne.

Q. Quel est le prix de détail pour l'anthracite en Ontario à l'heure actuelle?—R. Il diffère avec les centres; le prix en est basé sur les taux de transport de la frontière.

Q. Prenons la cité de London, par exemple: à combien se vend-il à London?—R. Environ $16 la tonne, je crois.

Q. Je crois que c'est cela. Vous dites qu'on accorda 50 cents la tonne aux hommes qui à London sont sous votre juridiction?—R. Oui.

Q. Vous avez perçu des honoraires au montant de $26,000 lorsque vous étiez contrôleur du combustible?—R. Oui.

Q. A combien se chiffraient les dépenses de votre bureau?—R. Environ $25,000 par année.

Q. Alors vous aviez un faible surplus?—R. Par exemple, cette année, si nous avions les honoraires de permis en vigueur, nous aurions un surplus de sept à huit mille dollars.

Q. Je crois qu'on devrait vous garder à ce poste. Je ne vois pas pourquoi on vous y enlèverait. Maintenant, prenons le prix du charbon à London—$16 la tonne? —R. Oui.

Q. Il coûte $7.70 aux mines?—R. Oui.

Q. Quel est le taux du transport sur l'anthracite des mines à la frontière?—R. $3.64.

Q. Quel est le taux du transbordement à travers le lac?—R. Le charbon en destination de London est transporté tout par voie ferrée.

Q. Tout par voie ferrée?—R. Oui.

Q. Ce taux de $3.64 serait jusqu'à London?—R. Non seulement jusqu'à la frontière.

Q. Et à London?—R. $1.65.

Q. Et qu'est-ce qui constituerait une juste répartition?—R. Un instant; vous ajoutez quatorze pour cent à la somme de $7.70, plus $3.64?

Q. Oui, je comprends. C'est-à-dire $1.50 ou $1.65; j'ai tout cela. Qu'est-ce qui constituerait une distribution équitable.—R. Pour London?

Q. Oui?—R. Environ $2.75, je devrais dire.

Q. Dans ce cas ils y perdent, à votre avis?—R. Précisément. Il y perdent tous. Les commerçants de charbon de London et de Toronto, et même, je crois, ceux d'Ottawa, vendent du charbon aujourd'hui à un prix inférieur à celui auquel ils devraient le vendre, et en voici la raison: Ils n'ont pas de demande de la part du public; ils sont dans la même position que les Eaton et les Simpson; ils veulent se débarrasser de leurs stocks et pour cela ils en diminuent le prix. Voici que le charbon se vend à Toronto à $15.50 la tonne et pas un seul commerçant de cette ville ne fait quelque profit dans ces conditions; de fait on y perd parce que la plupart de ce charbon est un produit de première qualité qu'on a apporté ici dans l'attente d'un hiver rigoureux, et l'hiver a été très doux.

Q. Combien ont-ils payé pour ce charbon?—R. $8.10 la tonne.

M. Cowan:

Q. Aux mines?—R. Aux mines.

M. Ross:

Q. On me dit qu'ils vendent le charbon jusqu'à $23 et $24 la tonne?—R. Je parle du charbon qui commande le plus bas prix. Lorsque vous payez $23 et $24 la tonne vous achetez un charbon qui a coûté $11, $12 et $13 la tonne aux mines.

Q. Quelle en est la différence?—R. Le groupe affilié jouit d'un certain commerce. Ils édifient leur commerce à tous les printemps; ils savent alors parfaitement où ils livreront leur charbon comme ils savent ce que sera leur rendement, et si leur rendement n'atteint pas le degré de leur attente ils s'adressent aux mines indépendantes, louant d'elles tout le charbon nécessaire pour couvrir leur déficit. Maintenant, en cas d'urgence, personne ne touche à ce charbon car il est placé d'avance; ils sont obligés de s'adresser aux compagnies indépendantes qui ne sont pas restreintes en matière de prix—c'est alors le cas d'acheter à n'importe quel prix.

Nous avons eu un cas notable du genre il y a deux ans à un moment où le prix du charbon augmenta sensiblement. Un certain commerçant d'une ville quelconque d'Ontario s'en alla aux mines voir un courtier. Il voulait avoir quatre wagons de charbon. Il ne s'adressa pas à moi, mais il alla directement aux mines. Le courtier lui répondit: "J'irai voir cela et je ferai tout ce que je pourrai; combien dois-je payer?" Notre homme lui répondit: "J'ai besoin de charbon, payez ce qu'il faudra." Dans l'intervalle, l'individu se rendit lui-même aux mines; le courtier s'associa deux hommes et tous se rendirent à Carbondale, centre qui se trouve tout près de Scranton, et lorsque le charbon fut acheté l'individu découvrit qu'il avait payé $13.50 la tonne à la mine même pour du charbon; s'il était resté à Scranton et eût permis à son courtier de négocier en son nom, il l'aurait obtenu pour environ $12 la tonne, mais il se rendit directement à la mine et les trois autres n'étaient là que pour enchérir l'un contre l'autre.

Le président:

Q. M. Harrington, on m'a souvent dit qu'au cours de l'hiver dernier les détaillants ne pouvaient pas acheter des compagnies indépendantes à moins de $5 la tonne de plus que le prix des compagnies affiliées?—R. C'est vrai.

Q. Et une grande partie de ce charbon entrant dans les centres ruraux de l'Ontario avait été acheté de ces compagnies indépendantes?—R. Précisément.

M. Cowan:

Q. Et ils n'auraient pas pu s'en procurer s'ils n'avaient trouvé ces compagnies indépendantes?—R. C'est certain. Comme je l'ai dit, les compagnies affiliées n'ont pas de charbon qui ne soit pas ouvert par un contrat quelconque.

M. Ross:

Q. N'avez-vous pas dit que les détaillants ne pouvaient pas acheter des compagnies affiliées?—R. Non, parce que tout leur produit était couvert par contrat.

M. Cowan:

Q. Par contrat?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Il est tout commandé d'avance?—R. Oui; ils travaillent de façon à se faire retourner leurs wagons le plus vite possible; ils expédieront à Toronto 250,000 ou 275,000 tonnes à un commerçant, et 100,000 tonnes à un autre—c'est un jet continu.

Q. Le contrôleur du combustible ne pourrait-il pas signer un immense contrat avec ces compagnies affiliées de façon à utiliser tout ce charbon?—R. Non.

Q. Pourquoi?—R. Parce que c'est un nouvel acheteur et déjà ils ont leur commerce tout établi.

Q. Est-ce qu'ils ne pourraient pas développer un plus grand commerce?—R. Je le pense bien; je sais pour un fait qu'ils se laissent tenter aux prix; la chose a déjà été essayée.

Q. Et ils produisent 80 pour 100 du rendement total?—R. Oui. Une chose que l'on ne doit pas oublier, c'est que nous n'obtenons que quatre pour cent de la production en Ontario. Leur marché principal se trouve dans les états de l'est et du centre; c'est un marché énorme qu'ils ont là. Permettez que je fasse ressortir deux points importants. Lorsque fut nommé l'administrateur du combustible pour les Etats-Unis, le docteur Gareld, la situation dans les champs de l'anthracite devint tellement difficile, qu'il lui fallut répartir le charbon de façon à prévenir les cas d'urgence. C'est là que les services de M. McGrath jouèrent un grand rôle; il était sur les lieux. Voici ce que fit l'administrateur du combustible: pour les états de la Nouvelle-Angleterre proprement dite, il accorda 10,331,000 tonnes de charbon; pour le New-York, New-Jersey, Pensylvanie, Delaware, Maryland et le district de Columbia, la Virginie, soit les états de l'Atlantique, 31,417,000 tonnes; pour les états du centre, l'Ohio, "Indiana, l'Illinois et le Michigan, 3,481,000 tonnes; pour les états du nord-ouest, le Minnesota, le Wisconsin, le Dakota Nord et Sud, 2,380,000 tonnes, pour les états du Trans-Mississipi—leurs besoins habituels—le Missouri, le Kansas, Nébraska et l'Iowa, 627,965 tonnes. Ces états furent absolument fermé à l'entrée du charbon.

M. Ross:

Q. Quels états étaient-ce?—R. Missouri, Nébraska, Kansas et l'Iowa. Au Canada les besoins normaux s'élevaient à 3,856,021 tonnes, et on nous en accorda 3,602,000 tonnes.

M. Cowan:

Q. Ils auraient pu nous le refuser s'ils avaient voulu?—R. Assurément.

Q. Ce qui prouve que si nous pouvions éduquer le peuple, de quelque façon que ce fut, à utiliser nos produits canadiens, nous en serions infiniment mieux.—R. Absolument.

Le président:

Q. Y avait-il quelques raisons pour traiter ainsi le Canada?—R. D'abord, les Etats-Unis avaient établi au Canada une base commerciale, et cela n'aurait pas été à l'avantage d'un ou l'autre pays de troubler cette base. Autre raison, c'est que le

[M. Henry A. Harrington.]

Canada, se trouvant dans des conditions adverses à cause de notre climat, avait besoin de plus de charbon que les états contigus dont le climat est tempéré.

Q. A-t-on dit quelque chose au sujet du prix?—R. Il fut fixé par l'administration du combustible.

M. Cowan:

Q. Ce traitement généreux était-il dû au fait que nous étions alliés pendant la guerre?—R. Je le crois.

Q. Aujourd'hui nous ne pourrions pas nous attendre à autant de générosité?—R. Je le crois; je ne pense pas que les Etats-Unis nous traiteraient d'une façon arbitraire à moins d'un cas d'absolue nécessité en faveur de leur propres gens.

Q. En d'autres termes, s'ils avaient une grève sérieuse.—R. Cela nous fermerait l'entrée de leur approvisionnement.

Q. Nous ne serions pas l'objet d'un traitement aussi généreux?—R. Nous aurions tort de nous y attendre.

Le président

Q. Au sujet de ces compagnies indépendantes et affiliées, et c'est très important, il s'agit de savoir quel prix l'on paye à ces deux différentes compagnies, et nous voulons nous entendre; si j'ai bien compris vous avez dit que d'habitude les marchands de charbon de l'intérieur achètent leur charbon des compagnies indépendantes au taux d'environ $5 la tonne de plus que les compagnies affiliées le vendent?—R. Cela se passait pendant la période d'urgence.

Q. Et l'hiver dernier?—R. Oui, jusqu'à un certain point.

Q. Savez-vous quel est le pourcentage de charbon qui entre en Ontario qui serait acheté dans ces conditions?—R. Environ 30 pour 100, je suppose.

Je présume que les détaillants pourraient s'en procurer des compagnies régulières?—R. Non.

Q. Quelques-uns de ces commerçants m'ont laissé entendre qu'ils pouvaient à l'occasion s'en procurer un wagon à un prix inférieur et à cause de cela ils pouvaient réduire en moyenne le prix de leur entier approvisionnement.—R. Oui, c'est ce qu'ils firent. De fait, on leur fit comprendre au début qu'afin de pourvoir aux exigences locales ou s'ils se limitaient à du charbon des affiliés, les gens seraient exposés à geler pendant l'hiver, et on nous implora d'acheter du charbon des marchés. De fait, j'ai réussi de cette façon à faire entrer des milliers de tonnes de charbon et le distribuer à divers commerçants, et lorsque celui-ci avait une tonne de charbon venant des affiliés, il le mélangeait avec d'autre afin de balancer ses prix. Même les commerçants de charbon ne sont pas sensés perdre de l'argent, car s'il en était ainsi ils seraient vite disparus du commerce.

Q. Est-ce que ces compagnies indépendantes adoptent cette méthode à l'automne seulement ou tout le long de l'année?—R. Cela dépend. Lorsque nous parlons des compagnies indépendantes agissant de la sorte, il faut ne pas confondre et croire que les compagnies sont attachées par des contrats; elles n'en veulent pas, sauf dans de rares occasions. Un courtier achètera 35 ou 40 wagons de charbon d'une compagnie indépendante, payera son prix, et ce courtier vendra ce charbon tout comme l'on vend des actions sur le marché. C'est nous qui sommes les moutons, sans doute.

Q. Voulez-vous retracer cela?—R. Eh bien, Smith achète son charbon d'un marchand indépendant, il le vend à Jones; Jones a besoin de la quantité indiquée pour un marchand de Rochester. Avant qu'il n'ait eu le temps d'expédier ce charbon, un marchand de gros de Buffalo le lui achète à un prix, disons, de 50 sous plus cher. Celui-ci le reçoit à Buffalo. Maintenant, il y a le prix de l'indépendant, puis le 75 sous la tonne de Smith, le 50 sous de Jones, cela fait $1.25. Avec le second 50 sous nous voilà à $1.75. Il envoie cela à Buffalo et le marchand de Buffalo envoie le charbon à Tonawanda et le vend au marchand de gros 75 sous la tonne plus cher. Tonawanda le

vend au marchand de gros de l'Ontario avec un profit de 75 sous et le négociant ontarien reçoit 30 sous. C'est tout ce qu'on lui alloue. Ainsi, vous pouvez retracer ce charbon depuis l'exploitant indépendant jusqu'au négociant de l'Ontario. Pendant le régime du Dr. Garfield comme administrateur du combustible aux Etats-Unis, on a supprimé ce qui se faisait entre le premier 75 sous et l'achat par le commerçant de Buffalo.

M. Cowan:

Q. Tous cela démontre que l'exploitant indépendant a son prix.—R. Oui, c'est cela.

Le président:

Q. Ces commissaires ou courtiers comme vous les appelez, agissent-ils pour leur propre compte ou sont-ils parfois des agents salariés des compagnies minières indépendantes?—R. Je ne le crois pas. En effet je connais très bien une grande partie des compagnies indépendantes, et je ne pense pas qu'elles voudraient s'abaisser à cela.

Q. La raison de cela est la demande.—R. Précisément. Ces hommes profitent de la situation pour acheter du charbon, mais vous devez vous rappeler qu'à part les compagnies indépendantes il y a un grand nombre d'exploitants qui se jettent dans l'entreprise et qu'on désigne sous le nom de "oiseaux de neige" et "d'exploitants au tombereau". Leurs mines peuvent être situées à 5 ou 6 milles du chemin de fer et dans certains cas il se servent de camions-automobiles pour transporter le charbon et il est étonnant de voir grimper ces camions.

M. Cowan:

Q. Pouvez-vous me passer vos recommandations? J'aimerais les examiner et vous poser quelques questions.

Le président:

Q. On nous a porté à croire qu'une autre cause de la situation ontarienne était la rareté des wagons pour l'expédition à partir des mines.—R. C'est juste. Vous savez que pendant la guerre le transport des munitions vers les frontières où les ports rendait la situation encore plus difficile.

Q. Et l'hiver dernier?—R. L'hiver dernier ce sont plus ou moins des wagons défectueux qui ont occasionné cela.

Q. Quelles sont vos perspectives pour l'hiver prochain?—R. Exactement la même situation que je vous ai dépeinte. Maintenant, d'après le dernier rapport, il y avait 175,000 wagons-tombereaux sur les voies de garage; la plupart, au moins 40 pour 100, sont défectueux. On a congédié un grand nombre des hommes préposés aux réparations. Même avec 175,000 wagons nous sommes encore à court de 40 pour 100. En d'autres termes, pour répondre à la demande normale de wagons ouverts il en faudrait 215,000.

Q. Les compagnies de transport sont responsables de cela et non pas les exploitants de mine?—R. Absolument.

Q. Ne rencontre-t-on pas d'obstacles à certains endroits de la frontière comme à Niagara?—R. Ces difficultés proviennent de la congestion du trafic; ce n'est pas nécessairement dans le mouvement du charbon. Prenons la frontière du Niagara: il y a deux voies, une par le pont suspendu et l'autre à Black Rock. Le pont suspendu peut recevoir tout le trafic du Wabash et du Lehigh Valley et le chemin de Black Rock recevra celui du New York Central, du Michigan Central, du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Sans doute, le Michigan Central est la première division du Pacifique-Canadien sur le sol du Canada. Ces wagons sont assemblés dans les cours à l'est de Buffalo et dans les cours de Black Rock. Il peut arriver comme dans un cas précédent, que des wagons viennent de Chicago à destination de Boston et de New-York, et soient

placés sur une voie de garage, immédiatement en avant de wagons à destination de l'ouest. Les trains de marchandises venant de l'ouest arrivaient à destinations de l'est, et tous les wagons étaient rassemblés et devenaient enneigés au fur et à mesure et nous avons été obligés de pelleter la neige pour arriver à ces wagons, mais finalement nous avons eu notre charbon mais après beaucoup de misère. Le même cas se présente dans les cours d'Erié, et quelquefois dans les cours à Suspension Bridge et à Niagara, et afin de remédier à la situation, des circonstances se sont présentées semblables à celles dont j'ai parlé, alors que M. James Clarke travaillait avec moi. Des locomotives des chemins de fer Delaware, Lackawanna & Western ont remorqué des wagons à charbon. même jusque dans la ville de Toronto, par les voies du C.P.R. et du Grand-Tronc. Des locomotives du chemin de fer T. H. & B. et du chemin de fer Lehigh Valley nous sont venues en aide. Les Etats-Unis nous ont été d'un secours précieux; les chemins de fer ont permis à leurs locomotives de passer sur nos voies ferrées—avec un pilote naturellement.

Q. L'automne dernier, comme vous le savez, M. Harrington, le prix du charbon—je parle maintenant de l'ouest de l'Ontario, bien que la même situation régnait probablement dans tout l'Ontario—est monté constamment de $16 à $17 à partir du milieu de l'été jusqu'à $21 et $24 en décembre et en janvier?—R. Cela s'explique par ce que je vous ai dit.

Q. Par les achats effectués par l'entremise des courtiers?—R. Par les achats effectués par l'entremise des courtiers et par la hausse dans le taux du change.

Q. Et par la grande demande?—R. Par la hausse dans le taux du change.

Q. Il n'y a pas eu une grande augmentation dans le taux du change?—R. Cela s'explique par cette manière d'agir.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Le taux du change n'a rien à faire avec le coût élevé aux Etats-Unis?—R. Non. Le président parlait du charbon vendu au Canada.

Le président:

Q. Les prix du détail?—R. Les prix du détail n'avaient aucun effet sur le prix aux mines.

Un député:

Q. Y a-t-il une augmentation dans les taux du transport?—R. Certainement.

M. Cowan:

Q. Selon ce que vous avez déclaré au comité aujourd'hui, vous avez nécessairement assumé qu'il est pratiquement impossible d'amener du charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario?—R. Je parle uniquement au point de vue de l'économie.

Q. N'est-il pas vrai que jusqu'ici il n'en est venu qu'une consignation de temps en temps dans l'Ontario, et par conséquent le coût est plus élevé que s'il y avait un commerce régulier établi entre l'Ontario et la Nouvelle-Ecosse. Par exemple, si on établissait une ligne régulière de navigation, afin d'approvisionner Québec, c'est-à-dire, Montréal et le district de Québec, et que ces bateaux allassent jusque dans l'Ontario. ne serait-il pas possible, suivant vous, de délivrer ce charbon à bien meilleur marché dans l'Ontario, qu'il ne l'a été jusqu'ici?—R. C'est la raison pour laquelle j'ai recommandé au comité d'examiner ces taux, mais naturellement il faut que l'éducation du peuple précède cela; il faut créer la demande. Je crois qu'il y a une immense quantité de charbon dans la Nouvelle-Ecosse, inexploitée. La raison, en est qu'il n'y a pas de débouché pour celui-ci.

Q. Québec est le débouché naturel pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, mais s'il y avait un service régulier de bateaux s'y rendant, cela réduirait sans aucun doute le prix du charbon dans l'Ontario, n'est-ce pas?—R. Je ne pourrais réellement pas répondre à cette question, docteur, parce qu'elle devrait faire l'objet de recherches,

suivant moi, par ceux qui sont directement intéressés à la production. Ce sont ceux qui vendent le charbon.

Q. Je pense qu'il est raisonnable de conclure que si une quantité limitée est transportée, que le coût en est plus élevé?—R. Sans aucun doute; il n'y a pas de doute à ce sujet.

Q. C'est le seul moyen d'arriver à établir un débouché dans l'Ontario—de le faire en gros?—R. Précisément. Prenons le cas des treize comtés qui sont situés entre Belleville—prenons Belleville comme le point central, du point de distribution intérieur de la *Dominion Coal Company*—prenons Belleville comme le centre, dans une direction est, il y a treize comtés jusqu'à la frontière, et les besoins de ces comtés s'élèverait au total d'environ 535,000 tonnes de charbon bitumineux parce qu'il n'y a pas d'anthracite, je crois dans la Nouvelle-Ecosse. Il y a un débouché pour 535,000 tonnes dans un rayon pas trop éloigné de Montréal.

Q. Et cela vaut la peine que le mineur canadien s'en empare?—R. Cela vaut la peine d'essayer de s'en emparer, mais tout est contre lui; les taux de transport sont contre lui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Qu'est-ce qui est contre lui?—R. Les taux du transport, sans aucun doute.

Q. D'où?—R. Les taux de transport locaux à partir de Montréal, en descendant le euve. Il n'y a pas de tarif; il est local. Prenons, par exemple, le cas du charbon qui arrive à Ottawa. Il arrive par Cecil Junction, n'est-ce pas, M. Heney?

M. HENEY: Oui, Cecil Junction, Massena Springs et Ogdensburg; par divers endroits.

Le TÉMOIN: Par le point d'expédition de la région de Westmoreland, le tarif américain est de $3.60.

M. Ross:

Q. De quel endroit à quel autre endroit?—R. Des mines à la frontière. Nous dirons $4.02 jusqu'à Cecil Junction, et jusqu'à Montréal, $5.07.

M. Cowan:

Q. C'est le tarif américain?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Parlez-vous du charbon bitumineux?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. On nous a soumis il y a quelques jours le tarif de $4.53.

Un député:

Q. Le tarif de parcours ininterrompu est de $4.40?—R. Par voie de Cecil Junction, pas jusqu'à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que nous ne ferions pas bien de prendre note des taux de transport des voituriers lorsqu'ils paraîtront devant nous?

M. ROSS: Si ce témoin connaît les taux, pourquoi ne peut-il pas les donner?

Le PRÉSIDENT: Il semble y avoir une différence d'opinion considérable.

Le TÉMOIN: La différence consiste en ce qu'on considérait les deux tarifs à partir des mines à Ottawa, ce qui est établi, mais ce à quoi je fais allusion d'une manière particulière, c'est au charbon qui provient de nos propres mines. Je ne suis pas familier avec ce sujet.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quelles sont les mines dont vous parlez?—R. Celles de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Jusqu'à Montréal?—R. Oui. On transporte la plus grande quantité de ce charbon jusqu'à Montréal, et il est chargé sur des wagons et expédié dans ces treize comtés. Un tarif local prévaut, lequel est toujours plus élevé qu'un tarif d'entier parcours.

Q. De combien?—R. Je l'ignore. Peut-être un cent ou un cent et un quart, ou un cent et demi le mille.

M. Cowan:

Q. Est-ce que vous ne pouvez pas transporter ce charbon sur des chalands dans le haut du Saint-Laurent?—R. Je ne sais pas.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous avez dit qu'il n'était pas économique de transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario?—R. C'est impossible à un point de vue économique à l'heure actuelle.

Q. Est-ce que cela ne présuppose pas des choses que vous ne connaissez pas? Est-ce que cela ne présuppose pas le coût de la houille dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Précisément.

Q. Et aussi les frais de transport de la Nouvelle-Ecosse à Montréal?—R. Oui.

Q. Aussi bien que les taux de transport locaux jusqu'aux endroits devant être desservis dans l'Ontario?—R. Précisément.

Q. Lorsque vous dites que ce n'est pas économique à l'heure actuelle, nous devons supposer d'avance que vous êtes au courant de ces conditions?—R. D'une manière générale.

Q. Vous connaissez les frais généraux?—R. Généralement parlant. Je sais par exemple, qu'on ne peut pas transporter la houille venant de la Nouvelle-Ecosse à aussi bon marché dans la ville de Tweed ou de Perth, de nos jours, que des mines américaines.

Q. Pourquoi?—R. A cause des taux de transport.

Q. Quels taux de transport?—R. Les taux de transport à partir des mines jusqu'à destination, par comparaison avec les taux pour la houille venant de la Nouvelle-Ecosse.

Q. De quels taux parlez-vous? Vous ne parlez pas des taux pour le transport entièrement par chemin de fer?—R. Non.

Q. Le transport par eau jusqu'à Montréal?—R. Oui.

Q. Savez-vous ce qu'il est?—R. On m'a appris que le transport d'une tonne de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Tweed va coûter...

Q. Dans le cas de Montréal?—R. Dans le cas de Montréal. Mon renseignement est qu'on peut le transporter à Montréal pour environ $8.25 la tonne.

Q. Nous parlons des taux de transport, pas du coût de la houille aux mines?—R. Probablement $1.25 à $1.50 la tonne.

Q. Alors quels sont les taux de transport locaux?—R. Comme je l'ai dit, je ne sais pas. Je parle seulement d'après les renseignements que j'ai obtenus.

Q. Vous ne connaissez pas les taux de transport locaux?—R. Je parle d'après les renseignements que je possède, et je vous les donne: qu'ils varient de 1 cent et demi à 2 cents le mille, à partir de Montréal en allant dans une direction est, jusqu'aux ports de l'est.

Q. Vous avez des renseignements en ce qui concerne le coût de la production dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, je n'ai que ceux qu'on veut me donner, que la houille coûte $7 à la mine.

Q. Alors il serait inexact de dire que ce n'est pas économique de transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario?—R. Jusqu'à ce que ce soit réfuté, je pense que ce que j'ai dit est exact.

Q. Vous prenez sur vous de déclarer que ce n'est pas économique de transporter la houille de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario?—R. Précisément.

Le PRÉSIDENT: Ce qu'il dit n'est que son opinion personnelle.

Le TÉMOIN: Basée sur la déclaration que la houille coûte $7 aux mines.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Nous n'avons pas entendu de témoignages ici dans ce sens?—R. Je l'ignore; je pense qu'on en a donné.

Q. Non. Il y a le témoignage comme quoi on a offert de la vendre $7 à bord des navires sur la côte de l'Atlantique.—R. Oui, pour $7 au point d'expédition.

Q. C'est une offre de vente?—R. Je comprends.

Q. Mais ce n'est pas le coût de production?—R. Je ne connais rien du coût de production.

Q. Si vous ne connaissez rien du coût de production, alors il n'est pas juste de déclarer qu'il n'est pas économique d'expédier le charbon dans l'Ontario?—R. Je ne sais trop. J'ai basé ma déclaration sur une déclaration antérieure, mais vous dites qu'on a fait l'offre de vendre la houille à $7 aux endroits d'origine. Est-il possible de l'avoir à meilleur marché?

Q. Je n'ai pas de doute qu'on peut l'avoir à meilleur marché. R. Est-ce possible?

Q. Je ne suis pas le témoin.—R. Encore; vous voulez que je partage votre avis mais en même temps lorsque je sais ce dont je parle, vous, ne voulez pas dire qu'il est possible d'avoir de la houille à $7 la tonne.

Q. La houille a été offerte à $7. Pouvez-vous l'avoir?—R. C'est là où je veux en venir. Est-il possible de faire venir de la houille et de la délivrer à Montréal pour $7 la tonne?

Q. Il a été fait une offre à $7 et on a dit que $7 était un prix trop élevé, et aussi que le coût de la production—il semble que vous n'ayiez pas lu tous les témoignages donnés—que le coût de la production a été donné par le président de la *Dominion Steel Co.*, la plus grande fabricante d'acier à cet endroit, comme étant de $3.40. Maintenant, en supposant qu'il est de $3.40 ou même de $4, ou qu'il va jusqu'à $4.25, votre déclaration ne serait pas fondée.—R. Elle serait fondée jusqu'à ce qu'il soit possible de se procurer cete houille pour moins de $7 à son endroit d'origine.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il ne serait pas préférable de faire discuter cette question par le comité? Le témoin a donné son avis. Je pense que le meilleur moyen ce serait de laisser le comité en décider.

M. MCKENZIE: Je pense que c'est ce que M. Dick a dit, qu'elle revenait à $8 et quelques cents à Montréal.

M. DOUGLAS: Non, M. Dick, par exemple, a déclaré que le coût total de la livraison de la houille à Toronto dépasserait légèrement $6—son témoignage dit $6.04, en supposant que le taux du transport de Montréal à Toronto est selon le tarif de un demi cent la tonne, ce qui est le même taux de transport que le chemin de fer du Grand-Tronc demande pour transporter le charbon américain au Canada—alors nous pourrions délivrer la houille de la Nouvelle-Ecosse à $6.04 la tonne, contre le prix qu'on demande à l'heure actuelle à Toronto, d'environ $7.50—il a dit $7.50 bien qu'il ne s'est pas exprimé clairement sur ce qu'était le prix à cet endroit pour le charbon américain, de sorte que le témoignage de M. Dick dit que c'est économique.

Le PRÉSIDENT: Le comité va tenir compte de ces déclarations lorsque nous allons étudier la question. Je crois que j'ai interrompu M. Ross il y a quelques instants, et je pense qu'il devrait maintenant avoir cette occasion de prendre la parole.

M. ROSS: J'avais l'intention de parler de la substitution possible de l'anthracite par le charbon bitumineux et de sa praticabilité. C'est ce dont j'avais l'intention de parler.

M. Ross:

Q. Est-ce que nos consommateurs domestiques, M. Harrington, avec les fournaises habituellement employées dans l'Ontario—pourquoi ne pourraient-ils pas employer le charbon bitumineux au lieu de l'anthracite, sauf à cause de cette ignorance dont vous avez parlé? On emploie dans l'Ouest du charbon bitumineux venant des mines de Galt, pour le chauffage des maisons. C'est impossible que nous fassions de même?—R. Non, ce n'est pas impossible; c'est une question d'enseigner aux gens à le faire.

Q. Est-ce la seule chose qui manque?—R. Oui.

Q. Vous dites que ce charbon est plus sale?—R. Sans aucun doute.

Q. Existe-t-il quelque dispositif pour se débarrasser de cette saleté?—R. Pas à l'heure actuelle.

Q. Est-ce qu'il chaufferait aussi bien les maisons?—R. Non, il ne donne pas une chaleur aussi régulière que l'anthracite. La raison en est que la houille, aussitôt que l'air froid vient en contact avec elle lorsque l'on modère le feu, s'obstrue à la surface, cela fait que la chaleur reste en dedans, au lieu de se répandre à l'extérieur.

Q. En votre qualité de practicien, quelle est votre suggestion au sujet de ce que devraient faire les consommateurs domestiques afin d'employer le charbon bitumineux avec tous les avantages possibles?—R. Je suggérerais de le mélanger avec de l'anthracite.

Q. En supposant qu'ils ne peuvent pas se procurer de l'anthracite?—R. Alors la seule chose qui leur reste à faire c'est de faire arranger les grils de leurs fournaises.

Q. Comment?—R. A l'heure actuelle, les grils pour l'anthracite sont assez larges pour permettre aux cendres et au mâchefer de s'échapper. Il faudrait les faire ajuster afin qu'il y ait un noyau de houille non consumée au centre. Ce noyau absorberait les gaz, et entourerait la houille d'un anneau de feu, ce qui n'est pas le cas avec le gril ordinaire.

Q. Qu'est-ce que vous voulez dire par un "noyau", une ouverture?—R. Non, le remplissage avec de la houille brute, de la houille non consommée et il faut laisser un très petit courant d'air. Cette houille demeure dans les côtés et elle est graduellement imprégnée par la chaleur venant des côtés, le feu se communique à la houille, absorbe les gaz, et ceux-ci brûlent la houille au haut du morceau.

Q. Vous voule dire que lorsqu'il faut employer du charbon bitumineux pour le chauffage, il faut enlever le centre du feu?—R. Non, parce que ce noyau non consumé va le conserver très bien jusqu'à ce que le feu s'éteigne. Le feu se fraiera un chemin par l'ouverture, parce que l'autre charbon se trouve enveloppé. On l'a employé dans les maisons de Toronto avec d'assez bons résultats, mais en même temps les consommateurs ne l'aiment pas parce qu'il remplit la maison de fumée.

M. Cowan:

Q. Que voulez-vous dire par "remplit la maison de fumée"?—R. La houille fait toujours plus de fumée, et les cheminées sont construites pour l'évacuation des gaz de l'anthracite, et elles sont naturellement plus petites. Les cheminées où l'on brûle de la houille ont besoin d'une ouverture considérable pour les évacuer d'une manière suffisante et si l'ouverture n'est pas assez grande avec un petit tirant d'air par en arrière, la maison se remplit de suie.

Q. Cela peut dépendre de la construction des maisons, mais nous nous servons de de houille, presque entièrement dans notre ville, et je n'ai jamais entendu de plaintes. R.—Avez-vous comporé les ouvertures dans les cheminées, avec les ouverturres dans les cheminées dans les villes?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. La grosseur du tuyau de poêle causerait bien des ennuis?—R Sans doute.

M. Cowan:

Q. La houille de l'Alberta et celle de la Nouvelle-Ecosse se convertissent très bien en coke. Le professeur Pitcher, lorsqu'il a donné son témoignage devant nous il y a quelques jours a dit que chaque fois qu'on a pu engager les gens à se servir du coke, ils ne voulaient plus employer l'anthracite. Si tel est le cas, avec très peu de propagande, est-ce que cela ne répondrait pas à la situation dans l'Ontarrio?—R. Oui, mais avec tout le respect que j'éprouve pour M. Pitcher, d'après l'expérience que j'ai eue à Toronto, je ne suis pas de son avis. Il se présente actuellement un cas de ce genre à Toronto. Avant la guerre les buanderies chinoises à Toronto employaient le coke. Il n'y en avait pas deux pour cent qui employaient la houille. Elles n'ont pas pu se procurer du coke à Toronto, à cause de la quantité de houille dont avaient besoin les compagnies de gaz pour la fabrication de leur gaz, et les buanderies chinoises ont eu recours à l'anthracite et elles l'ont toujours employé depuis, et c'est difficile de les faire revenir à l'emploi du coke. Les Chinois préfèrent maintenant l'anthracite. Dans le cas des maisons dans lesquelles on employait du coke pendant toute la durée de cette période, on se sert aujourd'hui d'anthracite. Les gens reviendront peut-être à l'emploi du coke, mais comme vous dites, c'est une question de propagande; il faut leur faire comprendre la pénurie et leur apprendre que l'approvisionnement d'anthracite diminue et n'augmentera pas de nouveau ni ne deviendra normal.

M. Cowan:

Q. En d'autres termes, la nécessité est la seule chose qui convaincra les gens de l'Ontario?—R. Absolument rien autre.

Q. M. Harrington, récemment, le gouvernement du Manitoba, le gouvernement de la Saskatchewan et le gouvernement fédéral—les trois—ont fait la démonstration d'une installation pour la fabrication de briquettes. Ils fabriquent à l'heure actuelle des briquettes carbonisées qui, selon le rapport de notre propre bureau de recherches, sont les équivalentes de l'anthacite américain en ce qui concerne leurs propriétés calorifiques. Il n'y a ni cendres, ni mâchefer, ni poussière. Ces briquettes seront expédiées, à Fort-William pour $14 la tonne. Est-ce qu'elles pourraient faire face à la concurrence causée par l'anthracite dans la province d'Ontario, $14 à Fort-William? Combien cela coûterait-il pour la traversée du lac?—R. Le prix de la traversée est problématique. Dans le cas des grands centres de consommation de l'Ontario, il faut calculer que les taux de transport sur les lacs seront plus élevés, parce que les bateaux iraient de Belleville ou de Kingston, ou d'Ogdensburg ou d'Hamilton, pour revenir à Oswego ou à Charlotte, allèges—ils reviendraient allèges, et naturellement le coût serait plus élevé.

Ce n'est pas la principale objection toutefois.

Q. Quelle est l'objection principale?—R. La détérioration.

Q. Il n'y a pas de détérioration?—R. Je vous demande pardon, elle existe.

Q. Je les ai employées durant des années.—R. Les briquettes arrivent par wagoss, et on les décharge dans les élévateurs, on les met en monceaux, puis on les recharge et on les décharge dans les cales des bateaux, et on amène les bateaux aux quais, on fait descendre les bennes dans l'écoutille, on les remonte remplies, et on les recharge dans les wagons. Lorsqu'elles sont arrivées à dstination, il faut les déchargr ds wagons et les transporter chez vous, les y décharger et les jeter dans-la cave—il y a certainement beaucoup de détérioration.

Q. Je n'en ai jamais été témoin.

Le président:

Q. Existe-t-il un excédent de briquettes disponibles pour l'usage de l'Ontario?

M. COWAN: La quantité est actuellement limitée, la seule usine qui les fabrique maintenant est limitée, c'est vrai, mais il y a cinquante-neuf milliards d tonnes de

houille là-bas pour la fabrication de ces briquettes. Cette houille est éparpillée dans tout le Manitoba et la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: On peut construire des usines en tout temps. Il faudrait employer une autre unité, et on s'attendait à ce qu'une entreprise privée s'y engageât, parce que ces briquettes peuvent être fabriqués et mises en tas à Regina pour moins que vingt-cinq sous chacune. J'ai payé de vingt-cinq à trente piastres la tonne pour du charbon dans la ville d'Ottawa, depuis que j'y habite, et c'est la chose la plus sale, c'est absolument un crime de permettre qu'on l'importe ici. C'est contre cela que nous avons à faire la lutte.

Le TÉMOIN: Je ne vous blâme pas du tout pour les expressions dont vous vous servez. Je ne pense pas qu'elles sont assez fortes. J'en ai entendu quelques-unes hier au prix desquelles les vôtres pourraient être mises dans la Bible et se trouver tout à fait à leur place.

M. COWAN: C'est un crime de permettre qu'elles viennent ici.

Le TÉMOIN: C'est une des difficultés auxquelles nous avons eu à faire face. Il y a des marchands à Ottawa qui reçoivent du charbon en temps normal, et même dans une éventualité, des compagnies fusionnées. Ces compagnies ont examiné autant que possible leur charbon. Naturellement, d'après les lois de la Pnsylvanie, on leur permet une certaine quantité d'impuretés et aussi de mêler jusqu'à un certain point les différentes grosseurs de charbon, mais elles ne se confinent pas toujours à cela, vu que ces lois ne permettent pas, si ce n'est rarement, d'extraire du charbon qui n'est pas de bonne qualité. Mais lorsque ce charbon est extrait dans des périodes d'éventualité, les marchands eux-mêmes se transportent dans les mines, ils achètent une certaine quantité de charbon et ils ne le voient pas jusqu'à ce que le transport soit payé — c'est là une des conditions, il faut payer le transport d'avance en fonds américains — et ils ont le charbon sur les bras avant de le voir. Ce n'est pas leur faute. Ils ne voient pas le charbon. Ils ont fait du mieux qu'ils ont pu pour obliger leurs clients, et il faut que les clients courent un risque. Tout cela est causé par des conditions anormales et par l'absence d'inspection ou d'un inspecteur aux mines, ou de l'absence d'inspecteurs à l'emploi du gouvernement fédéral pour la surveillance du charbon lorsqu'il arrive. Si cela se faisait, l'effet moral seul suffirait à chasser bientôt les " oiseaux de neige ".

Le président:

Q. Que pensez-vous d'un système d'inspection?—R. Il est absolument essentiel.

Q. Est-il praticable?—R. Certainement, oui.

Q. Comment pourrait-on le mettre à exécution?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Est-ce pour l'anthracite ou pour n'importe quel charbon?

Le TÉMOIN: Pour n'importe quel charbon. C'est facile. Par exemple, nous avons nos quatre compagnies principales — nous en avons seulement quatre — qui requièrent notre attention. Il est inutile de s'objecter à notre charbon, parce que si vous le faites, vous ne l'obtenez pas. Notre charbon est sale seulement parce qu'il est déchargé dans les bateaux et sorti de nouveau. La saleté est composée de détérioration, de saletés et d'érosions. Il y a déjà eu une époque où c'était pire qu'aujourd'hui, mais maintenant qu'on se sert d'un chargeur complet — c'est-à-dire, lorsqu'un wagon est amené sur un pont à chevalets, il est saisi par une grue et il est renversé sans dessus dessous, le charbon descend dans la cale du navire en vrac et l'érosion est moindre que s'il était déversé dans une chute et descendait dans le navire, sous forme de ruisseaux, si on peut dire.

M. McKenzie:

Q. Quel est le but de cette inspection? De procurer le meilleur charbon à nos gens?—R. Précisément.

Q. Et le propriétaire de mine en charge les wagons et l'envoie?—R. Oui.

Q. Cette inspection serait au désavantage de nos gens. On ne peut pas remonter aux mineurs?—R. Non, je ne dirais pas cela, et pour la raison que voici: ce ne sont pas les mineurs qui vendent le charbon.

Q. Les propriétaires de mines?—R. Ni les propriétaires de mines. Ce sont les courtiers. Si cette inspection avait lieu, les courtiers sauraient qu'il est inutile de se procurer ce charbon malpropre, vu qu'il leur serait renvoyé. L'effet moral seul serait une aide immense.

Q. Et cela aiderait sur toute la ligne?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Alors le courtier s'adresserait au propriétaire de mine et lui dirait: "Il va falloir que vous me vendiez du charbon propre"?—R. Oui.

Q. Parce qu'il ne pourrait pas vendre son charbon sale?—R. Non.

Q. Et ainsi il ne l'achèterait pas?—R. C'est cela.

Q. Est-ce que je vous ai bien compris, M. Harrington, lorsque je vous ai entendu dire il y a quelques instants, en ce qui concerne l'anthracite, que les détaillants à Toronto ne peuvent pas acheter de l'anthracite des compagnies affiliées?—R. Non; vous feriez mieux de qualifier cette question, M. Ross. Lorsque j'ai dit les "détaillants", je n'ai pas parlé de tous les détaillants. J'ai dit que les compagnies affiliées exercent un commerce régulier dans l'Ontario depuis trente ans.

Q. Cela comprenait les détaillants?—R. Oui.

Le président:

Q. Quelques-uns d'entre eux?—R. Oui, quelques-uns d'entre eux. Sans doute, cela comprend les marchands de gros également, mais les compagnies affiliées n'ont pas de marchands de gros dans la province d'Ontario; ce sont tous des détaillants.

M. Ross:

Q. Un instant. Alors le détaillant qui se trouve dans une position particulièrement avantageuse parce qu'il peut acheter des compagnies affiliées, va obtenir son charbon à bien meilleur marché que le détaillant qui est obligé d'acheter des compagnies de détail?—R. Précisément.

Q. Est-ce que cela dépend du montant qu'un homme peut acheter des compagnies de détail?—R. Non, pas aujourd'hui. Anciennement, oui. De fait le propriétaire de mins affiliées a eu une demande plus forte et est satisfait d'envoyer la plus petite quantité possible au delà de la frontière.

Q. Alors c'est entièrement une question d'affaires, parce que les compagnies affiliées vont vendre à leurs propres clients d'abord?—R. C'est bien cela.

Q. Que pouvez-vous dire, en votre qualité de contrôleur du combustible — si vous aviez la direction de tout l'approvisionnement pour la province d'Ontario, qu'est-ce qui vous fait dire que vous ne pourriez pas vous adresser à une compagnie affiliée et dire: "Je vais vous donner une commande de trois millions de tonnes", et être capable d'avoir ce charbon à un prix plus bas, en épargnant de quatre à cinq piastres par tonne? Vous dites que vous ne pouvez pas faire cela?—R. Non, monsieur.

Q. Cela est incompréhensible pour moi.—R. Je pense que je puis éclaircir ce point dans un instant. Si je faisais cela — nous allons supposer qu'il y a quatre de ces compagnies qui approvisionnent l'Ontario, cela voudrait dire 750,000 tonnes de chaque compagnie. Il faudrait qu'elles me fournissent cette quantité de charbon, et afin de faire cela, il faudrait qu'elles rompent toutes relations d'affaires avec 20 ou 30 de leurs clients aux Etats-Unis.

Q. Vous supposez qu'il n'y a pas de possibilité d'une plus grande exploitation des mines?—R. Je vous ai déjà dit, M. Ross, que la production est limitée aux mines

dont nous parlons—les mines d'anthracite. Il n'y en a que 432 milles carrés, qui sont entièrement exploités.

Q. Vous avez dit que vous aviez là un approvisionnement pour 50 ans?—R. Oui, mais pas pour le Canada. Je vais vous dire que je calcule réellement que si dans dix ans, vous pouvez avoir 100,000 tonnes d'anthracite dans l'Ontario, vous serez chanceux.

Q. J'apprécie cela, mais cela ne milite pas contre le point que je veux vous faire comprendre, que ces compagnies apprécieraient une offre de ce genre.—R. Elles sont restreintes.

Q. Comment?—R. L'exploitation des mines est restreinte.

Q. Le charbon est là?—R. Oui. Dans le cas de quelques-unes de nos mines les plus considérables. . .

Q. Ce n'est qu'une question d'avoir des mineurs et des capitaux.—Est-ce que. . .

Q. Bien, répondez.—R. Un instant. L'exploitation des mines d'anthracite peut être assimilée à cette chambre. Vous êtes restreints à cet espace. Si vous passez par cette fenêtre vous allez tomber en bas; si vous allez en dehors des parois de ces mines, vous tombez dans l'argile; il n'y a pas de charbon. Il s'étend en veines. Cette veine peut se trouver à six ou sept cents pieds sous terre. Elle est limitée aussi sous le rapport de la hauteur. Elle peut n'avoir que huit ou peut-être dix pieds—très rarement plus que cela, bien que quelquefois elles aient 16 pieds de haut. C'est la hauteur maximum, on n'y peut faire travailler qu'un certain nombre de mineurs, et on ne peut en extraire qu'un certain nombre de tonnes chaque jour. Il y a un autre facteur, comme la chose est déjà arrivée dans l'une des mines où on a avancé dans onze cents verges. . .

Q. Est-ce qu'on ne peut pas exploiter d'autres veines?—R. On ne les a pas. Les autres compagnies s'occupent des autres veines sur leur propriété. Il faut que vous vous rappeliez qu'elles ont à leur emploi les géologues les plus compétents qui font des recherches constantes dans le but de trouver des veines nouvelles. Pour arriver à une veine, de l'autre extrémité—on ne peut calculer le coût, parce qu'il faudrait creuser à partir de l'autre extrémité, et dans bien des cas, elles sont situées au-dessous d'une rivière.

Q. Laissez-moi y arriver autrement. Les mines fournissent trois millions de tonnes de charbon à l'Ontario. Est-ce que le contrôleur du combustible ne pourrait pas s'adresser à un certain nombre de compagnies indépendantes, et conclure des contrats avec elles?—R. Non.

Q. Pourquoi pas?—R. Les compagnies indépendantes sont en dehors. . .

M. Cowan:

Q. Aussitôt que vous signez un contrat avec elles, elles deviennent des compagnies affiliées?—R. Non, pas nécessairement. La raison en est qu les compagnies indépendantes les plus considérables ont leurs contrats aux Etats-Unis.

M. Ross:

Q. Mais elles nous fournissent le charbon?—R. Ce qui en reste. Supposons, qu'en qualité de contrôleur du combustible, je me rendais aux mines—je ne pourrais pas signer un contrat pour un approvisionnement de trois millions de tonnes, parce que je pense qu'à peu près soixante pour cent du charbon qui entre dans l'Ontario, est apporté par les compagnies affiliées, et cela ne laisserait qu'environ quarante pour cent pour un contrat de 1,200,000 tonnes.

Le président:

Q. Il faudrait avoir un ordre pour cette quantité?—R. Il faudrait avoir un ordre pour cette quantité. En premier lieu, je me butte à cette difficulté; qui va me donner l'ordre?

M. Ross:

Q. Comme question de fait, vous savez d'où viendrait l'ordre?—R. Je ne le sais pas. Nous allons supposer pour des fins de discussion que j'ai obtenu cet ordre de 1,200,000 tonnes. Je ne pense pas que parmi toutes les compagnies indépendantes, il y en ait au delà de 40 dont la production annuelle dépasserait cette quantité, et il est passablement acheté pour d'autres—acquis, soit par les compagnies affiliées ou par les compagnies puissantes du dehors. Il me faudrait répartir tous ces contrats entre un certain nombre et aussitôt que je ferais cela je créerais de la concurrence, et elles ne voudraient pas faire des affaires avec moi. Supposons que je leur dirais: "Voici un prix, 75 cents plus élevé, 75 cents de plus que ce que vous demandez à ces gens", même alors je doute si elles consentiraient.

Q. L'avez-vous déjà essayé?—R. Non, et je ne le ferai jamais parce que je sais ce qui arrivera, et parce qu'il y a eu d'autres personnes qui l'ont essayé, et il est arrivé qu'immédiatement le prix a monté de quatre ou cinq piastres au-dessus des autres.

Q. Je comprends que ces hommes qui ont des contrats considérables pour de l'anthracite—disons qu'ils ont envoyé une commande de 300,000 tonnes à une compagnie affiliée—il faut qu'ils le prennent à tant par mois.—R. Règle générale.

Q. Tant par mois?—R. Tant par mois.

Q. Et la difficulté c'est que les facilités d'entreposage sont limitées?—R. Oui.

Q. Les gens n'achètent pas en avril, mai et juin et ainsi de suite, par conséquent il faut mettre fin à la commande?—R. Oui.

Q. Et cela veut dire la cessation du travail?—R. Oui.

Q. Si vous pouviez persuader aux gens de l'Ontario d'acheter leur charbon en mars, en avril et en mai, est-ce que le prix de l'anthracite serait réduit?—R. Sans doute, c'est ce que je me suis efforcé de faire, de leur faire acheter leur charbon durant ces mois. Tel a été mon seul orgueil durant ces dernières dix années.

Q. Est-ce que vous obtiendriez un prix réduit?—R. Absolument, surtout au printemps. Je veux parler d'un cas. . .

Q. Laissez-moi vous poser une autre question. Lorsque vous étiez contrôleur du combustible vous saviez quels étaient les détaillants qui obtenaient leur charbon des compagnies affiliées?—R. Oui.

Q. Et vous saviez quels étaient ceux qui l'obtenaient des compagnies indépendantes?—R. Oui.

Q. Est-ce que vous avez fait en sorte que les compagnies affiliées vendent à un prix moindre que les compagnies indépendantes?—R. Certainement.

Q. Vous ne leur avez alloué qu'un profit de trente cents?—R. Oui. Nous avons des prix variant de seize piastres à vingt-trois piastres, et ils sont tous justifiés.

Q. Chez différents marchands?—R. Oui, et dans la même ville.

Q. Ces prix dépendent de ce qu'ils ont payé leur charbon?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Quel profit leur permettiez-vous de faire?—R. Cinquante cents la tonne.

Q. Quel était le profit pour la production?—R. Je ne peux pas vous le dire.

Q. Qu'est-ce que vous estimeriez être un profit raisonnable?—R. Vraiment, je n'ai jamais approfondi le coût du charbon aux mines et je n'en connais rien. Je ne pense pas que je suis réellement qualifié pour le dire.

M. Cowan:

Q. Les marchands se contentent de cinquante cents la tonne?—R. Ils semblent se contenter de cela.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Qu'est-ce que vous leur allouez pour la houille?—R. Trente cents. Les marchands de gros reçoivent généralement leur charbon en chargements de wagon. Là où

ils le délivrent, ils ont les frais de livraison et les dépenses supplémentaires à considérer.

Q. Qu'est-ce que vous leur allouez par tonne?—R. Cela dépend. Quelquefois cela va jusqu'à $2.30, quelquefois seulement $1.50. Tout dépend de la distance parcourue.

Q. Ce prix comprend la livraison?—R. Oui.

Q. Mais je veux dire les dépenses supplémentaires, à part la livraison?—R. Vous voulez dire sur la houille en quantités de gros?

Q. Oui. Vous leur allouez d'abord trente cents?—R. Oui.

Q. Puis vous leur allouez les frais de livraison?—R. C'est-à-dire dans le cas où on a délivré le charbon des voies de garage publiques aux usines, où il n'y avait pas de place pour le mettre et où on était obligé de le recevoir chaque jour.

Q. Vous ne parlez pas surtout du charbon employé dans les maisons?—R. Non, il y en a comparativement très peu employé dans les maisons. Le charbon mou n'est pas vendu beaucoup pour la consommation domestique, mais même alors les mêmes circonstances prévalent chez les marchands importants de sorte qu'il n'y a pas de différence.

Q. Là où on l'emploie comme combustible dans les maisons?—R. Les mêmes conditions prévalent, en tant qu'il s'agit de la livraison, c'est le même travail.

Q. D'une manière approximative, qu'est-ce que vous allouez pour faire des affaires dans ce cas?—R. Il y a un si grand nombre de facteurs à considérer. Prenons le cas d'une ville comme Toronto. Un règlement empêche de déverser le charbon sur le trottoir. Il faut que le charbon soit mis en sacs dans les cours, et placé sur un camion dans des sacs, et porté sur le dos jusqu'à la voiture et jeté dans la cave. C'est la loi là-bas. Vous pouvez naturellement comprendre pourquoi il faut allouer une certaine dépense d'administration et pourquoi elle est élevée. Dans les districts ruraux, il n'existe pas de loi de ce genre. Dans le cas de la ville de Toronto le tout s'élève à $3.25 la tonne, à partir du temps où le charbon arrive à la voie de garage, jusqu'à ce qu'il soit jeté dans la cave du consommateur.

M. Cowan:

Q. $3.25 la tonne?—R. Oui.

Q. Est-ce que Toronto ne pressure pas ses citoyens?—R. Pas du tout. M. Connor, lorsqu'il était le contrôleur du combustible, a fait des recherches à fond sur les frais et il s'est déclaré surpris de voir que les marchands pouvaient vendre le charbon pour ce montant.

M. Ross:

Q. Cela comprend le loyer de bureau et le reste?—R. Oui.

Q. Pourquoi met-on le charbon en sacs?—R. Parce que le veut la loi.

Q. Pourquoi ce règlement?—R. Parce que les gens en marchant sur le poussier en couvrent leurs chaussures et l'emportent ensuite dans leurs maisons. Toronto est une ville propre.

M. COWAN: Je ne le pense pas.

Q. Vous avez dit que les détaillants étaient limités dans leurs profits alors que vous remplissiez les fonctions de contrôleur du combustible?—R. Oui.

Q. Leurs profits ne sont plus limités actuellement?—R. Non.

Q. Et le public est exposé à être pressuré à l'heure actuelle?—A. Absolument.

M. McKenzie:

Q. Je crois que nous avons posé des questions sur un grand nombre de sujets qui n'ont presque rien à voir avec nos fonctions. Vous avez dit il y a un instant que vous croyiez que dans dix ans l'anthracite deviendrait un luxe dans l'Ontario?—R. Oui.

Q. Je n'ai pas entendu tout votre témoignage, M. Harrington. Avez-vous quelques propositions à faire au peuple d'Ontario au sujets de substituts pour l'anthracite? —R. Je les ai faites dans les recommandations que je vous ai soumises.

Q. Je ne les ai pas lues. En un mot, qu'avez-vous dit?—R. J'ai recommandé l'établissement de fours pour le traitement des sous-produits afin d'assurer un approvisionnement abondant de coke et aussi...

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Où seraient-ils situés?—R. Aux endroits devant être désignés par les personnes qui s'occuperont de cette affaire.

Q. Dans le pays?—R. Dans l'Ontario. Il y a une chose, cependant, qu'il va falloir considérer, et cela sera, comme vous le dites, à propos des localités, parce qu'elles sont très sujettes à empiéter les unes sur les autres dans leurs opérations.

M. McKenzie:

Q. Alors vous recommandez—mais où trouveriez-vous ce charbon pour la fabrication de ce coke?—R. Il ne faut pas de l'anthracite pour faire du coke; on peut employer le charbon bitumineux.

Q. Je connais tout ce qui concerne le coke.—R. C'est une substance bitumineuse, par conséquent il n'y a pas de doute à ce sujet. Ce serait une question d'établir la concurrence pour ce commerce, si possible, entre le charbon domestique et le charbon importé.

Q. Est-ce que vous recommanderiez l'importation du charbon américain et sa conversion en coke? Je veux dire du charbon bitumineux?—R. Si on peut l'extraire de nos mines, tant mieux. Si la chose peut s'arranger de cette manière, tant mieux.

Q. Mais vous dites que vous n'avez pas d'expérience en ce qui concerne la combustion du charbon bitumineux dans vos fournaises à Toronto?—R. Je ne sais rien qui me permettrait de le recommander encore, sauf la reconstruction de nos cheminées et de nos fournaises.

Q. Tout ce que j'ai à vous dire, monsieur Harrington, si cela peut vous être de quelque utilité, c'est que je tiens maison depuis trente ans, et je me fais vieux. J'ai une fournaise dans ma cave. J'ai brûlé du charbon bitumineux durant ces trente ans, et il n'y a jamais eu rien qui ressemblât à un accident et ma maison a toujours été chaude.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je n'ai pas tenu maison pendant aussi longtemps; pendant seulement vingt ans.

Le TÉMOIN: Vous méritez certainement des félicitations.

M. Cowan:

Q. Il y a longtemps, alors que j'étais plus jeune que je le suis maintenant, je construisais des maisons à Toronto. C'était mon état, et je connais quelque chose concernant la grandeur des cheminées à Toronto, aussi bien qu'à propos des cheminées dans ma propre ville. Nos cheminées ne sont pas plus grosses, et j'ai brûlé de la houille bitumineuse et je n'ai jamais eu de difficultés. Nous en faisons le nettoyage chaque automne, c'est vrai, mais c'est tout ce que nous faisons, et je ne puis pas comprendre la raison pour laquelle vous ne pouvez pas brûler la houille bitumineuse dans vos fournaises dans l'Ontario. Sur la ferme où je suis né dans l'Ontario, nous avions une série d'anciennes cheminées de pierre de dimensions régulières.—R. Est-ce qu'elles étaient divisées au centre?

Q. Quelques-unes l'étaient.—R. Règle générale, les maisons de fermes et toutes les maisons construites dans la campagne ont des tuyaux droits ouverts, alors que dans les villes, ils sont généralement divisés. De fait, 99 pour 100 sont divisés pour recevoir le tuyau de la fournaise d'un côté, et le tuyau de la cuisinière de l'autre.

Q. Mon avis, monsieur Harrington, c'est que les raisons avancées sont purement imaginaires. Je pense que vous constaterez que si les gens veulent s'en donner la peine, ils pourront brûler notre charbon de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Alberta dans l'Ontario.—R. Cela revient à ma première recommandation de faire une campagne de propagande sur une vaste échelle.

Q. L'Ontario ne veut pas entendre parler de ce charbon et le plus tôt elle réalisera qu'elle fait partie de cette confédération, le mieux ce sera.—R. C'est tout à fait cela.

Le PRÉSIDENT: Puisque nous avons entendu les deux côtés de la question, nous allons entendre le témoin sur la situation du charbon bitumineux en tant qu'elle affecte la vie industrielle dans l'Ontario.

Le président:

Q. Je pense que vous avez donné la quantité employée par les industries ontariennes?—R. Oui.

Q. Quelle est-elle?—R. Environ 3,000,000 de tonnes pour les industries.

Q. Vous en avez parlé au long dans votre déclaration. Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de l'importance de la continuation des fonctions d'un contrôleur du combustible dans l'intérêt de la vie industrielle dans l'Ontario?—R. Précisément, et je vous en ai donné les grandes lignes dans cette déclaration.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de nous dire de quelle manière — énumérez quelques-unes des méthodes que vous avez adoptées afin d'aider les fabriques à fonctionner — je veux dire les méthodes pratiques adoptées.—R. La principale difficulté à laquelle nous avons à faire face dans le cas de la houille provient du transport durant l'hiver, et aussi des graves dangers causés par les difficultés ouvrières aux mines. Dans l'un ou l'autre de ces cas ou dans les deux, les probabilités — presque la possibilité d'un embargo par les autorités américaines existent. Ce serait naturellement dans les intérêts de leurs industries domestiques. C'est toujours ainsi. Elles veulent être protégées, et une des manières de le faire, c'est de défendre l'exportation du charbon des Etats-Unis, soit en Europe, ou au Canada. Il est nécessaire, afin que ces industries soient protégées, d'avoir sous la main pour consultation immédiate, des statistiques exactes concernant la quantité de charbon consumée dans chaque municipalité par ces diverses industries, donnant la préférence aux utilités publiques, telles qu'aqueducs, usines à gaz, et puis aux chemins de fer; après viennent les hôpitaux, et ensuite les institutions publiques, en tant qu'il s'agit du charbon bitumineux, de sorte que dès qu'une municipalité s'adresse au contrôleur du combustible pour avoir son aide, celui-ci est en mesure de savoir immédiatement, d'un coup d'œil sur ses données, si ces demandes sont imaginaires, si elles sont occasionnées par la panique, ou si elles sont réelles. Dans ce dernier cas, il est en mesure en vertu de l'autorité qu'il possède, d'entrer en contact avec une municipalité, qui a en magasin un approvisionnement plus considérable que celui dont elle a besoin, pour une semaine ou dix jours, en obtenir une provision, et l'envoyer à l'endroit qui en manque.

Le président:

Q. Est-ce que cela a été fait quelquefois?—R. Oui.

Q. Dans l'absence d'un contrôleur du combustible qu'arriverait-il?—R. Précisément ce qui est arrivé aux Etats-Unis.

Q. Les industriels n'obtiendraient pas leur charbon?—R. Ils ne l'auraient pas obtenu et ils auraient été forcés de fermer leurs industries.

Q. Et les usines?—R. Je parle des usines.

Q. Je pensais que vous parliez des hôpitaux et des institutions publiques.—R. Non, nous en avons pris bien soin, et leur avons accordé la préférence, mais en ce qui concerne nos usines, l'occasion de les fermer ne s'est aucunement présentée.

Nous les avons approvisionnées jusqu'à cette période où monsieur McGrath a obtenu 500 wagons par jour.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Que feriez-vous si l'approvisionnement des Etats-Unis était immédiatement supprimé?—R. J'avoue que je serais surpris en un sens, mais je ne crois pas que je serais déconcerté. D'abord, j'essaierais de trouver tout le charbon dont j'aurais besoin dans l'Ontario, et je m'occuperais de la Nouvelle-Ecosse — c'est l'endroit le plus rapproché de notre province. Dans une circonstance comme celle-là, vous comprenez que le prix importe peu. Il faut avoir le charbon; le prix n'a aucune importance.

Q. Quel est le prix de la houille bitumineuse américaine à Toronto, maintenant? —R. Il varie de $8.75 à $9.

Q. Délivrée par chemin de fer?—R. Oui.

Q. Transportée par chemin de fer?—R. Oui.

Q. Quel en est le prix, lorsqu'elle est délivrée par navires?—R. Il n'y a pas beaucoup de différence lorsque la livraison se fait par navires. Il y aurait une différence d'environ 25 cents. Mais nous sommes placés dans une position désavantageuse à Toronto; il n'y a qu'un dock dans la ville de Toronto qui a des voies de raccordement et c'est celui de la *Century Coal Dock Company.*

Q. C'est du charbon tout-venant?—R. Oui. Ce qui est arrivé dans ce—supposons qu'il y a une cour, disons, à cinq ou six rues de distance?

Q. Je ne pense pas que cela fasse une grande différence.—R. Cela en fait une, dans ce sens. Il est impossible de sortir un wagon de ce genre et de le garer sur votre voie d'évitement à moins de 90 cents la tonne.

Q. De sorte qu'il faut ajouter 90 cents?—R. Oui.

Q. De sorte que le prix de la houille serait de $8.75 plus 90 cents.

M. CHISHOLM: Où?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Délivrée à Toronto.

M. CHISHOLM: D'où?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Des Etats-Unis par voie ferrée, mais cela ne fait pas une grande différence de cette manière.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quel est le prix du coke?—R. Nous avons des fours à coke qui fonctionnent à l'heure actuelle.

Q. Mais pour celui des Etats-Unis?—R. Le coke américain serait délivré à Toronto maintenant à environ $11.

Q. Et les 90 cents supplémentaires?—R. Non, on n'expédie pas le coke par eau. Tout le trajet se fait par chemin de fer. Les 90 cents s'appliquent aux livraisons par voie ferrée à partir des quais jusqu'à n'importe quel endroit dans la ville de Toronto.

Q. Et ces frais additionnels ne s'appliquent pas au coke?—R. A la houille transportée par chemin de fer, de la frontière, distance de 116 milles, au coût de $1.15.

M. McKenzie:

Q. Monsieur Harrington, je voulais vous poser une question. Vous rappelez-vous le temps où on imposait un droit sur l'anthracite?—R. Oui, je me le rappelle.

Q. Combien y a-t-il de temps qu'on l'a aboli?—R. Je dirais vingt ou vingt-cinq ans.

Q. Est-ce que l'anthracite est devenu meilleur marché parce qu'on a aboli la douane?—R. Il est arrivé que la douane a été retranchée alors que l'anthracite a monté, de sorte qu'il y a eu compensation.

Q. Est-ce que l'anthracite est devenu meilleur marché parce que la douane a été enlevée?—R. Non, mais ce n'a pas été la faute de...

Q. Ce n'est pas une explication du tout.

Le PRÉSIDENT: Ça été le résultat ordinaire.

M. McKenzie:

Q. Les Américains ont maintenu le prix malgré tout?—R. Précisément.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quelqu'un désire poser d'autres questions à monsieur Harrington?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Monsieur Harrington, vous avez une idée très pessimiste de la situation de l'anthracite aux Etats-Unis.—R. Cette idée est bien motivée.

Q. Je pense que vous avez dit qu'il y avait des centaines de milles carrées d'anthracite en ce pays?—R. Quatre cent-trente-deux milles carrés.

Q. Que renferment-ils?—R. En tant que nous pouvons en faire l'évaluation ils renferment approximativement vingt milliards — vous avez les statistiques?

Q. Non, je faisais le calcul à mesure que vous parliez.—R. Mais on calcule approximativement que les 432 milles carrés de territoire sont complètement remplis d'anthracite.

Q. Sous terre?—R. Sous terre. En supposant que dans ces circonstances avec la production maximum actuelle cela prendrait cent ans pour les épuiser, mais il faut se rappeler que c'est là une théorie. On suppose que ces circonstances existent quand c'est le contraire. Par exemple, en ce qui concerne les veines de houille. Une veine peut avoir une étendue, disons, de deux cents verges, et puis se rencontre ce qu'on appelle une faille; en d'autres termes, le mineur se trouve choc-à-choc contre du granit ou des blocs, et il est obligé d'employer des perforatrices et trouver la continuation de cette veine. Il pourrait être obligé de descendre cinquante ou soixante pieds avec son foret à diamant avant de la trouver. Ces cinquante ou soixante pieds peuvent être du roc, de l'ardoise ou de l'argile, et par conséquent il n'y a pas de charbon. Il faut tenir compte de tout cela dans la production possible à cet endroit, de sorte qu'en considérant tout ensemble, avec les nécessités des houillères, et le roc et l'ardoise qu'on rencontre, et les parties non productrices de la superficie remplie d'anthracite, une déduction de cinquante pour cent est raisonnable, par conséquent la limitation des mines productrices d'anthracite direct a été pratiquement et définitivement fixée à cinquante ans. Cela peut arriver spasmodiquement; on pourra peut-être en extraire une petite quantité après cette période, mais elle ne sera pas considérable.

M. Chisholm:

Q. En vue de cela, n'est-ce pas votre avis, en considérant l'augmentation dans la population, que dans un intervalle rapproché, les Etats-Unis n'en auront plus du tout pour l'exportation?—R. Je calcule que ce sera dans dix ans.

Q. Somme toute c'est à l'Ontario de trouver un autre endroit où s'approvisionner, et aussitôt que les Etats-Unis constateront que nous perdons notre temps et que nous ne faisons rien pour améliorer notre état, ou prendre des dispositions pour l'avenir, ils seront d'autant plus enclins à subvenir d'abord aux besoins de leurs gens. Charité bien ordonnée commence par soi-même.—R. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. McKenzie:

Q. Encore un mot. Que pensez-vous de la théorie ou de la proposition de chauffer les maisons par l'électricité?—R. Je ne crois pas que ce soit praticable. D'abord, je ne crois pas que ce soit possible. Je pense que vous avez des statistiques à ce sujet qui confirment ce que je dis, que ce n'est pas possible avec nos forces hydrauliques, ou même avec l'exploitation future de nos ressources hydrauliques, et avec les demandes augmentant sans cesse pour des fins d'usines—je ne crois pas qu'il soit possible de

produire assez d'électricité pour chauffer nos maisons suffisamment, pour nous dispenser de l'anthracite, ou nous dispenser de l'usage de n'importe quel charbon que ce soit.

Q. Avez-vous déjà considéré la question de la fourniture de la chaleur aux maisons par groupes—R. Vous voulez dire au moyen d'appareils de chauffage centraux? un mot, les dépenses initiales sont très élevées, mais ensuite ces appareils de chauffage

Q. Oui.—R. Oui, je l'ai considéré d'une manière sérieuse. Peut-être en avons-nous un exemple dans toutes les grandes villes des Etats-Unis.

Q. Quels résultats donnent-ils?—R. Ils en donnent de très bons.

Q. Est-ce qu'ils sont très dispendieux?—R. Les dépenses initiales naturellement sont fortes, parce qu'elles impliquent la construction d'une usine puissante, d'abris pour les chaudières, l'installation de chauffeurs mécaniques, la mise en place de tuyaux pour la vapeur, la pose de raccordements aux diverses maisons qui en ont besoin, en un mot les dépenses initiales sont très élevées, mais ensuite ces appareils de chauffage sont une source de revenus.

Le président:

Q. Quelle est l'épargne réalisée par comparaison avec la méthode actuelle?—R. L'épargne en tant qu'il s'agit de la consommation du charbon s'établit à quarante pour cent.

M. McKenzie:

Q. Et on évite la sortie des cendres et autres travaux nécessités par une fournaise?—R. Oui, et la maison est propre.

Q. La maison est absolument exempte de toutes malpropretés?—O. Oui, mais naturellement ce sont les dépenses initiales qu'il faut considérer.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le comité a fini d'entendre M. Harrington?

M. Cowan:

Q. Rien qu'une question. Votre position a été abolie?—R. Oui.

Q. Y a-t-il quelqu'un occupant une position officielle dans l'Ontario qui puisse avertir les gens des conditions auxquelles ils auront à faire face cet automne?—R. Non.

Q. Il n'y a absolument personne?—R. Non.

Q. S'il y a pénurie les ministères du gouvernement vont souffrir comme tout le monde?—R. Certainement, oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous attendez-vous à une pénurie?—R. Je m'y attends certainement.

Q. De houille bitumineuse?—R. Je parle de l'anthracite; je ne suis pas aussi pessimiste à propos de la houille.

Q. Comment la production de la houille bitumineuse cette année se compare-t-elle avec la production de 1920?—R. Il y a une grande dépréciation.

Q. Elle est beaucoup moindre?—R. Oui, en conséquence du manque de demande et de la non-existence de contrats.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Harrington a dit ceci dans son témoignage avant que vous arriviez, M. Douglas.

M. DOUGLAS: J'étais à une autre assemblée de comité.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser à M. Harrington? Nous vous remercions beaucoup d'avoir bien voulu comparaître ici et nous apprécions ce que vous avez déclaré.

Le comité s'ajourne jusqu'à jeudi, le 28 avril, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 425,
JEUDI, le 28 avril 1921.

Le comité spécial nommé afin de s'enquérir sur toutes les questions se relatant à l'approvisionnement futur de combustible en Canada se réunit à 10.45 heures du matin, M. Steele au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous avoir la bonté d'observer l'ordre, messieurs, s'il vous plaît. M. Daly, le président de la *Retail Coal Association* est présent ce matin. M. Caspell l'est aussi. Nous allons entendre M. Daly.

On appelle, on assermente et on interroge M. JOHN M. DALY.

Le président:

Q. Où demeurez-vous?—R. A London, Ontario.

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Président de la *Canadian Retail Coal Association.*

Q. Pendant combien de temps en avez-vous rempli les fonctions?—R. J'en suis rendu actuellement à ma deuxième année.

Q. Pendant combien de temps avez-vous exercé le commerce du charbon?—R. Pendant environ 34 ans.

Q. En quelle qualité?—R. Mon père a commencé les opérations et je travaillais dans le bureau.

Q. Vous avez toujours été un détaillant?—R. Oui, monsieur. Nous vendons toujours un peu en gros, mais cela ne vaut pas la peine d'en parler. Il serait inutile de le reconnaître.

M. HOCKEN: Où se trouve M. Daly.

Le PRÉSIDENT: A London.

Q. Combien êtes-vous dans votre association, M. Daly?—R. Je crois que nous sommes à peu près trois cents et quelques, mais M. Caspell peut vous donner ce renseignement. Le secrétaire est ici.

Q. L'association couvre quel territoire?—R. L'Ontario.

M. Cowan:

Q. Pourquoi l'appelle-t-on la *Canadian Retail Coal Association* si elle n'exerce son commerce seulement dans l'Ontario?—R. C'est un nom qui a d'abord été adopté. C'était une erreur. Ce nom a été adopté il y a un certain nombre d'années. Personne n'a jamais semblé reconnaître le fait que c'était une erreur.

Q. C'est bien. Je me demandais comment cela se faisait.—R. Sans doute c'est une compagnie canadienne et reconnue comme telle.

Q. Naturellement le mot "Canadian" comprend tout le Canada? Je me demandais s'il comprenait les autres provinces ou non?—R. Non.

Le président:

Q. Vous n'avez pas préparé un état pour présenter au comité?—R. Non, monsieur. Je n'étais pas au courant des renseignements que vous vouliez obtenir.

Q. Alors M. Daly est au service du comité?—R. Oui.

M. Hocken:

Q. Est-ce que vous recevez une grande quantité de charbon de Port-Stanley?—R. Je fais un commerce presque exclusivement d'anthracite.

Q. Vous vendez bien peu de charbon bitumineux, mais le charbon qui arrive par Port-Stanley est presque tout manutentionné par la *Lake Erie Coal Company.* Il est vendu au détail à London?—R. Elle fait les deux. Elle le vend. Une firme nommée Woollett a une petite cour à cet endroit. Vous savez que la consommation de la houille bitumineuse est très faible pour les usages domestiques. Elle ne vend pratiquement que du charbon pour les chaudières à vapeur.

Le président:

Q. Peut-être pourriez-vous dire au comité quelles sont les méthodes générales que les détaillants de l'Ontario emploient pour obtenir leur approvisionnement de charbon et les décrire à partir de la source d'approvisionnement jusqu'à ce qu'il parvienne au détaillant?—R. Règle générale les marchands avaient des relations avec certaines compagnies. Ces compagnies ont toujours pu les approvisionner jusqu'à l'an dernier. Par exemple, une certaine firme achetait son charbon d'une des compagnies puissantes.

Q. Les mineurs de charbon?—R. Des compagnies puissantes, la *Philadelphia & Reading,* la *Lahigh Valley,* la *D.L. & W.* et de différentes autres compagnies. Il était probablement loyal avec elles et elles l'étaient avec lui. Il n'achetait qu'une très petite quantité de charbon ailleurs, sauf dans une éventualité. Quelques marchands exerçaient leur commerce avec peut-être deux ou trois d'entre elles. Ils donnaient leurs commandes pour une certaine quantité de charbon avec l'entente qu'ils devaient payer le prix au temps de la livraison chaque mois. Quel que fût le prix du mois, ils étaient obligés de le payer, alors que la compagnie ne garantissait pas—par exemple si un homme avait besoin de 10,000 tonnes, elles prenaient sa commande pour 10,000 tonnes, mais elles ne garantissaient pas de le livrer, bien qu'elles le faisaient si les conditions étaient favorables.

M. Hocken:

Q. Est-il obligé de prendre cette quantité?—R. Non, pas nécessairement.

M. Cowan:

Q. Vous voulez dire qu'elles ne garantiront pas la quantité à n'importe quel prix? —R. Non.

M. Ross:

Q. Vous parlez actuellement de l'anthracite?—R. Oui, absolument, pas du tout du charbon bitumineux. Je parle de l'anthracite.

M. Chisholm:

Q. Et elles vous le délivrent directement, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Cela ne s'applique pas à tous les détaillants?—R. Non.

M. Cowan:

Q. Vous avez fait affaires avec ce qu'on appelle les compagnies affiliées?—R. Oui.

Q. Est-ce que ces compagnies affiliées ont des relations avec les réseaux de chemins de fer aux Etats-Unis ou avec une partie de ceux-ci?—R. Elles n'en ont pas maintenant si je comprends bien.

Q. C'est du côté américain, n'est-ce pas?—R. Le gouvernement américain les a dissoutes.

Le président:

Q. Avez-vous éprouvé des difficultés spéciales pour avoir votre approvisionnement de charbon ces deux dernières années?—R. Oui, j'ai eu de grandes difficultés.

[M. J. M. Daly.]

Q. En quoi consistaient-elles?—R. Les compagnies avec qui nous avions fait affaires ne nous expédiaient rien. Il a fallu nous adresser ailleurs et acheter de qui que ce soit de qui nous pouvions l'obtenir, et à n'importe quel prix que nous pouvions payer.

M. Cowan:

Q. Avec quel effet?—R. Avec l'effet que le prix était si élevé que nous avons perdu de l'argent sur tout le charbon que nous avons vendu aux prix élevés, pratiquement.

Le président:

Q. Pourquoi ne vous expédiaient-elles pas votre charbon?—R. Parce qu'elles ne le pouvaient pas à ce qu'elles disaient.

Q. A cause de la pénurie aux mines?—R. On m'a dit en juillet dernier que les navires de la *Northern Navigation Company* n'avaient presque pas de charbon à Duluth. La compagnie prétendait qu'elle avait été forcée d'en charger les navires afin de le transporter à cet endroit avant la fermeture de la navigation. Il nous faut attendre.

Q. Vous devez attendre jusqu'à ce que l'approvisionnement pour le nord soit arrivé?—R. Oui. C'est tout à fait raisonnable, parce que la différence dans le transport, par eau et par chemin de fer, est si élevée que si on n'y expédiait pas le charbon surtout dans les états de l'ouest, les habitants de cette partie du pays seraient obligés de payer un prix extraordinairement élevé pour leur charbon.

Q. Est-ce que vous avez de la misère cette année à vous procurer votre approvisionnement?—R. Pas jusqu'à présent, mais cela commencera bientôt.

M. Chisholm:

Q. M. Daly, M. Harrington a déclaré ici hier, que dans dix ans il estimait ne plus recevoir de l'anthracite des Etats-Unis? Etes-vous de cet avis?—R. Je ne pense pas qu'aucun homme pourrait être de cet avis.

Q. Il a juré cela hier?—R. Ce pourrait être son opinion. Il peut le jurer s'il veut.

Q. Il a dit que la quantité d'anthracite aux Etats-Unis était limitée, et naturellement l'augmentation dans la demande aux Etats-Unis pour ce charbon se fait de plus en plus forte, et dans dix ans nous ne pourrions plus en recevoir d'anthracite?—R. Peut-être en sait-il plus long que moi.

Le président:

Q. Quelles autres difficultés avez-vous éprouvées pour avoir votre approvisionnement de charbon? Etaient-ce des difficultés de transport? En avez-vous eues?—R. Personnellement, je ne puis pas dire que les difficultés dues au transport ont été sérieuses. Le charbon a toujours été transporté à temps en tant que je connaisse les conditions.

M. Cowan:

Q. Par quelles compagnies de chemins de fer votre charbon vous arrive-t-il? Comment vous parvient-il?—R. Il me parvient par *Black Rock and Niagara Falls* sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

Q. Il est transporté entièrement par voie ferrée?—R. Oui.

Q. Savez-vous ce qu'est le taux du transport à partir des mines jusque chez vous? —R. Oui, il est de $5.29 la grosse tonne.

Q. C'est ce qu'on appelle la tonne longue?—R. Oui.

Q. Savez-vous ce qu'elle coûte aux mines à l'heure actuelle?—R. Ce que coûte quoi?

Q. Le prix aux mines?—R. Il y a différents prix actuellement; quelques compagnies ont réduit leurs prix, mais ils vont jusqu'à $8.10. Il y a toutes sortes de prix.

M. Hocken:

Q. Vous avez dit $5 par tonne pour le transport?—R. $5.29, mais il faut payer le change de New-York sur $3.64.

M. Ross:

Q. Qu'est-ce que cela représente en argent canadien?—R. Cela dépend du taux du change. Il peut être de 13 pour cent ou de 14 pour cent ou de 15 pour cent, mais cela représente environ 60 à 65 cents par tonne. Il est environ 60 cents par tonne. Avec le change sur ce transport, sur $3.64.

Le président:

Q. Et le change?

M. Ross:

Q. Si vous achetez d'une compagnie affiliée est-ce que vous achetez par contrat? Est-ce que vous êtes ordinairement liés par contrats avec ces compagnies?—R. Elles n'ont pas voulu s'engager par contrat avec moi durant ces deux dernières années. De fait, nous ne recevons pas même l'acceptation de la commande depuis deux ans. Avec quelques compagnies c'est différent, avec d'autres elles ne nous disent pas qu'elles acceptent la commande envoyée.

Q. Mais ordinairement elles ne l'acceptent pas?—R. Quelques compagnies nous disent qu'elles l'acceptent.

Q. Quelle a été votre propre expérience, dans votre propre cas? J'apprécie le fait que vous manutentionnez beaucoup de charbon.—R. D'après ma propre expérience, une compagnie a accepté ma commande, elle inscrit ce dont j'ai besoin; l'autre compagnie bien qu'elle n'ait jamais accusé réception de ma commande, m'a cependant expédié du charbon.

Q. Si vous faites affaire avec une compagnie affiliée vous avez votre charbon à meilleur marché que d'une compagnie indépendante?—R. Oui, lorsque vous avez le charbon.

Q. Quel est le prix moyen du charbon anthracite actuellement, par tonne, acheté de la compagnie, aux mines?—R. Je ne pourrais pas vous le dire d'une manière certaine.

Q. Approximativement. Je veux le prix approximatif.—R. Il est d'à peu près $7.75; $7.50; $7.75 selon les différentes grosseurs. On peut dire qu'à peu près $7.75 serait une bonne moyenne. Peut-être que le secrétaire serait mieux en mesure de vous le dire que moi-même.

Q. Est-ce pour une tonne longue?—R. Oui.

Q. C'est pour la tonne longue?—R. Oui.

Q. Et puis cela vous coûte $5.29 plus le change pour le faire transporter à London, Middlesex?—R. Oui.

Q. Je veux dire que le transport jusqu'à Middlesex s'élève à $5.29 et le change représente environ 60 cents?—R. Je sais, mais il faut aussi payer le taux du change sur le prix aux mines.

Q. $5.29 et $7.75, cela fait presque $10?—R. Cela fait plus que $10.

Q. Si on ajoute le change, le prix va jusqu'à $11.50. C'est exactement ce prix.—R. Le charbon revient en moyenne à $13 environ chez nous, actuellement.

M. Cowan:

Q. Sans comprendre le change?—R. Oh, oui.

M. Ross:

Q. M. Daly, ce prix est pour la grosse tonne?—R. Pour la petite tonne.

Q. Vous avez raison, parce que les item de $7.75 et de $5.29 font $13, et si vous y ajoutez 15 pour cent pour le change, et que vous retranchez $1.50 pour la différence

entre la grosse tonne et le petite, il vous coûte environ $13 pour une petite tonne.—R. J'aurais pu me procurer ces chiffres, mais je ne savais pas ce dont vous aviez besoin.

Q. Quels sont vos frais de livraison dans une ville comme London?—R. Ils sont—il n'y a pas deux firmes pour qui ils sont les mêmes. Il n'y a pas deux endroits où ils sont les mêmes.

Q. Dans le cas d'une ville comme London?—R. Je pense qu'ils seraient en moyenne à London de $2.75 à $3.10.

M. Hocken:

Q. Par tonne?—R. Pour manutentionner une tonne de charbon.

Q. C'est-à-dire pour la délivrer de votre cour dans la cave d'un client?—R. Le charbon arrive par voie ferrée. Alors les frais commencent. Il faut le décharger; il faut en faire passer une partie au crible; l'ensacher, le transporter par voitures. Tout notre charbon est ensaché. Nous ne vendons pas une tonne non mise en sacs contre cinq cents mises en sacs. Puis il faut que nous vendions les criblures à des prix variant de $2.50 à $4. Elles coûtent peut-être de $13 à $14 la tonne. Nous y perdons beaucoup. Il ne faut pas oublier la main-d'œuvre et le reste. Le coût brut s'élève à ce montant. Cela dépend comment le marchand fait la manutention.

M. Maharg:

Q. Est-ce à part vos frais supplémentaires?—R. Non, c'est le coût réel.

Q. Pour le transport du charbon?—R. Oui. Il est impossible d'établir exactement le coût d'une tonne de charbon. On peut calculer jusqu'à la fin du monde. Si un homme tient un compte exact de ses dépenses durant l'année et un compte exact du charbon qu'il vend, de ses criblures et de tout ce qui se rattache au charbon, il faut qu'il établisse tous ses calculs d'après cette base, et il n'y a pas une personne sur cinquante qui peut le faire.

Q. Ces $3.10 représentent le coût le plus élevé?—R. Oui.

Q. Cela couvre tout, votre loyer, votre éclairage et tout, en ce qui concerne la perte que vous faites sous forme de criblures, etc.?—R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Quel pourcentage de ce charbon est généralement considéré comme criblures et que vous vendez à meilleur marché? Quel pourcentage de la tonne?—R. Je ne crois pas que je puisse répondre à cette question.

Q. Je suppose que cela varie?—R. Oui.

M. Ross:

Q. A London, quel est le prix au détail de l'anthracite aujourd'hui?—R. $16.50.

M. Cowan:

Q. S'il faut en croire les chiffres que vous avez fournis, il vous revient à $16.75?—R. Non, il nous coûte environ $13.

M. Ross:

Q. Mais il vous faut ajouter $3.10.

M. Cowan:

Q. Tout compris?—R. Non, mais j'ai inclus les frais lorsque je vous ai dit $13. Ils sont compris dans cette somme.

Le président:

Q. Cela veut dire $13 pour transporter le charbon à London. Mais il faut ajouter à cela la livraison?—R. Je vous ai dit que le coût, dans cet endroit, se chiffrait à environ $13. Non, c'est exact.

M. Ross:

Q. C'est-à-dire, sur le wagon, là-bas?—R. Oui, c'est juste. Je vous demande pardon.

Q. Il faut ajouter ces $3.10 aux $13 et il vous faut débourser $16.10 avant de réaliser un bénéfice?—R. Oui, monsieur, dans bien des cas.

Q. Et vous le vendez aujourd'hui pour $16.50?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Cela fait environ 40 cents la tonne?—R. Oui. Naturellement, quelques-uns sont plus heureux que cela.

Le président:

Q. Cela s'applique-t-il à toutes les qualités de charbon?—R. Oui.

Q. Au petit, moyen et gros charbon?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Découvrez-vous que le prix très élevé qu'on exige pour l'anthracite aujourd'hui empêche les gens de s'en servir au Canada et les incite à se servir d'une autre houille? —R. Les conditions ne sont pas les mêmes partout. Pour notre part, nous recevons les commandes assez vite; ailleurs on n'en reçoit pas du tout. On est très lent à procéder en certains endroits.

Le président:

Q. D'après vos connaissances et votre expérience des affaires, que pensez-vous des perspectives de l'an prochain en ce qui a trait à l'approvisionnement de charbon dans l'Ontario?—R. Je suis d'avis que tout marche pour le mieux.

Q. Aux prix actuels?—R. Il y aura hausse des prix.

M. Cowan:

Q. Est-ce que les gens en général s'approvisionnent dès maintenant? Est-ce que celui qui tient maison s'approvisionne avec autant de prévoyance qu'il l'a fait les années dernières?—R. L'an dernier a été exceptionnel. Les gens ont commencé au mois de février à se procurer du charbon chez nous.

Q. Pourquoi?—R. Parce qu'on les a avertis d'avoir à se procurer leur charbon.

Q. On leur a fait peur. Ne sont-ils pas avertis cette année?—R. Oui, ils le sont.

Q. Dans la même mesure que l'an dernier?—R. Non, pas précisément.

Q. Qui a poussé le cri d'alarme l'année dernière—le gouvernement provincial?—R. Les marchands, le gouvernement et tout le monde.

Q. Sous ce rapport, le gouvernement fait-il sa part cette année?—R. Je l'ignore.

Q. Il n'a évidemment pas fait grand'chose, autrement vous le sauriez?—R. Je crois que oui.

Q. Nous avons compris hier que le gouvernement avait aboli son département. Quel effet cela aura-t-il sur la décision ou la prévoyance des gens de faire leur achat dès maintenant?—R. Je me demande si j'ai la compétence voulue pour exprimer une opinion sur ce que fait le gouvernement; mais il me semble qu'après avoir dépensé tout cet argent pour établir le bureau, il aurait pu le continuer, dût-il réduire les dépenses.

Q. C'est précisément ce que nous voulons découvrir: si oui ou non ce département était de quelque utilité aux gens de cette province?—R. Je crois que oui.

Q. Vous êtes d'avis qu'on aurait dû le maintenir. C'est votre avis?—R. Je le crois. J'appuie mon opinion sur le fait qu'il en a coûté quelque chose pour établir ce bureau. Si son fonctionnement coûtait trop cher, on pouvait réduire les dépenses. Il exerçait une grande influence sur le peuple. Il vous est facile de comprendre cela: si le contrôleur du combustible dit quelque chose au public, s'il lui donne un bon conseil, le public fera grand cas de ce qu'il lui dira.

Q. Je crois bien que oui.—R. Si c'est le marchand qui parle, le public est porté à croire que ce marchand est mû par des motifs purement égoïstes.

Q. C'est incontestable que la difficulté devient plus grande d'année en année pour obtenir ce charbon des Etats-Unis. Ne pensez-vous pas que le public devrait être régulièrement tenu au courant là-dessus par l'établissement d'un département, soit provincial, soit fédéral?—R. Oui.

Q. Il y a un moment, vous avez dit... R. Pardon. Il y a une chose sur laquelle je tiens à attirer votre attention — je ne crois pas que vous devriez sténographier cela. M'accorderiez-vous ce privilège? Eh bien! Je tiens à attirer votre attention sur ce fait sans que le rapporteur en prenne note. Vous savez sans doute qu'il y a dans la province d'Ontario des gens très haut placés.

M. COWAN: Je le sais, je suis originaire de là.

Le TÉMOIN: Le fait est que l'anthracite est un luxe jusqu'à un certain point; il n'existe pas de meilleur combustible pour chauffer une habitation. Il se trouve des gens habitués à se servir de cette qualité de combustible, et c'est très difficile de les décider à se servir d'autre chose; aussi, insistent-ils pour obtenir ce qu'ils désirent. Prenons, par exemple, le charbon de moyenne grosseur (stove). Aujourd'hui la demande est telle que les détaillants ne pourront pas fournir la provision. Cependant, ceux qui emploient ce combustible n'en veulent pas d'autre.

Q. Cela veut dire que dans une certaine mesure ceux qui se servent habituellement de ce charbon, devront mettre de côté leurs goûts aristocratiques?—R. Oui; mais ce sur quoi je tiens à attirer votre attention est le fait que ces gens devraient, pour notre plus grand bienfait, apprendre à se servir de charbon plus petit; toutefois, la grande difficulté se présente du fait qu'un homme tient à préparer son feu le matin et que ce feu dure jusqu'à minuit sans qu'il soit nécessaire d'y toucher de nouveau.

Le président:

Q. Voulez-vous parler plus particulièrement de London?—R. La même chose existe partout.

M. Chisholm:

Q. S'agit-il exclusivement de l'Ontario?—R. On me dit qu'à Québec c'est pire encore. La question est grave. Nous pourrions nous procurer sans trop de difficulté n'importe quelle quantité de charbon dit "buckwheat" que les gens pourraient utiliser en quantité de moitié moindre dans leur fournaise, et nous leur vendrions ce charbon pour moitié prix ou à peu près ce qu'ils payent aujourd'hui. Ils pourraient utiliser le charbon "pea". Tout le monde peut employer ce combustible dans sa fournaise, mais personne n'en veut. On tient à avoir le "stove" ou le "egg", le "stove" tout particulièrement. Telle est l'une des plus grandes difficultés que nous ayons à vaincre aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Vous avez demandé que ce qui précède ne soit pas sténographié. C'est un témoignage très important.

M. Cowan:

Q. Je suis d'avis que ces renseignements sont les plus précieux que nous puissions nous procurer. Pourquoi ne voulez-vous pas qu'ils soient transcrits?—R. Votre jugement vaut mieux que le mien. Transcrivez-les si vous le désirez.

Le président:

Q. Voudriez-vous nous dire maintenant quels sont les prix du charbon "buckwheat" et "pea"?—R. Je crois qu'on peut se procurer le "buckwheat" aujourd'hui pour environ $3.25 ou $4. C'est un combustible que nous n'achetons pas puisque

personne n'en veut. Je ne pourrais pas vendre un wagon de "buckwheat" à London dans une année.

Q. Quel sera le prix au détail? Ce sont les prix du détail qui m'intéressent?—R. Environ $11, je suppose, je ne puis pas dire exactement. Il me faudrait faire le calcul. Cela dépend du taux du change.

M. Chisholm:

Q. On ne pourrait pas s'en servir dans une fournaise?—R. Bien au contraire. Un homme pourrait acheter cinq tonnes de charbon plus gros et cinq tonnes de buckwheat et obtenir les meilleurs résultats. Mais on ne veut pas se mettre dans cet embarras qu'on trouve trop grand.

Q. Que voulez-vous dire par cet embarras?—R. On veut préparer le feu le matin et ne plus s'en occuper de la journée. Dans le présent cas, il faudrait y faire plus attention.

M. Cowan:

Q. L'autre jour, l'honorable M. Côté, d'Alberta, est venu rendre témoignage et il nous a dit que le gouvernement nommait dans la province du Manitoba des commissaires d'industrie chargés d'enseigner à la population de cette province l'usage de la houille d'Alberta. Quelles seraient les chances de succès d'un système comme celui-là dans l'Ontario, pourvu que le gouvernement de l'Ontario nomme des gens capables de renseigner le peuple à ce sujet? Que s'ensuivrait-il?—R. Cela aurait pour effet d'inciter nombre de gens à se servir d'un charbon plus petit. Je suppose que vous ne voulez pas parler de la houille grasse?

Q. N'importe laquelle. Je veux parler de l'économie de la houille et de l'emploi convenable qu'on doit en faire.—R. La chose pourrait réussir ou non. Nous avons tenté l'essai auprès des gens pendant des années et ils n'ont porté aucune attention à ce que nous leur avons dit.

Le président:

Q. Pour résumer votre témoignage à ce sujet, vous dites qu'on peut acheter le "buckwheat" pour environ $5 de moins la tonne?—R. Oui, facilement.

Q. Et le charbon "pea"?—R. Il se vend plus cher.

Q. Combien plus cher?—R. Cette houille se vendrait pour environ $2 de moins la tonne.

Q. De moins que les charbons plus gros?—R. Que le "stove" ou le "chestnut".

Q. Vous êtes d'avis que le consommateur économise s'il emploie un charbon plus petit et qu'il le mélange avec le "stove" ou le "egg"?—R. Oui, surtout s'il possède une fournaise à eau chaude.

M. Ross:

Q. Pourquoi plus une fournaise à eau chaude qu'une autre?—R. Voici, le système est tout différent. Dans une fournaise à eau chaude, le foyer est moins ouvert; le feu est plus rapproché de l'eau et la flamme doit s'échapper par des ouvertures pratiquées dans chaque section. Dans une fournaise à air chaud, l'espace libre est plus grand; le foyer est plus grand, en général, que celui d'une fournaise à eau chaude.

Q. De sorte que vous prétendez que si l'on mélange du "pea" ou du "buckwheat" avec du "egg" ou du "stove", les résultats seront satisfaisants surtout avec une fournaise à eau chaude?—R. Oui, si, par exemple, on fait ce mélange judicieusement. Dans les temps froids, si l'on n'obtient pas suffisamment de chaleur, on peut alors ne brûler que du gros charbon. Dans les temps doux, on peut chaque soir jeter du "buckwheat" sur le plus gros charbon, et le feu se maintiendra jusqu'au matin. Il n'y a pas de feu sans oxygène; sans air, vous ne pouvez consumer rien du tout. Na-

turellement, la houille la plus fine est plus dense; le courant d'air est moindre, mais le feu dure plus longtemps.

M. Cowan:

Q. Si je ne me trompe vous avez dit que dans une maison ordinaire où se trouve un appareil de chauffage à eau chaude, il fallait se servir d'anthracite?—R. Oui.

Q. C'est une sérieuse dépense d'argent. Je ne me suis jamais servi de ce combustible à la maison. Pourtant, je crois que le climat de la Saskatchewan est aussi froid que celui de l'Ontario?—R. Votre raison ne saurait me donner tort.

M. COWAN: Nous nous servons de la houille à chaudières et nous nous en trouvons très bien.

Le TÉMOIN: Je crois que dans votre cas on peut dire que nécessité passe loi.

Le PRÉSIDENT: C'est histoire de ne pouvoir se procurer un autre médecin.

M. Cowan:

Q. Si j'en avais le choix, je préférerais le charbon à chaudières pour ce genre de fournaise. La fournaise à air chaud peut différer quelque peu. Nous n'avons jamais pensé nous servir d'autre combustible.—R. Naturellement, votre appareil est construit de manière à pouvoir consumer de la houille grasse.

Q. Le combustible que nous brûlons est aussi fin que la poudre?—R. Sa densité est faible.

M. COWAN: Nous nous le procurons par charge de wagon et nous le jetons dans la fournaise. Peut-être sommes-nous obligés de descendre à la cave au milieu du jour pour secouer le foyer et faire tomber la cendre; mais c'est tout l'embarras que nous avons.

Le TÉMOIN: Je vous comprends.

Q. Pourquoi les gens de l'Ontario n'en feraient-ils pas autant?—R. Ils le feront s'ils sont forcés.

Q. Très bien; c'est une dépense d'argent, voilà tout.

Le président:

Q. Avez-vous quelque chose à dire sur l'emploi des succédanés de l'anthracite? Vous avez parlé des houilles de moindre grosseur. Fait-on usage de coke à London?—R. Le coke est un bon combustible.

Q. Peut-on s'en procurer en quantité?—R. Oui, en quantité considérable. On en importe beaucoup là-bas. La compagnie du gaz de la ville en vendait environ 10,000 tonnes jusqu'à l'année dernière alors que la houille grasse devint si populaire que la ville elle-même en utilisa une grande quantité.

Q. On en importa quelque peu?—R. Oui, une forte quantité.

Q. Et à quel prix s'est-elle vendue?—R. Je l'ignore. On la vend généralement environ $1.50 de moins que l'autre.

Q. Tout juste assez pour tenter le consommateur qui désire épargner?—R. Oui.

Q. Cette diminution de $1.50 compense-t-elle réellement pour l'anthracite?—R. Je ne tiens pas à exprimer d'opinion là-dessus car je suis très préjugé sur la valeur de l'anthracite, et, cependant, c'est une industrie qui m'occupe.

Q. Comme question de fait, vous n'êtes pas prêt à dire s'il y a une grande différence entre les deux?—R. Je suis d'avis qu'il ne serait pas juste d'exprimer une opinion là-dessus. Nous avons fabriqué du charbon appelé "boulets", environ de la grosseur d'un œuf; nous l'avons fabriqué avec un anthracite de très belle qualité, de criblures de charbon et d'une huile de belle valeur.

Q. Est-ce là ce que vous appelez Nukol?—R. Non, merci. Le Nukol est tout différent.

Q. Comment l'appelez-vous?—R. C'est la *Lehigh Coal and Navigation Company* qui le fabrique; elle a construit une nouvelle usine qui a coûté $400,000, et il n'y a pas d'actions à vendre. Je suppose que vous ne transcrirez pas cela.

M. McKenzie: Au contraire, tout est sténographié.—R. C'est un excellent combustible. Les criblures provenant des mines sont placées dans un appareil giratoire; on y met la meilleure qualité d'anthracite et comme cet appareil tourne sans cesse et rejette les poussières, on obtient ainsi les plus claires parcelles de houille. La fabrication a été suspendue pendant une année faute d'huile. Cette huile est chauffée à un très haut degré de température et on fait le mélange dans un mortier; on introduit ensuite cette pâte dans une machine et il en sort des boules ayant la forme d'un œuf. Elle est environ de la grosseur d'un œuf. Cette boule supporte la température tout comme l'anthracite. Vous pouvez la laisser dehors tout un hiver et elle n'aura rien perdu de ses propriétés au printemps suivant.

M. McKenzie:

Q. C'est une briquette, n'est-ce pas?—R. Non, je vous parle des boulettes. Il y a des briquettes, au nombre de sept ou huit si je ne me trompe. Je ne sais pas comment elles sont fabriquées. Je vous parle des boulettes.

Q. C'est le même principe que les briquettes?—R. Oui. Dans un sens, c'est l'application du vieux procédé hollandais. C'est un bon combustible; mais nos gens sont tellement difficiles qu'ils n'en veulent pas sous prétexte que quand la combustion commence l'huile fait un peu de fumée et exhale une légère odeur, presque rien, en somme.

M. Ross:

Q. Cet inconvénient se produirait-il dans une fournaise à eau chaude? Y aurait-il de l'odeur?—R. Non, sauf si vous tenez la porte ouverte.

Q. Combien ce combustible se vend-il à London?—R. Le prix en est assez élevé. Nous l'avons vendu à perte.

Q. Et vous l'avez vendu combien?—R. $16, mais on a acheté ce charbon en décembre.

Q. Combien se vendrait-il dans des circonstances normales?—R. Je ne me suis pas informé du prix dernièrement. Nous nous le sommes procuré déjà pour $14. Je ne connais pas le prix actuel, mais, comprenez bien que cette matière est la meilleure du lot. On en fait exclusivement la vente et la demande est énorme. On en vend peu à la fois. Ce combustible est aujourd'hui presque tout vendu hors du pays; toutefois, il en est venu une quantité considérable ici cet hiver. Cette matière brûle aussi longtemps que notre charbon et conserve sa forme jusqu'à ce qu'elle tombe en cendres et ces cendres ressemblent à celles du bois.

Q. Possède-t-elle une valeur calorifique aussi bonne que celle de la houille sèche? —R. Pas précisément. Il n'existe pas de houille qui ait une valeur calorifique aussi bonne que celle de la houille sèche. Mais c'est ce qu'il y a de mieux après la houille sèche. Cependant, les gens ne l'achèteront pas tant qu'ils pourront se procurer de l'anthracite dans l'Ontario.

Le président:

Q. D'après ce que vous avez dit, il n'y a pas beaucoup d'avantage à l'acheter? Elle se vend presque le même prix que l'anthracite et n'est pas aussi bonne.—R. Non. Je ne me souviens pas du prix qu'on a exigé en décembre, mais je sais qu'il a existé une différence de $3 ou $4 la tonne entre elle et l'anthracite. Nous en avons vendu beaucoup. Nous ne pouvions nous la procurer assez vite. Mais aussitôt que le prix se rapproche de celui de l'anthracite, les gens n'en veulent plus.

[M. J. M. Daly.]

M. Chisholm:

Q. Qui vend aujourd'hui ce combustible?—R. Il est fabriqué par la *Lehigh Coal & Navigation Company.* Les agents chargés de la vente sont établis à Buffalo.

Q. Est-il fabriqué ici au pays?—R. Non, il n'est fabriqué que là où se trouvent les mines.

M. McKenzie:

Q. Y a-t-il un droit sur ce combustible?—R. Non, c'est de l'anthracite.

Q. C'est la même chose que l'anthracite?—R. C'est de l'anthracite tout simplement.

Q. Qu'entre-t-il dans sa fabrication en sus de la houille?—R. De l'huile.

Q. Quel genre d'huile?—R. Je l'ignore.

Q. Je suppose que c'est de l'huile crue?—R. Oui, on chauffe cette huile.

M. Cowan:

Q. C'est réellement une briquette?—R. Disons plutôt que c'est une boulette. La briquette n'a pas la même forme.

Q. C'est là toute la différence?—R. Elle est fabriquée d'après le même principe.

M. Chisholm:

Q. Il y a cette différence que les briquettes sont fabriquées généralement avec du lignite et les boulettes avec de l'anthracite.

M. COWAN: Non, non.

M. Chisholm:

Q. Les briquettes?—R. On ne peut pas dire de quoi elles sont faites; mais nous savons de quoi se composent les boulettes.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous demander autre chose à monsieur Daly? Le secrétaire de l'association est ici de même qu'un des marchands locaux de charbon.

M. COWAN: Tous les témoignages que nous avons recueillis jusqu'ici démontrent le fait certain que l'anthracite américain va se vendre de plus en plus cher et qu'à bref délai le gouvernement des Etats-Unis se trouvera dans une situation où il lui sera incapable d'approvisionner les pays étrangers.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas cela.

M. CHISHOLM: C'est un sujet très important pour le moment.

Le TÉMOIN: Je crois que l'état actuel des choses résulte de la guerre. Lorsque les choses auront repris leur cours normal, l'industrie de la houille se rétablira elle aussi.

Q. Nous avons entendu ici hier le témoignage d'un homme qui se donne comme expert. Il a formellement déclaré que l'approvisionnement ne pouvait durer guère plus que dix ans, et il a prouvé ses dires.—R. Mon opinion vaut ce qu'elle vaut et je vous la donne pour ce qu'elle vaut. J'ignore combien de temps la houille durera ou tout autre chose à ce sujet.

Le président:

Q. De fait, vous ne dites rien de précis à ce sujet. C'est tout simplement une opinion que vous vous êtes faite?—R. Oui; je ne suis pas prêt à approuver cet expert.

M. McKenzie:

Q. Votre commerce consiste à fournir du charbon aux gens?—R. Oui.

Q. Supposons que ce que M. Harrington nous a dit hier soit vrai, que dans dix ans on ne pourra plus se procurer d'anthracite, que feriez-vous pour vous procurer du combustible? Que feriez-vous pour maintenir votre commerce et voir aux intérêts du peuple en lui fournissant du combustible, si c'est vrai que dans dix ans on ne puisse

plus se procurer d'anthracite?—R. Le peuple se verrait obligé de consommer de la houille grasse.

Q. Où vous la procureriez-vous?—R. Aux Etats-Unis et au Canada; on en trouve dans presque tous les états de l'Union sauf dans ceux de la Nouvelle-Angleterre; il y en a en quantité. On sera forcé de faire comme ce médecin: tout le monde peut consommer de la houille grasse. On peut très bien aussi chauffer les habitations et le reste. On reviendra du luxe de se chauffer avec de la houille sèche au plus simple emploi de la houille grasse, voilà tout. Je vous ai dit il y a un moment que notre peuple était difficile, qu'il insistait pour obtenir ce qu'il y avait de mieux et qu'il ne s'occupait pas du prix.

M. Chisholm:

Q. Oh, oui, je le sais. A vrai dire, je ne vois pas pourquoi nous sommes ici.

M. COWAN: Je suis d'avis qu'il y a en cela une certaine somme de vérité. Notre peuple est une agglomération d'imbéciles.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler des gens de la Saskatchewan, docteur?

M. COWAN: C'est la vérité. Je veux dire que tout le peuple canadien vous fournira exemple sur exemple. Il veut avoir ce qu'il y a de mieux, sans égard au prix, et c'est là le grand embarras qui existe aujourd'hui au Canada.

M. Hocken:

Q. Avez-vous une idée de l'économie qu'on ferait en établissant une installation de chauffage central?—R. On a l'expérience faite à London il y a un grand nombre d'années.

Q. Quelle a été cette expérience?—R. Ceux qui furent les promoteurs de la chose ont perdu leur argent.

Q. De quelle houille se servait-on alors?—R. Je suppose qu'on avait alors de la houille grasse à London et qu'on pouvait se la procurer à environ $4 la tonne, tous frais payés.

Q. Quels furent les motifs de cela, ou, si vous aimez mieux, que pensez-vous de ce plan? Croyez-vous que ce plan soit réalisable?—R. Je ne saurais dire. Je crois que la chose serait possible dans un district d'affaires, c'est-à-dire là où votre intallation peut fournir la chaleur dans un rayon d'un ou deux pâtés de maisons. Il en existe une à London et cela coûte à ceux qui s'en servent beaucoup plus cher que s'ils chauffaient leurs habitations eux-mêmes avec de la houille sèche.

M. Ross:

Q. Il y a quelques instants vous avez dit, je crois...—R. Permettez! cela ne devrait pas être sténographié. Je ne tiens pas à me créer des embarras.

M. COWAN: Soyez tranquille, nous ne vous créerons aucun embarras.

Le PRÉSIDENT: Tout est sténographié.

Le TÉMOIN: Veuillez garder ces renseignements pour vous.

M. Ross:

Q. Je crois que vous avez dit que la situation houillère était anormale et qu'une fois que les choses auraient repris leurs cours normal, nous reviendrions à la situation d'avant-guerre. Dois-je comprendre que nous reviendrions aux anciens prix?—R. Jamais.

Q. Que voulez-vous dire?—R. Que nous finirons peut-être par obtenir la houille à raison de $12 la tonne.

Q. Pour l'anthracite?—R. Si le président le veut bien—vais-je le dire? Vous désirez obtenir des renseignements?

Q. Certainement que nous le désirons.—R. Il y a déjà trop longtemps que je suis ici. Il me faudra sortir d'ici. Nous souffrons aujourd'hui du fait que le prix

était de $5 il y a environ vingt ou vingt-deux ans. Nous avons vendu à London pour $5 de la houille qui nous avait coûté cinq dollars et quinze cents sur la voie, avant d'y avoir touché. J'ai perdu dix dollars avec un homme à ce sujet. Un de nos principaux avocats me dit qu'il avait acheté son charbon pour $4.50; je lui dis que je ne le croyais pas et lui offris de parier dix dollars qu'il n'avait pas acheté son charbon pour ce prix, et je perdis mon pari. Lorsque la houille se vendait cinq dollars la tonne, on aurait dû la vendre six dollars et demi, la main-d'œuvre et le reste étant moins dispendieux à cette époque, vous comprenez. Lorsqu'elle se vendait sept dollars, on aurait dû la vendre neuf dollars, par conséquent le prix normal serait d'environ douze, ou treize ou quatorze dollars. Voilà la source de toutes les difficultés. Peut-être ne tenez-vous pas entendre ces choses, mais ce sont des faits.

M. McKenzie:

Q. Avez-vous profité de la guerre pour hausser les prix?—R. Nous n'avons jamais profité de quoi que ce soit depuis que nous sommes dans les affaires.

Q. Comment avez-vous fait pour sauter du prix dont vous avez parlé à celui d'aujourd'hui?—R. Parce que nous avons dû payer quinze dollars la tonne pour la houille prise aux wagons; nous avons payé $5.29 ainsi que dix-huit et demi pour cent afin de l'obtenir; ce charbon nous a coûté $20.87 et nous l'avons vendu vingt-deux dollars et nous avons volé notre clientèle.

Q. Voici ce que je tiens à savoir: La fluctuation de vos prix s'est-elle faite régulièrement depuis nombre d'années?—R. Elle ne s'est jamais faite régulièrement; elle varie tout le temps.

Q. Le prix s'est maintenu pas mal le même?—R. Non.

Q. Qu'est-ce que vous avez voulu dire par ce prix de cinq dollars?—R. Il y avait alors une petite guerre à Toronto.

Q. Combien de temps a-t-elle duré?—R. Jusqu'à ce que les grossistes fussent venus et eussent déclaré que si cela ne cessait pas, ils discontinueraient d'expédier de la houille.

Q. Quelle est la cause de cette hausse de prix?—R. Je vous l'ai déjà dit.

Q. Veuillez le répéter.—R. C'est l'effet de la guerre qui a provoqué cet épuisement de charbon.

Q. Ainsi, la guerre est responsable de cette hausse de prix. Pourquoi ne m'avez-vous pas répondu correctement?—R. Je ne comprenais pas ce que vous vouliez.

Q. En d'autres termes, quelqu'un s'est prévalu de la guerre pour faire monter les prix?—R. Oui, ce sont les commissaires.

Q. Et vous avez donné dans le mouvement avec plaisir aux fins de maintenir les prix élevés?—R. Pourquoi serions-nous entrés dans le mouvement pour perdre de l'argent?

Q. C'est précisément ce que vous allez faire?—R. Pourquoi entrerions-nous dans ce mouvement pour perdre de l'argent.

Q. En vertu de ces gros prix, vous faites de l'argent?—R. Je vous assure que nous avons perdu de l'argent sur tout le charbon que nous avons vendu à des prix élevés.

Q. Cependant, vous ne retournerez jamais aux anciens prix?—R. Nous n'avons jamais fait d'argent à ces prix. Le seul argent que nous pouvions faire, c'était sur la vente des houilles régulières; sur les houilles indépendantes, nous avons perdu de l'argent.

Q. Tout ce que je sais, c'est que quelqu'un a fait monter les prix.—R. Oui, les commissionnaires.

Q. Et ces prix se maintiennent?—R. Non, ils ont baissé.

Q. De combien?—R. Nous avons baissé cette houille jusqu'à vingt dollars; nous l'avons baissé jusqu'à dix-sept dollars et demi; puis, nous avons reçu le nouveau prix et la houille se vend à présent au prix de seize dollars et cinquante cents.

[M. J. M. Daly.]

Q. Pensez-vous que ce prix se maintiendra là?—R. Je ne le pense pas.

M. Cowan:

Q. Pensez-vous que le prix baissera l'automne prochain?—R. Non, je crois plutôt qu'il va monter.

Q. Cependant, les gens sont sous l'impression qu'il va baisser. Etes-vous d'avis qu'il serait prudent de prendre des mesures pour détruire cette impression?—R. Je ne pense pas que les gens soient sous cette impression.

Q. Pourquoi ne font-ils pas entrer leur provision?—R. Il y a divers motifs; je suppose que quelques-uns n'ont pas l'argent nécessaire.

Q. C'est généralement ce qui prévaut dans une certaine mesure?—R. Puis, il y a aussi que les compagnies d'exportation sont plus sévères qu'auparavant dans leur demande de paiement. Elles exigent le paiement immédiat; quelques-unes insistent pour l'obtenir deux fois par mois. Elles sont devenues de plus en plus exigeantes. Le marchand est obligé d'obtenir l'argent de ses clients; il ne peut pas leur faire crédit.

Q. Les banques vous aident-elles?—R. Oui, toujours. Je me figure qu'elles aident tout le monde.

Le PRÉSIDENT: Le comité me permettra bien de lui faire remarquer qu'il existe un arrangement entre le président et le secrétaire de l'association en vertu duquel chacun a l'avantage de rendre témoignage sur un sujet déterminé, de façon qu'il n'y ait pas de conflit. Il n'y aura aucune restriction quant aux questions que le comité posera; seulement, il y a certains faits que le secrétaire, c'est convenu, peut mieux expliquer que M. Daly. Je mentionne la chose uniquement pour renseigner le comité.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je vais arranger cela. Laissez-le poursuivre.

M. Ross:

Q. Je n'ai plus qu'une autre question à vous poser, M. Daly, à propos de la politique que vous suivez. Vous êtes le président de l'Association des marchands détaillants?—R. Oui.

Q. Vous savez que les membres font tous leurs achats individuellement? Achetez-vous la houille comme association?—R. Non.

Q. Vous savez que tous font leurs achats individuellement? Est-ce comme association que vous achetez la houille?—R. Non.

Q. Ce à quoi je veux en venir, c'est à ceci: l'association, comme corps, ne pourrait-elle pas adopter un mode en vertu duquel elle conclurait de gros contrats et s'entendrait pour se partager la houille? Cela ne vous permettrait-il pas d'obtenir votre houille à meilleur marché?—R. Le résultat ne serait pas meilleur que dans le cas d'un morceau de viande jeté à des lions: le plus fort emporterait le plus gros morceau.

Q. A-t-on déjà essayé cela?—R. Vous ne les connaissez pas.

Q. Vous voulez dire que je ne connais pas les marchands détaillants, ou bien les autres individus?—R. Vous ne connaissez ni les uns ni les autres.

Q. Voulez-vous dire qu'ils ne valent pas mieux les uns que les autres?—R. Est-ce tout ce que vous désirez savoir, M. Ross?

Q. Je vous demande si la suggestion que je vous fais est pratique?—R. Non.

Q. Pourquoi?—R. Parce que vous n'en trouverez pas trois qui s'entendront sur quelque chose.

Q. Vous voulez dire trois des marchands détaillants?—R. Oui.

Q. Ainsi donc, d'après vous, la chose est impraticable?—R. Pour parler sérieusement, ils ne veulent pas perdre leur individualité; un homme qui tient à son commerce, le conserve, et il ne se soucie pas de se mêler à une demi-douzaine d'autres hommes.

M. Hocken:

Q. Se croit-il plus en sécurité avec ses propres relations que s'il se joignait à l'ensemble?—R. Je le crois. Je suis d'avis que les assises de toute nation reposent

sur les efforts individuels. Je suis fortement l'antagoniste de la fraternité ou de toute combinaison de même nature.

M. Ross:

Q. Je suppose que la position de quelques-uns des détaillants est plus solide que celle des autres?—R. M. Ross, je puis bien vous dire que la chose a été tentée sur une petite échelle par trois, quatre ou cinq d'entre eux; mais l'affaire s'est toujours terminée mal.

Q. Mais si on l'entreprenait comme mesure d'association?—R. Non, je ne crois pas qu'on en tirerait rien de bon. Je pourrais vous citer nombre de cas. L'une des faiblesse de l'industrie, c'est qu'un trop grand nombre de gens sont dans cette industrie. Vous ne pouvez pas empêcher un homme d'entrer dans cette industrie; mais il y en a un trop grand nombre. On voit des quincaillers qui vendent du charbon, qui ne savent pas ce que ce charbon leur coûte, et cela cause une foule d'ennuis.

Vous voudrez bien m'excuser, M. le président. Je crois que je vous en ai dit assez.

Le PRÉSIDENT: Le comité a-t-il fini avec M. Daly?

Le TÉMOIN: J'espère que le comité me permettra de me retirer.

Le témoin se retire.

BERT A. CASPELL est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle, M. Caspell?—R. Secrétaire-trésorier de l'Association des marchands détaillants de charbon.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous ce poste?—R. Depuis environ huit ans.

Q. Vous êtes dans l'industrie de la houille?—R. Oui, je suis marchand détaillant de charbon à Brantford.

Q. Depuis combien de temps?—R. Dix-sept ans.

Q. Combien de membres compte votre association?—R. Quatre cent trente-six.

Q. Etablis où?—R. Dans la province d'Ontario, de Fort-William à Ottawa.

M. Cowan:

Q. Pouvez-vous nous dire la proportion des marchands de charbon faisant partie de votre association?—R. Il y a environ la moitié de nos membres qui sont des soi-disant marchands de charbon dans la province. Si nous calculons au point de vue du tonnage, je puis dire qu'ils représentent environ soixante-quinze pour cent.

M. Hocken:

Q. Quelles sont les fins de votre association?—R. J'ai ici une petit livret, M. le président...

Q. Veuillez donc plutôt nous dire le but.—R. Je ne ferai que lire le but et les fins de l'association des marchands détaillants de charbon.

"Nous réalisons l'avantage sinon la nécessité de la présence du marchand détaillant de charbon dans chaque localité, et nous avons tout intérêt à promouvoir le bien général et la perpétuation de l'industrie de la vente au détail de la houille.

"Nous cherchons à pousser l'amélioration sociale et intellectuelle des marchands détaillants de charbon, en les réunissant dans des conventions et assemblées d'affaires, pour échanger des idées, discuter les sujets d'un intérêt commun et entretenir des relations personnelles et une amitié plus étroites.

"Nous reconnaissons à toute personne, société ou corporation le droit absolu d'établir et de maintenir autant de parcs pour faire la vente au détail du charbon qu'elles le jugeront à propos.

"Nous reconnaissons également les conséquences désastreuses qui résultent, pour les légitimes marchands détaillants de charbon, de la concurrence directe des producteurs et expéditeurs, et croyons qu'il importe au marchand détaillant d'obtenir des renseignements exacts sur la nature et l'étendue de cette concurrence partout où elle se fait sentir.

"Et parce que nous reconnaissons et apprécions les avantages de la coopération pour l'obtention et la diffusion de tout renseignement utile à notre mutuel bénéfice, convenance ou protection, nous avons fondé cette association et avons adopté les articles suivants pour la gouverne de nos affaires."

Je suppose que vous ne tenez pas à ce que je lise les articles de l'association?

Le PRÉSIDENT: Non, je ne crois pas que cela soit nécessaire.

M. Hocken:

Q. Peut-on se figurer que vous vous êtes associés dans le but de provoquer la baisse du prix de la houille?—R. C'est une des choses que nous ne discutons pas—le prix du détail.

Q. Vous vous réunissez dans un but social?—R. Nous parlons des frais qu'exigent un commerce pour atteindre un petit—M. Daly a remonté vingt-cinq ans en arrière et vous a parlé d'hommes qui vendaient la houille à raison de cinq dollars la tonne. Mais l'embarras a surgi du fait qu'un grand nombre de soi-disant marchands détaillants de houille vendent ce charbon à l'occasion; cette vente est englobée dans la totalité générale de leur négoce, et s'ils réalisent un bénéfice sur les affaires de l'année, tant mieux et très bien; ils ignorent s'ils ont réalisé un profit ou non sur les ventes de la houille.

Q. Ces hommes sont-ils membres de votre association?—R. Oui, quelques-uns d'entre eux.

Le président:

Q. Veuillez donc nous dire si les détaillants éprouvent quelque difficulté pour obtenir une provision de houille—si vous connaissez des faits qui n'ont pas été cités déjà par M. Daly?—R. Je ne saurais rien ajouter à ce qu'il a dit en ce qui concerne l'obtention des approvisionnements.

Q. On m'a dit que pour obtenir leur provision de charbon les détaillants étaient souvent obligés de faire leurs achats par l'entremise de courtiers ou d'agents commissaires—peut-être à Buffalo—et qu'ils avaient l'impression que la commande de houille passait par les mains de plusieurs agents commissaires avant de parvenir aux mines. Pouvez-vous nous renseigner à ce sujet?—R. Je ne puis pas dire exactement par combien d'intermédiaires cette commande est manipulée. Je puis vous donner une idée de la différence dans les frais en vous disant que l'an dernier nos frais établis par les compagnies régulières étaient d'environ huit dollars et dix cents la tonne.

M. Cowan:

Q. Où?—R. Aux mines. Le prix de certaines commandes de houille expédiées par des commissaires et des courtiers se chiffre jusqu'à quinze dollars la tonne aux mines. Elles doivent sûrement être manipulées nombre de fois pour qu'il y ait une telle différence dans le prix.

Le président:

Q. D'où proviendrait cette houille—des compagnies indépendantes?—R. Oui, de quelques compagnies indépendantes.

Q. Les compagnies régulières ne traitent pas de cette façon?—R. Non.

[M. B. A. Caspell.]

M. Hocken:

Q. Ont-elles vendu cette houille de concurrence avec la houille à huit dollars?—R. Il n'y avait pas de houille à huit dollars sur le marché.

M. Cowan:

Q. Tout se faisait en vertu d'une entente?—La houille régulière se vendait en vertu d'une entente?—R. En vertu d'un contrat?

Q. Oui.—R. Elles n'établissent pas leur prix en vertu d'une entente.

Q. Non, mais ce que je veux dire c'est que les compagnies houillères régulières qui ont vendu le charbon à huit dollars et dix cents l'ont vendu en vertu d'un contrat, est-ce exact? En vertu d'une entente conclue auparavant?—R. Je le crois, oui.

Q. Elles ne peuvent pas fournir de quantité supplémentaire et ces gens ont dû sortir.—R. Naturellement, vous comprenez que durant la période de la guerre et alors que le contrôle du combustible s'exerçait aux Etats-Unis, le contrôleur du combustible a émis certaines ordonnances qui ont nécessité dans une large mesure chez les expéditeurs l'obligation de réduire les commandes destinées au Canada; deux ou trois compagnies n'ont envoyé que très peu de houille au Canada au cours de cette période, et ce, à cause des ordres qu'elles recevaient d'avoir à expédier leur houille aux états de la Nouvelle-Angleterre ou aux autres parties des Etats-Unis. Il n'est résulté qu'il y a eu pénurie ici; les courtiers, les commissaires et les marchands indépendants en ont profité pour retirer des bénéfices de cette pénurie.

M. Ross:

Q. Ceci se passait l'année dernière?—R. C'est l'an dernier que la chose a atteint le point culminant.

Q. Mais cela se répétera bientôt si là-bas il y a pénurie chaque année?—R. Oui, par exemple, je puis dire dès maintenant—on a déclaré qu'il y avait pénurie de charbon "stove". Actuellement, le prix des compagnies régulières pour cette houille est de sept dollars et soixante-quinze cents, si je ne me trompe, et une de ces compagnies régulières persiste à exiger huit dollars et dix cents à la mine; toutefois, sept dollars et soixante-quinze cents est le prix coté par la majorité des compagnies régulières.

M. Cowan:

Q. Est-ce pour de l'anthracite?—R. Oui, pour de la houille dite "stove"; je ne parle que de l'anthracite. Aujourd'hui les commissionnaires exigent huit dollars et cinquante cents, soit une différence de soixante-quinze cents par tonne—une augmentation de soixante-quinze cents par tonne. Ils ont déjà tiré leur avantage de la situation.

Le président:

Q. C'est-à-dire que quelques expéditeurs sont prêts à faire la livraison aux détaillants de l'Ontario à raison de...—R. Huit dollars et cinquante cents.

Q. Huit dollars et demi la tonne?—R. Oui.

M. Hocken:

Q. Le profit des exploitants de houille doit être énorme, à huit dollars et dix cents la tonne?—R. Je ne connais rien de cela.

M. COWAN: Avez-vous des témoins qui peuvent nous renseigner là-dessus, monsieur le président?

Le TÉMOIN: Je crois que le gouvernement des Etats-Unis cherche à découvrir la chose depuis vingt-cinq ans, mais il ne l'a pas encore découverte.

Le président:

Q. Vous vous souvenez, M. Gaspell, que l'été dernier la houille se vendait environ quinze dollars et demi ou seize dollars et que l'hiver dernier ce prix fit un bond jusqu'à

atteindre vingt et un, vingt-deux, vingt-trois et vingt-quatre dollars la tonne?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire la cause de cela?—R. Ceci est établi par l'état que vous avez produit il y a quelque temps au sujet de la différence entre le prix des compagnies régulières et celui des commissaires—entre huit dollars et dix cents et quinze dollars—et c'est le résultat pour nous d'avoir été frustrés de notre source d'approvisionnement par des ordonnances émises auparavant par l'administrateur du combustible des Etats-Unis.

Q. Dans l'Ontario la demande de houille était urgente et il y avait pénurie à la source; de sorte que vous avez dû traiter avec les commissionnaires?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu à vaincre des difficultés pour obtenir de la houille de cette manière?—R. Oui.

Q. D'après vous, la même chose peut-elle se reproduire cette année?—R. Bien, c'est une situation difficile à établir. Je ne crois pas que l'augmentation soit aussi considérable, aussi marquée—qu'il y ait plutôt une aussi grande différence—car actuellement ceux qui peuvent s'approvisionner de houille essayent de le faire, du moins en certains quartiers. Je tiens à fortement souligner le fait pour le plus grand bien du comité que s'il lui est possible d'insister pour que le peuple s'approvisionne de houille dès maintenant, il devrait le faire. En plusieurs endroits, on n'achète pas de charbon actuellement, et à moins que le peuple n'achète, le marchand ne peut pas se procurer la houille; il ne peut pas porter une trop grande provision; très peu de marchands peuvent emmagasiner pour plus d'un mois ou deux.

Q. Pourquoi?—R. Ils sont incapables de le faire,—M. Daly a expliqué cela—de même les exploitants semblent incapables d'emmagasiner trop à la fois, par suite du coût élevé, et à moins que les consommateurs ne fassent entrer leur provision, les marchands ne peuvent l'acheter, ou ne peuvent amener ici cette houille, et cela frappe les exploitants qui ne peuvent faire affaire, et les mineurs qui ne peuvent pas travailler à moins que les wagons ne soient sans cesse en circulation. Il en résulte que la situation aujourd'hui—et probablement vous la connaissez tous—est telle qu'un bon nombre de mines sont fermées faute de commandes.

Le président:

Q. Les conditions ici sont-elles très favorables à la répétition de cet état de choses? —R. Très favorables.

M. Cowan:

Q. Fait-on quelque chose pour tenir le public au courant de la situation?—R. Je ne le sache pas.

Q. Les marchands détaillants n'ont-ils rien fait?—R. Rien.

Q. Et le gouvernement a abandonné la partie?—R. Oui.

Q. Pensez-vous que le gouvernement aurait dû agir ainsi—c'est-à-dire le gouvernement d'Ontario?—R. J'appréhende des ennuis dans le transport pour l'hiver prochain, et notre situation sera alors aussi grave sinon plus.

Q. De sorte que si les gens de l'Ontario gèlent l'hiver prochain, la faute retombera en grande partie sur le gouvernement provincial?—R. Comme association, nous avons prié le gouvernement de continuer l'office de contrôleur du combustible.

Le président:

Q. En votre qualité de détaillant, pouvez-vous nous dire quel bénéfice vous attendez de la continuation du bureau du contrôleur du combustible?—R. En vérité, le bureau de l'administrateur du combustible ne nous a guère aidés sur notre marché local de Brantford, car nous avions été assez heureux d'obtenir notre provision. Nous avons été en relations avec un grand nombre de compagnies, et je crois que la part de Brantford a été meilleure, ou au moins aussi bonne que celle de toute autre ville de la province; mais je crois que vous découvrirez que pour les petites villes, M. Harrington

a fait beaucoup pour détourner la houille et l'obtenir au bénéfice des petits marchands qui n'avaient aucune relation avec les compagnies régulières ou une bonne compagnie susceptible de leur fournir la houille dont ils avaient besoin. Je crois qu'en ce sens M. Harrington a fait beaucoup, et je suis d'avis qu'en ce qui concerne la houille grasse—le lignite compris—qu'il a fait beaucoup pour maintenir le fonctionnement de nos fabriques en dirigeant la houille vers les endroits où l'on en avait besoin.

Q. Les détaillants des villes plus petites n'occupent pas une position aussi avantageuse pour être en contact avec les producteurs de l'autre côté, et elles sont entièrement à la merci de ces courtiers qui sont disposés à les voler si leur demande de houille est trop pressante?—R. Les conditions des années passées étaient telles que les compagnies régulières n'avaient pas à chercher de marché pour leur houille, et elles ne tenaient pas à prendre de nouveaux clients.

M. Hocken:

Q. Comme association, avez-vous l'an dernier commencé une campagne d'annonce?—R. Oui, de conserve avec les marchands de Toronto.

Q. Va-t-on reprendre cette campagne?—R. Non, pas que je sache.

M. Chisholm:

Q. A-t-elle été efficace?—R. Oui, très efficace.

M. Hocken:

Q. Pourquoi ne pas la reprendre?—R. On ne peut pas.

M. Ross:

Q. Cela ne vous paierait-il point? Cela ne vous a-t-il pas payés l'année dernière? Cela ne vous a-t-il pas aidés dans la distribution régulière de votre provision?—R. Je l'ignore. Je ne crois pas que nous ayons de ce fait perdu de l'argent.

M. Cowan:

Q. Quoi qu'il en soit, tôt ou tard les gens doivent s'adresser à vous pour acheter la même quantité de houille?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Pensez-vous que les acheteurs soient en grève? Attendent-ils dans l'espoir que les prix vont baisser?—R. Je le crois. Je crois que c'est le motif principal.

M. Chisholm:

Q. Et le fait est que vous vous attendez à une hausse de prix?—R. Oui, le fait est qu'il s'est déjà produit une hausse et qu'au 1er mai le prix des compagnies régulières va monter de dix cents par tonne.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Et puis la hausse s'effectuera graduellement?—R. Oui, graduellement.

Le président:

Q. N'avez-vous pas remarqué que depuis un certain nombre d'années la même chose se produit chaque année, c'est-à-dire qu'à cause du prix très élevé le consommateur hésite à acheter?—R. Non.

Q. Nombreuses ont été les plaintes à ce sujet ces années dernières?—R. Jusqu'à cette année les commandes ont été obtenues sans difficulté; mais cette année il semble y avoir une espèce de dépression; je ne sais pas ce que cela veut dire.

Q. Peut-être cette année y a-t-il encore du charbon dans les caves?—R. Peut-être.

Q. Une réserve de provisions?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Par rapport à l'association, combien de villes, croyez-vous, ont à subir le même état de choses? Vous habitez Brantford, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Dans combien de villes de vos environs les mêmes conditions existent-elles?—R. Oh! je pense bien que Brantford est un assez bon exemple de toutes les autres.

Q. Sont-elles toutes représentées dans votre association?—R. Presque toutes. Ce petit livre contient une liste de membres.

Q. Vous n'incluez pas la ville de Toronto?—R. Oui.

Q. Vraiment?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous dire au comité combien il y a de marchands locaux dans la ville de Toronto?—R. Combien dans la ville de Toronto?

Q. Oui?—R. Actuellement?

Q. Oui.—R. Si je ne me trompe, il y en a environ quarante, de ceux qui sont reconnus comme marchands régulièrement établis. Naturellement, vous comprenez, monsieur, qu'une firme telle que la *Elias Roger Company* ou la *Standard Fuel Company,* ainsi que plusieurs autres, ont plusieurs succursales et parcs.

Q. Je vous parle des gens qui vendent de l'anthracite?—R. Oui.

Q. Il y en aurait donc environ quarante?—R. Oui.

Q. Quelle est la moyenne de stock de ces quarante, pour toute une année? Combien de tonnes cela représenterait-il?—R. La moyenne qu'ils ont en magasin?

Q. Oui, l'un portant l'autre?—R. Je ne saurais vous dire quelle est cette moyenne. La *Elias Roger Company* tient un quart de million de tonnes.

Q. Avez-vous quelques renseignements au sujet des prix à Toronto?—R. Je ne sais pas à quel prix on vend là le charbon cette année.

Q. Et l'an dernier?—R. Si je ne me trompe, le prix de l'an dernier était de dix-sept dollars et demi—c'est le plus cher qu'il ait atteint, ou peut-être dix-huit dollars; il s'agit ici du prix exigé pour la houille des compagnies régulières.

Q. Cela veut dire pour la houille livrée dans les caves?—R. Oui, pour la houille des compagnies régulières; la houille dispendieuse s'est vendue jusqu'à vingt-deux dollars.

Q. Le prix était-il uniforme?—R. Non.

M. Hocken:

Q. Quelques marchands ont exigé plus que d'autres?—R. Oui; il n'y avait pas d'uniformité. Ainsi, dans notre propre ville...

M. McKenzie:

Q. Je ne parle que de Toronto.—R. Je vous demande pardon.

Q. Parlons de Toronto. Qu'arriva-t-il à Toronto?—R. Je ne suis pas très au courant.

Q. Etes-vous au courant de la diversité des prix; étaient-ils tous les mêmes?—R. Ils différaient; ils n'étaient pas uniformes; quelques compagnies n'ont jamais exigé plus de dix-sept dollars et demi, alors que d'autres ont au moins exigé vingt-deux dollars. J'ai obtenu ce renseignement de M. Harrison en personne, un ancien président de l'association.

Q. Vous dites que dans la ville de Toronto les prix diffèrent?—R. Oui.

Q. Pour la même qualité de houille?—R. Oui, pour la même qualité mais achetée à des sources différentes; les uns ont acheté des compagnies régulières et les autres des commissionnaires. Je puis dire que bien que cette houille soit censée être de même qualité, elle est souvent moins bonne, c'est-à-dire de qualité inférieure.

Q. Pendant que nous parlons de Toronto. Que fait votre association en ce qui concerne la fixation des prix?—R. Rien du tout.

Q. Vous voulez dire qu'il n'y a aucun terrain d'entente?—R. Rien de cela, monsieur.

[M. B. A. Caspell.]

Q. Quant aux prix?—R. Oui, rien ne se fait. Comme association, nous n'avons jamais rien fait pour régulariser le prix de la houille ou pour fixer le prix de la houille sur un marché quelconque.

Q. Vous voulez dire qu'à vos assemblées ou réunions on ne discute pas du tout le prix de la houille?—R. Non, monsieur.

Q. Comment donc?—R. Non, monsieur.

Q. Et vous ne considérez même pas le prix d'achat à vos réunions?—R. Non, monsieur. La seule chose dont nous parlions, comme je vous l'ai déjà dit, c'est le coût d'administration de nos affaires. Nous discutons cela très souvent; mais il n'y a jamais eu d'entente entre les marchands au sujet d'autres prix.

Q. Je m'attendais à ce que vous déclariez au moins cela?—R. Nous avons un rapport verbatim de nos procès-verbaux.

M. Cowan:

Q. Il n'existe aucune entente particulière?—R. Il peut se faire qu'il en existe entre les marchands sur leur marché local.

Q. Vous n'êtes pas partie à cette entente?—R. Non.

M. McKenzie:

Q. Quelle différence y a-t-il entre les marchés locaux et les autres personnes qui vendent de la houille dans une ville, ne sont-ils pas tous du même endroit?—R. Oui; mais nous, comme association, n'avons rien à faire avec les arrangements conclus sur les marchés locaux.

Q. Je ne comprends pas cela. Tous ceux qui vendent de la houille dans une ville ou un village se trouvent à avoir un marché local?—R. Certainement.

Q. Quelques-uns des membres de votre association ne sont-ils pas considérés comme étant attachés à un marché local?—R. Mais, oui, mais oui.

Q. Et vous dites que quelques-uns de ces messieurs peuvent conclure une entente entre eux quant aux prix?—R. Oui, mais cela ne nous engage à rien comme association.

Q. Des membres de votre association s'entendent entre eux sur l'uniformité de prix?—R. Je le crois, et aussi avec d'autres qui ne sont pas membres.

Q. Il arrive la même chose que si l'association était au courant — si les membres de l'association étaient au courant — qu'ils se soient entendus en qualité de membres de l'association ou non—ils se sont réunis et sont convenus d'une uniformité de prix—c'est presque un trust?—R. Comme association, nous ne sommes au courant de rien.

M. Hocken:

Q. Les résultats pourraient bien être tout différents.

M. McKenzie:

Q. On n'inscrit pas cela aux procès-verbaux?—R. Les officiers de l'association ne connaissent rien de la chose.

Q. Je ne dis pas qu'ils sont au courant, mais vous avez déclaré que des gens qui sont membres de votre association se réunissaient clandestinement?—R. Je n'ai pas dit qu'ils le faisaient, j'ai dit que peut-être ils le faisaient.

Q. Ne le savez-vous pas?—R. Non, je l'ignore.

M. Hocken:

Q. Aucune entente n'existe parmi les marchands locaux de Brantford?—R. Les prix là-bas aujourd'hui varient de quatorze dollars et demi jusqu'à seize dollars.

Q. Pour la même qualité de houille—R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Cette différence est-elle reliée de quelque manière à celle qui existe dans le prix de la houille?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Je veux dire que je pourrais aller aux Etats-Unis pour acheter de la houille et que, pour une raisou ou une autre, vous l'achetez pour quatre dollars de moins que moi; puis nous revenons ici et vous êtes en mesure de vendre votre houille quatre dollars de moins la tonne que moi; n'est-ce pas là le cas?—R. Non.

M. McKenzie:

Q. Je ne puis comprendre le but de l'association des marchands de houille. Je tiens à être très franc avec vous: je ne comprends pas du tout votre raison d'être à moins que ce ne soit pour discuter et fixer les prix de ces denrées que vous vendez. Pourquoi vous réunissez-vous donc?

M. COWAN: Les membres de votre profession — les avocats — ne se réunissent-ils pas eux aussi?

Le TÉMOIN: Par exemple, si je vous disais que l'an dernier, nous, en qualité d'association, avons comparu devant la Commission des chemins de fer du Canada pour combattre le projet d'une augmentation des taux de transport, et que je crois que c'est dû à la pression que nous avons faite auprès de la Commission des chemins de fer de ne pas augmenter ces taux de transport que nous avons épargné pour la population de la province d'Ontario un demi million de dollars. Ne pensez-vous pas que dans ce cas notre association aurait sa raison d'être?

Q. Certes, oui; mais vous tenez votre nom des affaires que vous faites?—R. Certainement.

Q. C'est bien le genre de votre association et ce sont bien les fins de cette association? Je suis porté à croire que vos fins seraient de sauvegarder et de promouvoir les intérêts de vos affaires comme vendeurs de houille. Je ne tiens pas à vous contre-interroger, cela ne me regarde pas, mais vous dites que vous ne discutez pas du tout le prix de la houille?—R. Absolument non, monsieur. Nous avons tenu notre assemblée annuelle à Toronto les 6 et 7 avril, et je ne pense pas que la question de prix ait été soulevée une seule fois au cours de nos réunions.

M. Ross:

Q. A-t-on discuté les prix d'achats?—R. Je ne crois pas que la question des prix ait jamais été discutée à notre réunion; je ne me le rappelle pas.

M. Chisholm:

Q. Le fait existe que vous évitez d'en parler?—R. Oui; nous ne nous occupons pas de cela. C'est contraire à la loi criminelle de se "combiner", comme vous le savez tous.

M. Douglas:

Q. Je suppose que les frais varient grandement?—R. Oui, entre une ville et une autre.

M. Hocken:

Q. Cela varie d'une ville à l'autre?—R. J'ai ici un petit livret. Cette déclaration n'est pas personnelle. C'est un article tiré du *Retail Coal Man*, un magazine publié à Chicago. Un monsieur du nom de Theodore Hazelwood, de Lowell, Mass., a dit:

> "Pour en venir au coût de distribution au consommateur, nous en avons recueilli de huit des principaux marchands de houille de la vallée Merrimac, à Manchester, Nashua, N.-H., Lowell, Lawrence, Haverhill et Newbury-Port, des chiffres calculés isolément les uns des autres et qui démontrent que pour

faire affaire l'année dernière le coût, y compris la détérioration, a été de trois dollars et trente-deux cents à quatre dollars et quarante et un cent par tonne."

Je vous cite cela pour vous montrer la différence entre une ville et une autre.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Pouvez-vous nous dire ce que cela coûte pour faire affaire dans les différentes villes de l'Ontario?—R. Non.

Q. Votre association ne conserve pas de statistiques à ce sujet?—R. Non.

Q. Avez-vous un système uniforme de comptabilité?—R. Non.

M. Cowan:

Q. Nous avons assez longuement discuté ici le projet d'amener la houille de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario, plus particulièrement dans l'Ontario oriental, qui pourrait bien être considéré comme un marché naturel pour la houille de la Nouvelle-Ecosse. Votre organisation se compose d'hommes qui s'occupent presque exclusivement de la vente de l'anthracite?—R. Oui.

Q. Useraient-ils de leur influence pour empêcher l'introduction du lignite?—R. Je ne suis pas prêt à me prononcer là-dessus.

Q. Y verraient-ils une atteinte contre leurs intérêts?—R. Je ne tiens pas à me prononcer. Je ne le crois pas. Je ne vois pas en quoi.

Q. S'il leur était démontré que la chose leur serait profitable, pensez-vous qu'ils consentiraient à vendre du lignite de la Nouvelle-Ecosse de conserve avec l'anthracite?—R. Je ne vois pas pourquoi ils refuseraient.

Q. Les installations actuelles le permettraient-elles?—R. Non.

Q. Il leur faudrait des installations supplémentaires?—R. Oui. Dans un grand nombre de cas, les élévateurs, tels qu'ils sont construits actuellement, ne suffisent que pour l'anthracite.

Q. Je suppose que cette installation serait coûteuse — cela coûterait-il bien cher pour faire cette installation aux fins d'emmagasiner la houille de la Nouvelle-Ecosse? —R. Je ne sais pas combien cela pourrait coûter pour emmagasiner de la houille grasse.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Le même modèle d'installation ne pourrait-il pas suffire?—R. Je crois que oui, je ne sais pas. Nombre de marchands ont adopté le système ordinaire des godets. Ces godets élèvent la houille jusqu'à un entrepôt de surplus. Je ne pense pas que ce système fonctionnerait bien avec le lignite; la houille grasse ne glisse pas aussi librement que la houille sèche.

Le président:

Q. Que coûte l'un de ces systèmes?—R. Cela dépend de la grandeur.

M. Hocken:

Q. Est-ce que la *Elias Rogers Co.* et la *Mills Company* ne retirent pas de houille grasse des navires stationnés au bord de la baie?—R. Je crois que oui; mais je n'ai jamais vu leur installation. Ils doivent se servir d'un godet à mâchoires pour sortir cette houille.

Q. Je le crois.—R. Oui, c'est aussi mon avis.

M. Cowan:

Q. Cependant, on consomme une quantité énorme de houille grasse dans l'Ontario. Il doit s'en trouver d'autres qui ont l'installation voulue pour la recevoir?—R. La quantité presque totale de la houille grasse est manutentionnée par les fabricants, venant directement des expéditeurs; une très petite quantité passe par les mains des détaillants. Dans la majorité des cas, ce que le détaillant manutentionne, il le prend

directement dans les wagons stationnés sur les voies de garage et il le transporte au moyen de chevaux.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quelle différence y a-t-il entre les taux de transport d'aujourd'hui et ceux d'avant-guerre?—R. En 1914, pour transporter une grosse tonne de houille sèche des mines jusqu'à la frontière, cela coûtait un dollar et soixante-quinze cents.

M. Ross:

Q. Quand ça, monsieur Caspell?—R. En 1914.

Q. Vous parlez toujours de la houille sèche?—R. Oui, de la houille sèche. En 1917, le taux de transport de la houille sèche, des mines à la frontière, était de $1.75; aujourd'hui il est de trois dollars et soixante-quatre cents la grosse tonne.

Q. Plus du double?—R. Oui,—et n'oubliez pas cela, messieurs—il y a le change sur New-York. C'est encore un autre cinquante sous.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous parlez actuellement du transport de la houille par voie ferrée seulement?—R. Oui.

M. Hocken:

Q. Et cela, de la frontière.—R. Cela, jusqu'à la frontière.

Q. Mais à partir de la frontière?—R. A partir de la frontière, le taux varie; mais pour ne citer que Brantford, notre taux en 1914 était de soixante-dix cents.

Q. Quel est-il maintenant?—R. Un dollar vingt-cinq.

Q. De sorte que l'augmentation n'est pas aussi forte au Canada qu'elle l'est aux Etats-Unis?—R. Non.

Q. La houille reçoit ici un traitement privilégié?

M. McKenzie:

Q. Etiez-vous ici hier?—R. Non, monsieur.

Q. N'avez-vous pas entendu une partie de la déclaration de M. Harrington qui a été répétée ici sur l'approvisionnement possible d'anthracite et le nombre d'années au bout desquelles cette houille pourrait bien disparaître? Pouvez-vous nous fournir quelques renseignements personnels à ce sujet?—R. Non, monsieur. Je ne sais pas quelle est l'opinion de M. Harrington là-dessus, mais j'ai lu la déclaration que M. McAllister à faite ici devant votre comité à l'effet que l'administration du combustible des Etats-Unis prétendait que les sources houillères pouvaient produire plus de quatre-vingt dix millions de tonnes par année pendant plusieurs centenaires à venir. Ceci vient plutôt en conflit avec le témoigage de M. Harrington.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Que je crois d'ailleurs un bien meilleur témoignage que l'autre.

M. Hocken:

Q. Veut-on parler ici de l'anthracite?—R. Oui, monsieur.

M. Cowan:

Q. Savez-vous quelle est la consommation de l'anthracite aux Etats-Unis?—R. Je crois qu'elle est d'environ quatre-vingt-dix millions de tonnes par année.

Q. Cela veut dire que la consommation actuelle aux Etats-Unis est égale à leur production totale?—R. Je crois que. . .

Q. Et qu'avec l'augmentation de la population, ils seront bientôt à court, ce qui veut dire que nous serons entièrement à la merci des Etats-Unis et que nous devrons compter sur leur charité?—R. Je crois plutôt que ces quatre-vingt-dix millions de tonnes comprennent les quatre millions et demi dont nous faisons usage.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à demander à M. Caspell?

M. McKenzie:

Q. Nous sommes ici, M. Caspell, principalement dans le but de découvrir comment nous pouvons obtenir une provision de combustible pour le pays en général, et pour la province d'Ontario en particulier. Pensez-vous qu'il y ait lieu de s'alarmer à ce propos? Notre approvisionnement de combustible suffit-il au point que nous n'avons pas lieu de nous effrayer pour l'avenir de l'Ontario?—R. Je suis d'avis que vous avez raison de pousser votre enquête et de vous efforcer de découvrir une source d'approvisionnement de houille, car nous ignorons à quelle heure ou quel jour nous pourrions être entièrement dépourvus.

M. Cowan:

Q. Nous voulons savoir où nous en sommes. Comme nation, il nous incombe de nous occuper de nos propres approvisionnements.

Le TÉMOIN: Oui, je crois que vous avez bien agi en établissant ce comité.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Etes-vous au courant de l'état du coke?—R. Non, je n'en sais rien.

Q. Vous ne vous en occupez pas?—R. Non.

Q. Ordinairement les membres de votre association ne s'engagent pas dans l'industrie du coke?—R. Non; le coke de l'usine à gaz est supposé être le meilleur combustible domestique. Mais, vu le haut prix du charbon et nécessairement le coût élevé de la fabrication du gaz, il ne s'en produit pas en grande quantité, et il s'ensuit qu'il ne s'en vend pas beaucoup à présent pour l'usage domestique.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Le coke se vend-il plus cher que l'anthracite?—R. Non, il est un peu meilleur marché que l'anthracite.

M. Hocken:

Q. Connaissez-vous quelque chose de la tourbe, M. Caspell?—R. Non, je n'en connais rien.

Le président:

Q. Fait-on usage de gaz naturel à Brantford?—R. Oui.

Q. En consomme-t-on beaucoup?—R. Très peu. Quand, il y a une dizaine d'années, on l'a introduit à Brantford, je crois qu'il a eu pour effet de diminuer notre tonnage d'un tiers environ. Mais nous y revenons graduellement, car le gaz naturel n'a pas donné de bons résultats. Le gaz des puits de Selkirk contenait une forte quantité de soufre; par ailleurs, les propriétaires en ont plus que doublé le prix primitif, de sorte qu'on n'en consomme plus beaucoup.

M. Hocken:

Q. En faisait-on un grand usage pour les besoins domestiques?—R. Oh non; pour la cuisson des aliments seulement. Nous savons qu'en cette saison plusieurs personnes s'en servent pour chauffer leurs fournaises, car en l'employant ainsi elles ne sont pas incommodées par l'odeur.

M. McKenzie:

Q. La compagnie avait dans l'Alberta, comme ou l'a témoigné devant ce comité, un agent ou un commissaire de la ville de Winnipeg, pourvu de certains appareils pour montrer aux gens la manière de se servir de son charbon mou. Croyez-vous qu'il serait utile d'introduire à Toronto un système de ce genre pour enseigner aux gens comment

se servir en leurs fournaises, par exemple, du charbon mou de la Nouvelle-Ecosse, soit seul, soit avec mélange d'anthracite?—R. Je suis d'opinion que l'on devrait recourir à un semblable mode de démonstration pour montrer aux citoyens comment faire usage d'autres charbons que l'anthracite.

Q. Croyez-vous que ce serait un moyen de le démontrer?—R. Vous avez parlé de fournaises; ne s'agit-il pas ici de la sorte de fournaises dont nous faisons usage dans l'Est; les tuyaux ne se boucheraient-ils pas de suie par l'emploi de charbon mou ordinaire?

M. COWAN: Il faut les nettoyer de temps à autre; nous en faisons un nettoyage une fois par année, et cela suffit. Nous introduisons le charbon mou dans le foyer de nos fournaises comme si c'était une telle quantité de poussière. Nous secouons d'abord la grille, réglons les tirages, et ensuite il se répand sur le haut, comme si l'on se servait de pétrole ou de coke, et vers midi nous secouons un peu la grille et ajoutons sur le brasier une autre petite quantité, et voilà tout ce qu'il faut faire. Nulle difficulté pour maintenir une bonne température dans toute la maison.

Le TÉMOIN: Je sais que nous avons essayé, il y a deux ans, de faire usage de charbon mou, et que nous avons éprouvé une grande difficulté: les tuyaux se bouchaient et nous ne pouvions pas avoir de chaleur.

Q. Notre charbon mou doit être de qualité supérieure au vôtre, car nous n'avons pas lieu de nous en plaindre.—R. Il faut qu'il en soit ainsi.

Le PRÉSIDENT: Vous autres, gens de l'Ouest, vous ne souffrez pas du froid.

M. COWAN: Je prétends, et personne ne dira le contraire, que si je puis m'occuper de ma fournaise et m'en servir avantageusement avec notre charbon, les gens d'Ontario peuvent suivre mon exemple. En ce faisant, ils diminueront de moitié environ leur dépense de combustible. Voilà ce que j'en pense. Je ne parle pas en connaissance de cause, mais je sais que nous ne pourrions pas faire usage d'anthracite en nos fournaises; nous n'y songeons même pas.—R. Ce qui me surprend...

M. Cowan:

Q. L'anthracite se vend $22 la tonne chez nous, et après avoir éliminé les pierres et l'ardoise, il vaudrait $40. C'est du charbon américain.—R. Le but que vous cherchez à atteindre, monsieur le président, me surprend—je sais qu'en cela vous pensez plutôt à l'avenir qu'au présent — mais ce serait folie de supposer qu'il soit pratique de transporter du charbon de Winnipeg à Toronto, ou même plus loin vers l'est. Il se peut que Winnipeg ait besoin de 100,000 tonnes d'anthracite; ne serait-ce pas folie que de transporter à l'est du charbon mou de l'ouest, et d'expédier une égale quantité d'anthracite de l'est à l'ouest, à moins qu'on empêche l'anthracite de se rendre dans l'ouest.

Q. Voilà précisément ce que nous faisons. Nous essayons de réduire l'usage de l'anthracite, et je crois qu'il y a réduction notable. Le gouvernement de l'Alberta a déjà pris des mesures pour arriver à cette fin et il a réussi à remplacer en grande partie l'anthracite.—R. Nous sommes dans la même situation ici. Montréal et Québec consomment environ un million de tonnes d'anthracite. Ne serait-il pas préférable d'essayer d'abord d'introduire le charbon mou en ces endroits, avant d'en recommander l'usage au centre de l'Ontario?

Le président:

Q. Pourriez-vous faire connaître au comité les vues des marchands détailleurs d'Ontario sur ce sujet?—R. Là-dessus je n'ai rien à dire.

M. Hocken:

Q. Supposons que la Nouvelle-Ecosse fournisse du charbon à Montréal et à Québec, et que l'Alberta approvisionne du sien le pays jusqu'à la tête des lacs, la

province d'Ontario pourrait-elle s'en procurer suffisamment des mines américaines?—R. Oui, je crois qu'elle n'en manquerait pas.

Q. A de meilleures conditions qu'elle pourrait l'avoir ailleurs?—R. Connaissez-vous le prix de revient des charbons de l'Alberta?

M. HOCKEN: Oui, il est très onéreux.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Que diriez-vous si, en vue d'introduire le charbon mou et le coke dans Ontario, le gouvernement de cette province et celui de la Nouvelle-Ecosse s'unissaient pour construire dans une localité centrale quelconque, un établissement de démonstration, au moyen duquel la population apprendrait graduellement les avantages du charbon mou et du coke?—R. Je crois que ce serait une bonne idée. Il faut une campagne d'éducation pour enseigner aux gens qu'il est possible de se passer d'anthracite.

Q. Le gouvernement d'Ontario a-t-il déjà fait quelque chose de ce genre?—R. Absolument rien; pardon, je ne veux pas aller si loin; je veux dire qu'il n'a rien entrepris qui ressemble à ce que vous venez de dire. L'administration du combustible d'Ontario avait engagé un expert qui, au cours de l'avant-dernier hiver, se rendait auprès des différents manufacturiers, pendant la disette de charbon mou, et leur demandait de faire usage des triures d'anthracite ou de charbon dur au lieu de charbon mou qu'ils ne pouvaient se procurer alors. Voilà tout ce que je sais sur ce que le gouvernement a fait pour cela.

Q. Ce n'était qu'une mesure nécessitée par les circonstances pour remédier à la situation?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Je puis dire que nous avons ici un témoin de la ville d'Ottawa, qui est prêt à rendre témoignage, si le comité désire l'entendre.

M. COWAN: Assurément.

M. Hocken:

Q. Une compagnie de Toronto ramasse le poussier de charbon et en fabrique des briquettes. Que pensez-vous de cette entreprise au point de vue économique?—R. J'y ai confiance. C'est le Nukol.

Q. Cette compagnie vend-elle ce produit à meilleur compte que l'anthracite?—R. Je crois que lorsque l'anthracite se vendait $17 à Brantford, le Nukol se vendait aussi $17 la tonne de briquettes.

Q. En obtient-on un aussi bon résultat?—R. Non, ce produit encrasse les tuyaux: c'est ce qui arrive en plusieurs cas.

Q. Est-ce de la poussière d'anthracite?—R. Je le suppose. Ce ne sont pas les boulettes dont monsieur Daly a parlé. Si la compagnie fabriquait des briquettes d'aussi bonne qualité que les boulettes, cela en vaudrait la peine.

M. DALY (le témoin précédent): Si elle employait les mêmes ingrédients. Il y a une grande différence de qualité de charbon.

Le TÉMOIN: Il serait peut-être possible de construire une fabrique de boulettes pour utiliser une grande partie des triures d'anthracite des marchands détailleurs, à un prix peut-être plus élevé que celui qu'ils le vendent. J'ai vendu des triures l'autre jour $1.75 la tonne, et le charbon me coûtait $13.50 la tonne.

Q. Quelle quantité de triure vous donneraient 100 tonnes de charbon?—R. Peut-être trois, quatre ou cinq pour cent.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. C'est sans doute un item des frais de l'exploitation?—R. Oui, c'en est un d'une grande importance.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au témoin? Merci, Questionnerons-nous maintenant monsieur Halpin de la compagnie dite *John Heney & Sons Company?*

M. COWAN: Oui.

M. WILLIAM J. HALPIN est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Vous êtes l'un des directeurs de la *John Heney & Son Company?*—R. Le vice-président et le directeur-administrateur.

Q. Depuis quand occupez-vous cette position?—R. Je suis directeur et administrateur depuis un an, secrétaire depuis 1911 et dans le commerce du charbon depuis 1907.

Q. Avez-vous un exposé à présenter au comité?—R. Je n'ai pas préparé d'exposé, monsieur le président, mais, si vous me le permettez, je ferai quelques remarques préliminaires. Quelle que soit la solution finale du problème, qui consiste à savoir s'il est possible de rendre économiquement du charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario, il n'en est pas moins vrai que l'Ontario devra compter, l'hiver prochain, sur le charbon anthracite des Etats-Unis. La situation actuelle est très critique, et je voudrais pouvoir en convaincre le comité, qui ferait bien d'avertir le public d'acheter sa provision de charbon le plus tôt possible. Un avertissement de la part de ce comité aura plus de poids que tout avis d'un particulier ou d'un corps quelconque. L'an dernier, le charbon se vendait $13.50 la tonne à Ottawa. Les prix ont monté de temps à autre, par suite de frais additionnels d'exploitation aux mines, de transport, etc., et en mars le charbon se vendait $17.50 la tonne. Le 1er avril cinq des six compagnies réduisirent de 50 cents par tonne le prix du transport; mais elles annoncèrent qu'à partir du 1er mai les prix seraient augmentés de 10 cents pendant les cinq mois suivants. Nous sommes sous l'impression qu'une grande partie du public suppose que le prix du charbon baissera comme celui de la plupart des autres denrées. Si les marchands ont rempli leurs soutes et que le public s'attend à d'autres réductions, nous serons dans l'obligation d'avertir les compagnies d'arrêter leurs envois, et les mines seront obligées de fermer. Je vous dirai, à titre de renseignement, que les mineurs engagés dans les mines d'anthracite sont tenus de travailler cinquante-deux semaines par année pour répondre aux demandes. La situation devint très critique l'an dernier. La cause provenait du fait que, pendant trois semaines, l'automne dernier, il y eut ce que l'on appelle une grève de congé. Si la température durant l'automne et l'hiver n'avait pas été exceptionnellement clémente, nous aurions éprouvé des difficultés semblables à celles survenues il y a quelques années. Si nous avions mis le public sur ses gardes, il aurait conclu que nous faisions de la propagande, que nous cherchions à étendre nos affaires également sur toute la période. J'ai déjà dit que le public s'attendait à une autre baisse des prix. Maintenant, les causes de la hausse, l'an dernier, étaient, d'abord, une augmentation des gages des mineurs, laquelle devait continuer telle que fixée pendant un an; en second lieu une hausse des frais du transport. Certaines personnes supposaient que ces frais baisseraient. Nous nous attendions sans doute à une réduction des gages sur les chemins de fer américains — car l'an dernier 70 pour cent des réseaux américains ne retirèrent aucun intérêt de leurs capitaux; nous sommes donc sous l'impression que la réduction des gages n'aura pas pour effet de faire baisser les frais de transport. Par ailleurs, jusqu'au 1er mai dernier, nous devions payer notre charbon à la mine avec des fonds américains, mais depuis cette date nous le payons à la frontière; c'est-à-dire qu'en plus du payement du charbon à la mine avec des fonds américains, nous sommes tenus de fournir des fonds américains pour solder les frais de transport, dont les deux tiers sont sur territoire américain; vous voyez par là qu'il est inutile de compter sur une réduction de prix. Les compagnies ont déjà annoncé que les frais augmenteront de 10 cents par mois.

Quelques personnes peuvent supposer qu'il s'agit seulement de suppléer aux déficits l'hiver prochain. Si les mines ferment l'automne et l'hiver prochain, on ne retiendra qu'un petit nombre d'hommes en chacune. D'un autre côté, les compagnies ne peuvent engager pour travailler dans les mines le surplus des employés des chemins de fer et des aciéries, car l'état de Pensylvanie ne permet à un homme de travailler à l'extraction du charbon, à moins qu'il n'ait déjà été employé au moins deux années comme mineur. On peut donc conclure que depuis cinq ou six ans le rendement des mines d'anthracite est resté stationnaire, en dépit d'une demande annuelle plus accentuée, ce qui a obligé les mines d'opérer à pleine capacité, pour répondre aux demandes de combustible. Si le public ne s'approvisionne pas, les mines devront fermer; quelques-unes ont déjà suspendu leurs opérations, et nous prévoyons des difficultés pour l'an prochain. Il faut aussi tenir compte du fait que les compagnies manquent de wagons à charbon, au moment du transport du grain. Nous pensons que la situation sera plus tendue encore cette année, car depuis un mois ou deux les Américains n'ont fait qu'environ 50 pour cent de leurs provisions; ils voudront tous faire leurs achats en même temps, ce qui aura pour effet d'encombrer le trafic. Voici une brochure publiée par la *Irving National Bank*. C'est une revue commerciale semi-mensuelle du 18 avril; je l'ai reçue avant-hier. J'y trouve ce qui suit: "L'anthracite est peut-être de tous les articles de consommation dont la situation diffère le plus des autres. Le 1er avril 1920, ce combustible de la grosseur appelée *stove* se vendait $9.96 la tonne, prix du gros, à New-York, 8.45 le 1er avril 1920, et $4.85 en avril 1914. Le charbon bitumineux de Pittsburg livré en gare, à Chicago, aux mêmes dates, se vendait $7.20, $5.55 et $3.55, respectivement. Le papier et l'alcool, quoique baissant de prix, dans le commerce du gros, n'ont pas encore atteint le degré de diminution de certains autres articles. On relève aussi des différences notables dans l'échelle des gages payés en diverses occupations."

M. Douglas:

Q. Quel était déjà le prix du charbon mou?—R. Pris en gare, à Chicago, $7.20, $5.45 et $3.55 la tonne.

Q. Ce n'est pas ce que je demande: De quoi parliez-vous?—R. Il s'agit de charbon anthracite. "Diminution de production dans les principales industries; il y a diminution générale de production en plusieurs industries principales. Ce qui s'est produit de plus notoire en mars, c'était la fermeture de quelques grandes mines de cuivre; une production de 1,595,000 tonnes seulement de fer cru ou gueuse, soit moins de la moitié du chiffre, en octobre 1920; une production de lingots d'acier de 1,570,978 tonnes, au lieu de 3,015,982 en octobre dernier, une diminution hebdomadaire de charbon mou, au point que la production est maintenant inférieure à la moitié de la capacité minimum; une réduction de la moitié ou plus du temps de travail dans les industries du bois et une réduction d'ensemencement de certaines cultures agricoles. Ces réductions n'ont pas encore réagi sur les prix d'une manière générale. Dans le fer et l'acier, la moyenne hebdomadaire de quatorze produits mentionnés, compilés par l'*Iron Trade Review*, indique une baisse constante depuis le commencement de l'année, de $52.75 alors à $43,86 au 5 avril, mais ce chiffre passait à $43.90 le 13 avril 1921. Pendant avril 1914, la moyenne se maintint à $23.39. On dit que la demande d'acier excède aujourd'hui la production.

"Le peu de production de charbon mou susmentionné est la cause de l'immobilité de plus de la moitié des wagons de transport aux Etats-Unis, dont le nombre était d'environ 507,427 le 8 avril; ce chiffre comprend plus de 20 pour 100 du nombre total au pays. Une baisse continue en chargements de wagons de marchandises porta le nombre à 666,642 le 2 avril, diminution de 192,185 comparativement au nombre en service la semaine correspondante en 1920. Exception faite du grain et de ses produits,

on a relevé des baisses de chargements en toutes les classes de marchandises comparativement au chiffre de la semaine précédente. A la suite du charbon, la plus grande perte signalée fut celle du transport de marchandises diverses qui eut pour effet de mettre au repos 4,000 wagons. C'est la première diminution de chargement en cette classe de marchandises, depuis le 1er janvier 1921.

"Il y a quelques signes de reprise d'activité par les chemins de fer. Au cours de février, on a relevé un déficit de $7,205,000, au lieu de $1,167,000 en janvier. Sur les 200 compagnies de chemins de fer qui ont fait rapport de leur situation, 106 n'ont pu faire face à leurs taxes et dépenses, s'il faut ajouter foi à l'analyse faite par l'Association des comité exécutifs de ces compagnies. Les chiffres compilés en tableaux montrent que plusieurs réseaux ont relevé des déficits dans les recettes qu'ils s'attendaient à faire par l'augmentation des taux."

Vous conclurez par ces quelques paragraphes qu'il ne faut pas songer à une réduction des prix du charbon; je vous rappelle qu'on ne doit pas s'attendre à une réduction des gages payés aux mineurs, car leurs contrats d'engagement sont faits pour toute une année; je ne m'attends pas non plus à une diminution des frais de transport, même si les gages des employés de chemins de fer devaient baisser; le change est une autre considération aléatoire et je ne compte sur aucune réduction de ce côté. Les compagnies de chemins de fer ont déjà annoncé qu'à partir du 1er mai le prix du charbon monterait de 10c. la tonne chaque mois, de sorte que ce combustible sera bientôt plus cher, et comme je l'ai déjà dit, les mineurs engagés dans les mines d'anthracite aux Etats-Unis travaillent sans relâche pendant les cinquante-deux semaines de l'année pour répondre aux demandes de combustible. Si les marchands ont déjà rempli leurs soutes, et si les consommateurs ne font pas leur provision, les expéditions devront s'arrêter et les mines seront tenues de suspendre leurs opérations; quelques-unes ont dû fermer déjà, et il n'est pas probable qu'elles puissent se rattrapper l'automne et l'hiver prochains. D'abord elles ne pourront pas utiliser les hommes de surplus, en supposant qu'elles en trouvent, car elles ne seront autorisées à engager que ceux qui ont au moins deux années d'expérience comme mineurs. Et, à supposer qu'il n'y ait pas déficit de charbon, les wagons de transport feront défaut.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Autrement dit, l'emploi continu a pour effet de faire baisser les prix?—R. Oui.

Q. Les consommateurs s'approvisionnent-ils cette année comme d'habitude?—R. Nous avons publié et fait distribuer une circulaire en mars, pour expliquer la situation à nos clients; elle a produit le résultat que nous en attendions. Notre service de livraison fonctionne à pleine capacité. Nous ignorons combien de temps il continuera ainsi. L'année dernière, l'anxiété régnait. Je puis dire qu'au 1er mai nous avions enregistré de 60 à 70 pour 100 de toutes nos commandes annuelles; il ne restent qu'à les exécuter; il fallut suivre l'ordre de date. Actuellement, nous travaillons sans relâche: nous achetons tout le charbon que nous pouvons nous procurer, mais si plus tard, en juillet et août, on nous le refuse, et si nous sommes contraints d'arrêter les expéditions, il n'est pas probable que nous puissions nous reprendre dans la suite.

M. Hocken:

Q. Quelle quantité pouvez-vous entreposer?—R. De 15,000 à 16,000 tonnes.

Q. Combien de tonnes avez-vous maintenant en réserve?—R. Probablement de dix à douze mille. Nous avons pris plus que notre part ce mois-ci. Je veux dire que nous achetons tout notre charbon par contrat annuel, aux termes duquel nous sommes supposés prendre un douzième chaque mois; nous avons toute notre quantité du mois d'avril.

[M. William J. Halpin.]

M. Cowan:

Q. Les gens d'Ontario qui ont commandé leur provision de charbon de bonne heure, l'an dernier, l'ont eue à meilleur compte?—R. Tous ceux qui ont acheté leur charbon en avril l'ont payé $13.50 la tonne. Au 1er mai les prix étaient de $15.25 et $15.50; plus tard, ils étaient de $15.75, et en mars ils atteignaient $17.50.

Q. L'appel du gouvernement eut-il pour effet d'engager les gens à s'approvisionner de charbon? L'avertissement qu'il lança produisit-il le résultat désiré?—R. Le public savait que les prix allaient s'élever. Nous avions recommandé à nos clients de faire leurs provisions. Nous savions que les frais de transport devenaient plus chers, que le gouvernement des Etats-Unis venait de restituer aux compagnies leurs voies ferrées et que ces compagnie étaient dans la nécessité d'accroître leurs recettes, et c'est pour cela qu'elles devaient hausser les prix de transport, lesquels, en fin de compte, eurent pour résultat d'augmenter le prix du charbon. C'est un fait que depuis 1914 les consommateurs achètent leur charbon plus à bonne heure; l'an dernier ils l'ont commandé plus tôt que jamais, et depuis 1914 notre service de livraison a fonctionné tout l'été.

Q. Vous avez demandé à ce comité de lancer un avertissement; est-il de même nature que celui publié déjà par le gouvernement d'Ontario?—R. Aucun membre du gouvernement de cette province n'est maintenant en lieu de lancer un tel avertissement, et je ne pense pas que le public prête une oreille aussi attentive à un avertissement de ce genre qu'à celui de ce comité qui étudie la situation depuis quelque temps; celui de ce comité aura plus de poids.

Q. Croyez-vous, comme les témoins qui vous ont précédé, que le gouvernement d'Ontario aurait dû maintenir en fonctions l'administrateur du combustible pour le bénéfice de la population?—R. Je ne saurais dire s'il y aurait avantage à maintenir un tel homme en office. Il s'agit maintenant d'aviser et d'avertir le public; quant au charbon, nous pouvons nous le procurer à présent, mais nous ignorons si plus tard nous serons dans les mêmes conditions.

Le président:

Q. Distribuez-vous du charbon en dehors d'Ottawa?—R. Oui.

Q. Sur quelle étendue?—R. Nous en fournissons à tous les endroits qui sont desservis par Ogdensburg et Rouse's Point, et à la partie de Québec plus rapprochée d'Ottawa que de Montréal, ainsi qu'au Témiscamingue et aux alentours de ce district.

M. Cowan:

Q. Les consommateurs font-ils usage d'anthracite pour les besoins domestiques?—R. Presque tous se servent d'anthracite.

Q. Avez-vous déjà essayé d'introduire le charbon mou pour de tels usages?—R. Non.

Q. D'autres ont-ils tenté l'entreprise en cette localité?—R. Le contrôleur fédéral du combustible en a fait l'essai, il y a quelques années, mais je ne connais aucun autre qui ait suivi son exemple.

Q. Comment a-t-il réussi?—R. Personne ne se sert de charbon mou, lorsqu'il est possible d'avoir de l'anthracite.

Q. Ici comme à Toronto, vous êtes tous les mêmes aristocrates.

Le président:

Q. Vous dites que vous achetez tout votre charbon des compagnies de chemins de fer?—R. Oui.

Q. Vous ne vous êtes pas adressé à des compagnies indépendantes?—R. Non. Il se peut que nous ayons acheté quelques wagons de ces dernières, il y a une dizaine d'années, mais je ne me souviens pas d'en avoir acheté habituellement.

Q. Qui détermine les prix du charbon?—R. Les compagnies de chemins de fer qui le transportent.

Q. Les marchands qui achètent leur combustible de compagnies indépendantes sont tenus de le payer plus cher ou de le vendre à perte?—R. Ottawa a été particulièrement favorisé sous ce rapport; une compagnie fournit la plus grande partie du charbon nécessaire à cette localité, c'est-à-dire la plupart des marchands sont fournis par les compagnies de chemins de fer, ou par deux d'entre elles, et la compagnie qui approvisionne la plus grande partie de cette localité préfère expédier son charbon à ce marché, car non seulement elle réalise un profit sur la vente, mais elle bénéficie du transport à grande distance sur son réseau, c'est-à-dire que le charbon expédié à Ottawa vient par le D. & H. jusqu'à Rouse's Point, et de là par la voie du Grand-Tronc ou celle du Pacifique-Canadien. Voilà un des avantages d'Ottawa. Dès la première partie de l'an dernier, et avant la grève des mineurs en automne, ce district avait déjà une grande partie de son charbon. A Buffalo, en janvier ou au commencement de février, il fallut prendre une grande partie du charbon des écoles et le distribuer entre les citoyens; mais telle n'était pas la situation à Ottawa. Nous avions approvisionné une grande partie de nos clients pendant les mois d'été, et comme la température fut relativement clémente pendant l'automne et l'hiver, nous passâmes la période critique sans disette, malgré la petite quantité dont nous pouvions disposer. Nous nous trouvâmes dans une situation analogue en 1917 et 1918. nous ne manquâmes jamais de charbon. Nous fournissions alors le combustible aux édifices du gouvernement, à ceux de la ville et à quatre-vingt-dix pour cent des citoyens de la capitale, parce que nous eûmes la précaution de remplir nos soutes et de nous procurer tout ce que nous pouvions trouver.

Q. Brûle-t-on de l'anthracite en ces édifices?—R. Oui, c'était le combustible d'alors. Les établissements de chauffage central se servaient de charbon mou, mais à part cela, les autres édifices dépensaient environ huit mille tonnes d'anthracite et neuf ou dix mille de charbon mou.

Q. Quels sont ces édifices?—R. Ceux du gouvernement à Ottawa.

Q. Quelles sont les édifices du gouvernement où l'on brûle du charbon mou?—R. L'établissement de chauffage central, l'édifice Hunter et quelques autres édifices plus petits. Les autres font usage d'anthracite.

Q. Où se procure-t-on ce charbon mou?—R. Des soumissions ont été demandées depuis quelques jours, mais les contrats ne sont pas encore signés.

Q. Est-ce pour du charbon mou seulement?—R. Avant ces dernières années, l'anthracite était le seul combustible en usage, maintenant c'est du charbon mou.

Q. Quel résultat donne ce combustible? S'en sert-on toujours dans les établissements de chauffage?—R. De charbon mou?

Q. Oui?—R. Les soumissions spécifient du charbon mou.

Q. Ce combustible a donc donné des résultats satisfaisants?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Du charbon mou américain?—R. C'est ce que je comprends.

M. Cowan:

Q. Du charbon mou américain?—R. C'est ce que j'entends.

M. COWAN: Je crois que nous devrions commencer par notre propre gouvernement.

Le président:

Q. Est-il acheté par soumissions?—R. Oui.

Q. Et le marchand dont la soumission est la plus basse reçoit la commande?—R. Oui.

Q. Quelle que soit la provenance du charbon?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Est-ce le charbon dont se sert l'établissement de chauffage central, du charbon mou—acheté après essais?—R. Le gouvernement demande des soumissions et invite les soumissionnaires à mentionner les mines d'où provient la provision de charbon.

Q. Est-ce tout?—R. Oui.

Q. Se demande-t-on si le charbon est conforme ou non à un combustible type, le paye-t-on quand même le même prix? Nul doute qu'avant d'accepter les soumissions le gouvernement établit des comparaisons entre les différentes analyses de divers charbons.

Q. Je ne crois pas que vous ayez bien compris ma question. Nous faisons des essais hebdomadaires en nos grandes usines de production de force motrice de l'Ouest. On signe un contrat. Le charbon doit atteindre un certain degré de qualité type, à la suite d'essais hebdomadaires ou mensuels—je ne me rappelle pas lequel des deux essais est adopté—mais si le charbon n'atteint pas la quantité type, la compagnie soumissionnaire est tenue de rembourser le montant de la différence; si la qualité du charbon est supérieure à celle exigée, la compagnie reçoit un supplément de prix. Suit-on un pareil plan ici?—R. Je ne le sais pas, nous n'avons pas fourni de charbon mou. Nous avons approvisionné les édifices du gouvernement à Ottawa, depuis plus de vingt et un ans, à venir jusqu'à ces deux dernières années, mais nous ne leur avons pas encore fourni du charbon mou.

Q. Vous ne savez pas si le charbon fourni ici est soumis à l'essai?—R. Je l'ignore.

Q. Au gouvernement ou à d'autres?—R. Est-ce que j'ai bien saisi la question?

Q. Je vous demande si l'on exige que la qualité du combustible atteigne un certain étalon fixé?—R. Lorsqu'un soumissionnaire déclare que le charbon provient d'une mine dont le nom est mentionné, le gouvernement est en possession de statistiques qui donnent l'analyse du charbon de cette mine.

Q. Prenons pour exemple la ville de Regina: cette ville passe contrat avec une certaine compagnie. L'année dernière, après essais exécutés, cette compagnie fut obligée de rembourser à Régina environ sept mille dollars, car bien que le charbon fût pris à la mine mentionnée au contrat, ses propriétés calorifiques n'atteignirent pas l'étalon fixé. Maintenant, exige-t-on ici de telles garanties?—R. Je suis presque sûr que . . .

Le président:

Q. A dire vrai, M. Halpin, vous ne le savez pas?—R. Je suis presque sûr qu'on ne prend pas de telles précautions.

Q. Vous ne savez pas ce que les départements du gouvernement exigent sous ce rapport?—R. Non.

M. Douglas (Cap-Breton): Il dit qu'il est presque sûr.

M. Ross:

Q. On ne vous demande pas de telles garanties?—R. Nous leur déclarons que nous leur fournirons du charbon de Lackawanna, vendu par la Hudson Coal Company, et nous le fournissons. Un inspecteur du gouvernement se tient sur les lieux, il surveille le chargement du charbon et voit à ce que chaque tonne soit bien sassée et conforme aux conditions exigées.

Q. Et ces départements savent que le charbon est sorti des mines de Lackawanna; ils ont connaissance des essais ordinaires auxquels le combustible a été soumis, mais vous ne savez pas s'ils en tiennent compte?—R. Je sais qu'une fois ils ont voulu introduire dans les conditions une clause relative aux essais, mais nos expéditeurs s'y opposèrent et déclarèrent: "Nous vous garantissons de vous fournir la même sorte de charbon que vous avez déjà reçu", et alors nous avons fait savoir au gouvernement que nous lui fournirions du charbon de Lackawanna, le produit de la Hudson Coal Company, et que nous le ferions sasser le mieux possible. Il existe une analyse de ce

charbon mais on ne consentirait pas à ce que l'on introduisît une clause à l'effet que ce charbon pouvait supporter un essai d'une certaine nature.

Q. Fournissez-vous encore du charbon Lackawanna?—R. Oui.

Q. En avez-vous encore?—R. Tout le charbon que nous avons fourni a été du Lackawanna.

Q. Je crois que nous marchons à l'inverse l'un de l'autre. Vous avez déclaré que l'on employait neuf mille tonnes d'anthracite et huit mille tonnes de bitumineux. D'où venait le bitumineux?—R. Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Ne vaudrait-il pas mieux demander au témoin ce qu'il fournit au gouvernement que de savoir ce que fait le gouvernement? Il ne peut être parfaitement au courant de ce que fait le gouvernement.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il se peut que ses réponses ne soient pas tout à fait au point, mais les questions sont utiles.

Le TÉMOIN: Le livre bleu qui se trouve sur l'allège de la fenêtre indique la quantité que le gouvernment a acheté et ce qu'il a payé l'an dernier ainsi que le nom du fournisseur.

M. COWAN: Il nous va falloir avoir sous les yeux une formule de contrat ou de soumission, car je désire savoir si le gouvernement agit contre les intérêts des mines canadiennes ou s'il leur accorde une préférence.

Le PRÉSIDENT: Le témoin est dans l'impossibilité de le savoir, hors le cas où il s'agit du charbon qu'il a lui-même fourni.

M. ROSS: Il pourrait le savoir.

M. CHISHOLM: Je suis d'avis que le témoin peut savoir d'où vient le charbon, le charbon fourni.

Le TÉMOIN: L'anthracite ou le bitumineux?

M. CHISHOLM: Le bitumineux.

Le TÉMOIN: Une personne de Montréal a fait une soumission et je crois que le charbon qu'il a fourni vient des Etats-Unis.

M. Ross:

Q. Quand vous avez fourni le bitumineux, l'avez-vous pris aux Etats-Unis?—R. Non, nous ne leur avons jamais fourni de bitumineux. Nous leur avons fourni de l'anthracite.

M. Chisholm:

Q. Cet étalon dont parle le docteur Cowan pourrait constituer un étalon physique plutôt que chimique?—R. Dans le cahier des charges de cette année on a spécifié que le bitumineux doit posséder au moins treize mille B.T.U. et ne doit pas contenir plus que huit pour cent de cendres.

M. Cowan:

Q. Cependant on ne fait rien au cours de l'année pour savoir si le charbon fournit ou non la désideratum? C'est là que je veux en venir. Je désire me renseigner sur ce point s'il est possible...

Le PRÉSIDENT: Comment le témoin peut-il savoir si le gouvernement fait ces essais ou non. Faisons venir un témoin qui puisse nous renseigner là-dessus.

Le TÉMOIN: Il y a quelques années le ministère des Mines, alors que nous fournissions tout l'anthracite, a demandé des échantillons de nos réserves et les a analysés.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Le témoin a fait cette déclaration importante à savoir qu'à l'heure actuelle on demande des soumissions pour huit ou dix mille tonnes de bitumineux, et rien ne prouve que l'on ait accordé quelque préférence au charbon canadien au détriment du charbon américain. Monsieur le président, ce que l'on devrait

faire, à mon sens, est de s'entendre avec le gouvernement pour que ce dernier accord toute préférence raisonnable au bitumineux canadien, et ce à courte échéance, vu que ces soumissions sont actuellement en suspens. Qu'en pensez-vous, monsieur Halpin?

M. COWAN: Le fait est, monsieur le président, si vous permettez, que la différence est grande entre les diverses qualités de bitumineux.

Le PRÉSIDENT: Agréé, docteur.

M. COWAN: Si le charbon américain est supérieur au charbon canadien, ce fait pourrait avoir une conséquence, mais si l'on se contente d'acheter du bitumineux, il se peut que l'on agisse au détriment du charbon canadien, et, si tel est le cas, l'essai, je crois, le démontrera.

Le PRÉSIDENT: Tout ce que je veux montrer est que nous demandons au témoin si l'on fait des essais de ce charbon que le gouvernement a acheté. Il lui est impossible de savoir ce que fait le gouvernement excepté quand il s'agit du charbon qu'il fournit.

M. COWAN: Les soumissions que l'on fait le montrent.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai. Les soumissions doivent nous renseigner.

M. COWAN: S'il était soumissionnaire, il le saurait.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, mais vous lui demandez si oui ou non le gouvernement a fait des essais. Comment peut-il le savoir?

M. CHISHOLM: Il en sait long dans l'affaire.

M. ROSS: Tout ce que nous pouvons faire est de le questionner. S'il déclare n'en rien savoir, l'affaire est réglée.

M. DOUGLAS: Le témoin est fort renseigné. Il est dans ce commerce depuis nombre d'années, et, à mon sens, il a donné entière satisfaction au cours de son témoignage.

Le président:

Q. Que savez-vous de l'attitude du gouvernement au sujet des essais sur le charbon qu'il achète?—R. Comme je l'ai dit, il y a quelques années le ministère des Mines prenait un échantillon de notre charbon, venait chez nous, puisait dans notre réserve et faisait l'analyse. C'est tout ce que j'en sais.

M. COWAN: C'est le meilleur renseignement que nous ayons obtenu aujourd'hui, car nous voulons voir pénétrer ici le charbon de la Nouvelle-Ecosse. C'est mon idée. Il est bien que l'Ontario prenne son charbon et à mon sens, il faut prendre pour tout l'Ontario autant de charbon de la Nouvelle-Ecosse qu'il est possible. C'est ma seule raison d'être au sein de ce comité. Je suis assez bon Canadien pour favoriser ce mouvement. Le charbon canadien, pour ce que j'en sais, peut supporter l'essai le plus rigoureux et ce contre n'importe quel charbon étranger.

M. Hocken:

Q. Croyez-vous pouvoir transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans Ottawa concurremment avec le charbon américain?—R. Je ne suis pas suffisamment renseigné là-dessus pour répondre. Il y a quelques années, alors que nous demandions les prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse et que les taux du fret nous intéressaient, nous nous sommes rendu compte que le charbon de la Nouvelle-Ecosse nous coûtait environ un dollar de plus par tonne que le bitumineux des Etats-Unis. J'ignore les conditions actuelles.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Qui fait le plus gros commerce de coke de la ville?—R. L'*Ottawa Gas Company.*

Q. Ces gens fabriquent une grande quantité de coke?—R. Pardon?

Q. Ils le fabriquent, n'est-ce pas?—R. Ils en font un sous-produit une fois leur gas fabriqué.

M. Cowan:

Q. Que font-ils de leur coke?—R. On le vend dans Ottawa.

Q. La vente se fait facilement?—R. Je l'ignore. Je suppose que l'on prend les moyens de l'écouler.

Q. Le vend-on pour fins domestiques, et ceux qui l'achètent en sont-ils satisfaits? Qu'en savez-vous?—R. Je n'en sais rien.

M. Douglas:

Q. Le vend-t-on à meilleur marché que l'anthracite?—R. Oui, le prix en est fixé d'après le prix de l'anthracite. Je veux dire qu'il peut arriver que l'approvisionnement de coke soit insuffisant, alors le prix augmente en proportion; mais dans le cas de surplus, le prix devient suffisamment plus bas que l'anthracite pour que l'on puisse l'écouler.

Q. Mais il est généralement plus bas?—R. Oui.

Q. Jusqu'à concurrence d'un dollar par tonne?—R. Trois au quatre dollars, je crois.

M. Cowan:

Q. Avez-vous jamais entendu de plaintes de la part de ceux qui l'emploient?—R. J'ai toujours cru que le gril le supportait difficilement, le gril de la fournaise.

Q. Moi aussi, j'ai appris la même chose. Mais outre cela, vous n'avez rien entendu dire contre ce charbon?—R. Voici, à la mi-hiver on ne pourrait s'en contenter; on l'emploie, je crois, en automne et au printemps, mais je ne crois pas qu'il puisse faire un feu constant ou fournir une chaleur aussi intense que l'anthracite.

Q. C'est toutefois un bon substitut?—R. Je ne l'ai jamais employé et j'en sais fort peu de chose...

M. Hocken:

Q. Il se consume beaucoup plus vite?—R. Hormis ceci, que nous en fournissons à quelques-uns des employés de l'*Ottawa Gas Company,* les principaux d'entre eux.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Y a-t-il quelqu'un de vos employés qui s'en serve?—R. Pas que je sache.

M. COWAN: C'est jouer franc jeu que de se retourner la politesse.

M. HOCKEN: C'est la réciprocité.

M. COWAN: Je suis fort aise d'avoir appris ceci.

Le PRÉSIDENT: Si l'on n'a plus rien à demander, nous permettrons à M. Halpin de se retirer.

Le TÉMOIN se retire.

Le PRÉSIDENT: Avant que le comité s'ajourne, je crois que le désir est général de se procurer des copies additionnelles de la preuve-imprimée. Il semble que l'on n'en ait pas commandé suffisamment pour répondre à la demande. Le comité approuve-t-il l'idée de faire imprimer d'autres copies?

M. COWAN: Je désire déclarer que tous les marchands de charbon m'écrivent et demandent une copie de la preuve.

Le PRÉSIDENT: Le comité voit-il d'un bon œil que nous commandions cent autres copies?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Autant que le président le désirera.

[M. William J. Halpin.]

Le PRÉSIDENT: Quel est le nombre de copies nécessaires? J'ai proposé cent copies mais si vous en désirez davantage il serait bon que nous les commandions tout de suite.

Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous nous réunir demain?

M. MCKENZIE: Y a-t-il des témoins pour demain?

Le PRÉSIDENT: Je n'en suis pas certain. Je n'ai pas reçu de nouvelles des témoins de Montréal. Il reste une couple de détaillants locaux à entendre.

M. DOUGLAS: Je suis d'avis, monsieur le président, que nous devrions nous enquérir sur la question du coke. Au lieu d'entendre un aussi grand nombre de détaillants de charbon—le dernier témoin ayant à peu près épuisé l'affaire—il serait peut-être bon d'entendre un représentant de l'Ottawa Gas Company sur la fabrication du coke.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous nous y mettre tout de suite? Notre programme comporte que nous devions nous occuper des divers substituts du charbon un peu plus tard. Il s'agit du coke, de la tourbe et autres substituts. Je crois que nous devrions nous astreindre (adopter un système systématique de) procéder systématiquement, en nous réservant de consacrer à la question du coke un jour ou une demi-journée un jour ou l'autre, au lieu d'entendre les témoins sur les substituts pendant que nous étudions l'affaire du charbon.

M. DOUGLAS: Je crois savoir que M. Dion est le président de l'*Ottawa Gas Company*. Ne pourrions-nous pas le faire venir ici quand le comité le jugera bon?

Le PRÉSIDENT: Il se peut que j'apprenne dans le cours de cet après-midi si oui ou non le témoin de Montréal nous arrive; s'il ne vient pas aujourd'hui il ne nous reste aucun témoin pour demain à part quelques détaillants locaux.

M. COWAN: Vous n'avez pas oublié M. Ross, président du Bureau d'Utilisation du lignite?

Le PRÉSIDENT: Non; nous entendrons lundi M. Rogers de Toronto. Il lui a été impossible de se présenter aujourd'hui et je ne sais rien encore de défini à son sujet. Mardi, c'est le tour de M. Drummond. Je proposerais, si le témoin de Montréal ne se présente pas, de ne pas nous réunir demain.

M. DOUGLAS: Comment verriez-vous d'en finir tout de suite avec l'interrogatoire des détaillants locaux? Nous pourrions en finir demain en entendant tous les témoins.

Le comité s'ajourne au vendredi 29 avril, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES
SALLE DE COMITÉ N° 425,
VENDREDI, 29 avril 1921.

Le comité spécial, nommé pour étudier toutes les questions relevant de l'approvisionnement futur du combustible au Canada, s'est réuni à 10.45 heures de l'avant-midi, sous la présidence de M. Steele, son président.

LE PRÉSIDENT: Le comité voudra bien se mettre à l'ordre. En suivant toujours la trame des témoignages entendus hier de la part des détaillants de charbon, nous avons ici ce matin un représentant de la compagnie C. C. Ray, d'Ottawa; je demanderai maintenant au comité d'écouter ce que ce témoin doit nous dire à ce sujet.

JAMES M. HURCOMBE est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Je suis le secrétaire-trésorier et le directeur-gérant de la "C. C. Ray Co., Lit.".

Q. D'où?—R. D'Ottawa.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous ce poste?—R. J'ai été au service de la compagnie depuis au-delà de vingt-cinq ans.

Q. Cette compagnie fait le commerce de détail du charbon à Ottawa?—R. Oui.

Q. Fait-elle du commerce de gros?—R. Très peu; ce n'est, en vérité, que du détail.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, le témoin est maintenant à vos ordres.

Le président:

Q. Avez-vous préparé quelque état?—R. Non, monsieur. J'ai entendu la majeure partie des témoignages qui ont été donnés ici au cours des trois ou quatre derniers jours et mes vues s'accordent assez bien avec celles qu'exprimait hier M. Halpin sur les conditions prévalant à Ottawa. C'est surtout de l'anthracite que nous vendons, et dans le passé nous avons acheté tout notre charbon des compagnies régulières, et je crois pouvoir dire qu'à Ottawa le prix du charbon anthracite a été moins élevé au cours des quelques dernières années qu'il ne l'a été dans aucun grand centre du Dominion.

M. Cowan:

Q. Comment se fait-il que vous pouviez le vendre à meilleur marché à Ottawa qu'ailleurs?—R. C'est probablement à cause du fait que nous avons pu acheter tout notre approvisionnement des compagnies régulières, c'est-à-dire que nous n'avons pas eu à acheter beaucoup de charbon de ces compagnies indépendantes dont M. Daly parlait hier et qui demandaient $22 la tonne.

Le président:

Q. A-t-on acheté beaucoup de charbon de ces compagnies indépendantes pour Ottawa?—R. Pas beaucoup; c'est ce que j'ai dit; environ 90 pour 100 du charbon acheté pour Ottawa provient des compagnies régulières.

Q. Comment expliquez-vous qu'il vous a été possible d'acheter de ces compagnies régulières presque tout le charbon nécessaire à la cité d'Ottawa?—R. Surtout à cause du fait que le *Delaware and Hudson* expédie du charbon sur ce marché, et par suite du long parcours qu'il a à faire pour le transporter, il préfère favoriser les marchés de Montréal et d'Ottawa.

M. Maharg:

Q. Recevez-vous votre approvisionnement par voie ferrée?—R. A l'heure actuelle, oui; autrefois, nous en recevions un peu par eau, mais aujourd'hui ces facilités de transport maritime nous manquent.

M. Cowan:

Q. Lorsque vous le receviez par eau, pouviez-vous le vendre à meilleur marché?—R. Je parle maintenant de la compagnie C. C. Ray. Dans le passé je crois que cette compagnie était la seule à le recevoir par eau; on le transportait d'abord à Oswego puis par le canal Rideau.

Le président:

Q. Vous avez parlé du chemin de fer *Delaware and Hudson*; est-ce cette compagnie qui produit le charbon expédié à Ottawa?—R. Oui, ce sont des exploitants.

Q. Elle produit le charbon puis le transporte sur sa propre voie jusqu'à Ottawa?—R. La compagnie qui le vend est connue sous le nom de *Hudson Coal Company*, compagnie divorcée, à vrai dire, de la *Delaware and Hudson* par suite des lois en vigueur aux Etats-Unis.

Q. C'est une corporation distincte de l'autre?—R. Oui.

Q. Mais ayant les mêmes intérêts?—R. Je le crois.

M. Cowan:

Q. Les facilités de transport maritime vous manquent, dites-vous; vous n'êtes pas propriétaires de ces barges ou charbonniers?—R. Non, seulement la compagnie C. C. Ray comptait, au nombre de ses partenaires, feu M. D. Murphy, qui était le président, et pratiquement le propriétaire, de la *Ottawa Transportation Company*, laquelle possédait un certain nombre de barges sur la rivière Ottawa. Il serait peut-être intéressant pour vous de savoir, et pour monsieur Douglas également s'il était ici, que jusqu'en 1914 ou 1915 la *Ottawa Transportation Company* avait l'habitude de charroyer le charbon détaché de la Nouvelle-Ecosse directement ici, de l'autre côté de la rivière, en faisant tout le trajet par eau; on le transportait jusqu'à Montréal au moyen de gros charbonniers et de là on le chargeait sur des barges bleues et l'on remontait la rivière jusqu'à Hull en destination des entrepôts de la compagnie Eddy. A cette époque on faisait cela et on pouvait vendre le charbon à meilleur marché que le même charbon venant des Etats-Unis. Cependant, depuis 1915, ou 1916, les exploitants de l'Est ont cessé d'expédier leurs produits à Montréal et les compagnies que je viens de mentionner achètent aux Etats-Unis, et leur charbon est transporté ici par voie ferrée. Maintenant, quant à l'anthracite que nous avions l'habitude de recevoir par eau, on le chargeait à Oswego, sur le lac Ontario, puis on le transportait à Kingston et de là sur le canal Rideau jusqu'à Ottawa. A cette époque, on emportait au retour un chargement de bois scié, ce qui contribuait à réduire d'autant le taux de transport sur le charbon apporté à Ottawa. On en amenait aussi un peu de Tidewater, c'est-à-dire aux points de chargement de New-York.

M. Cowan:

Q. Quelle sorte de charbon était-ce?—R. De l'anthracite seulement. On le faisait remonter la rivière Hudson, puis on traversait le lac Champlain et remontait l'Ottawa en passant par Montréal; c'était un long détour...

Q. C'est très intéressant; cela me prouve que toutes ces choses dont nous avons parlé peuvent se faire sans aucun trouble; on l'a déjà fait.—R. Oui, on l'a déjà fait. Je ne pensais pas que cela fût de nature à vous intéresser avant de vous entendre, vous et monsieur Douglas, poser tant de questions au sujet du transport par eau. Maintenant, venons-en à la situation actuelle à Ottawa pour l'anthracite; autrefois, le canal Erié devait avoir la même profondeur que le canal Rideau...

Q. Oui.—R. Mais depuis que le gouvernement américain a dépensé tant d'argent à l'améliorer, les bateaux qui font le service sur le canal Erié peuvent transporter une charge beaucoup plus considérable que celle que peuvent laisser circuler nos propres canaux; c'est pourquoi nous ne pouvons pas jouir des mêmes taux de transport.

Q. Naturellement.—R. C'est là une des raisons pour lesquelles les taux de transport sont si élevés. Aujourd'hui, l'on peut amener du charbon ici par voie ferrée, faire monter les wagons sur nos chevalets à Ottawa, et cela à meilleur marché qu'il nous en coûterait pour le transporter par les canaux. Quant au charbon à chaudière, le charbon mou, nous pouvons l'importer des Etats-Unis, en payer les droits de douane, soit cinquante-trois cents la tonne pour le charbon non classé et quatorze cents pour le tout venant, payer l'échange et le vendre ici à meilleur marché que nous pourrions vendre le charbon venant de la Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire payer les prix qui nous ont été indiqués.

Q. En d'autres termes, les conditions sont tout à fait renversées depuis deux ou trois ans?—R. Je crois qu'il serait plus juste de dire depuis quatre, cinq ou six ans.

M. Maharg:

Q. Est-ce le taux de transport ou le coût à la mine qui est cause de cet état de choses?—R. Je suis d'avis que c'est le taux de transport. J'ignore le prix que les exploitants de la Nouvelle-Ecosse s'attendent d'exiger pour leur produit à la mine.

Q. Ils nous ont dit, je crois, qu'ils s'attendent à le vendre six dollars et demi la tonne.—R. Je ne sais pas à combien se chiffre le taux de transport, des mines à Montréal. On me dit qu'on a offert du charbon livré en soute à Montréal à huit dollars et demi. Voici, nous avons reçu récemment une cote de prix pour du charbon tout venant à $10 près la tonne, livré sur wagons à Ottawa; c'était, je crois, d'un agent de la *Dominion Coal Company*. Comme je l'ai dit, nous pouvons acheter ce même charbon aux Etats-Unis, en acquittant les droits douaniers et le change, à moins de neuf dollars la tonne.

M. Cowan:

Q. Maintenant, savez-vous si le bitumineux de la Nouvelle-Ecosse, une fois vendu ici, donnaient satisfaction aux acheteurs qui l'employaient?—R. Je le crois.

Q. Etait-il aussi satisfaisant que le charbon mou des Etats-Unis?—R. Les gens qui s'en sont servis pourraient vous dire cela mieux que moi, mais je sais que depuis un grand nombre d'années — à compter de la date de l'établissement de la maison Eddy jusqu'en 1915 et 1916 — ils en ont toujours acheté et cela me porte à croire qu'ils en furent satisfaits.

Q. C'est la conclusion naturelle. Dans des conditions normales et avec un système de transport maritime convenable, on livrait ici du charbon de la Nouvelle-Ecosse en concurrence avec le charbon américain?—R. Oui, vers l'ouest jusqu'à Ottawa, dans ce cas-ci. A ce sujet, je puis dire, comme vous le savez et que je vous l'ai dit, nos facilités de transport maritime sont très limitées. Par exemple, sur l'Ottawa nous avons très peu de facilités pour le déchargement; nous n'en avons pas plus sur le canal. Il n'appartient pas à tous de pouvoir transporter du charbon par eau jusqu'ici à un taux profitable. Dans la majorité des cas, après avoir déchargé le charbon sur les quais, le fait de le transporter sur les lieux de consommation ajoute beaucoup au coût initial, ce qui peut contribuer à favoriser le charbon amené ici par voie ferrée, comme c'est le cas aujourd'hui.

Le président:

Q. Expliquez donc au comité quelles sont le facilitéés de tête de ligne qui existent à Ottawa pour la manipulation du charbon.—R. Conjointement avec d'autres commerçants, nous avons à la gare centrale, sur le Grand-Tronc, un immense pontage

sur chevalets. Il y a quatre ou cinq ans passés, conjointement avec quelques autres commerçants, nous avons construit un pontage sur chevalets à la voie de garage de la rue Isabella sur le Grand-Tronc. Trois ou quatre commerçants occupent un semblable pontage à la tête de ligne du Pacifique-Canadien; il y en a d'autres qui appartiennent à des particuliers sur les voies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc.

Q. Ils appartiennent tous à des marchands de la localité?—R. Non, pas absolument. Le Grand-Tronc a ses propres pontages et les loue à des marchands de la localité. Nous lui payons un loyer qui revient peut-être à une somme légèrement supérieure que si nous en étions les propriétaires, j'entends si l'on pouvait établir la valeur du terrain.

Q. Et la compagnie *Delaware and Hudson*?—R. Elle n'a aucune de ces facilités.

Q. Est-ce que la *Nova Scotia Coal Company* a ici de telles facilités de tête de ligne?—R. Non, monsieur, aucune.

M. Cowan:

Q. Serait-ce une chose bien dispendieuse que de fournir de telles facilités pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse? Voici ce que je veux dire: supposons que la *Dominion Coal Company* déciderait de rentrer dans le marché ontarien et se croirait dans l'obligation de s'assurer d'abord des facilités de déchargement nécessaires aux commerçants de la localité, serait-ce chose bien dispendieuse que de lui en fournir? —R. Il faudrait qu'elle en trouvât quelque part sur les bords de la rivière Ottawa, d'un côté ou de l'autre. Je ne sais pas qui a le contrôle des bords de la rivière; je ne sais pas non plus ce qu'il lui faudrait payer en matière de quaiage ou pour la construction de quais ou de chevalets.

Q. C'est question d'affaires courantes?—R. Oui.

Q. Et vous dites que la compagnie Eddy importait du charbon autrefois; il va sans dire que ce n'est qu'en été qu'elle pouvait le transporter au moyen de barges?—R. Assurément.

Q. Pouvait-elle en importer assez pour emmagasiner sa provision d'hiver?—R. Oui; elle l'entassait sur le sol et en plein champ. Si vous jetez un coup d'œil par cette fenêtre, à travers la rivière, vous verrez là un immense tas de charbon à côté de cette masse jaune; c'est là qu'elle entassait son approvisionnement d'hiver.

Q. Et, d'après vous, ce charbon se conservait en bon état pendant tout l'hiver?—R. Oui; on l'entassait en plein champ.

M. COWAN: Tout ceci me semble favorable au charbon de la Nouvelle-Ecosse; je n'y vois maintenant qu'une question d'affaires si l'on veut le faire livrer ici.

Le TÉMOIN: D'un autre côté, je puis ajouter que je connais un cas où, au cours de cette saison, une compagnie américaine a signé un contrat en vertu duquel elle s'engage à transporter du charbon américain jusqu'au Saguenay.

M. Cowan:

Q. Où est-ce?—R. En aval de Québec; à l'est de Québec.

M. Maharg:

Q. Pour faire concurrence à. . . —R. Au charbon de la Nouvelle-Ecosse, je présume.

M. Cowan:

Q. C'est singulier. Le fait est que, il n'y a pas si longtemps, la *Nova Scotia Coal Company* livrait ici du charbon en concurrence avec les compagnies américaines. A cette époque, il était pourtant aussi dispendieux d'exploiter du charbon aux mines, en tant qu'il s'agissait des conditions ouvrières normales aux mines, que ce l'est aujourd'hui, sauf pour ce qui a trait aux gages?—R. Oui.

Q. La seule différence qu'il y ait remonte à l'époque où les salaires étaient plus élevés que ceux qu'ils payaient—et les conditions aux mines n'ont pas changé....

M. MAHARG: C'est-à-dire si les mines américaines payent aujourd'hui des salaires proportionnellement moins élevés que ceux qu'elles payaient à l'époque où elles avaient à faire face à la compétition?

M. Cowan:

Q. Oui. Je m'explique; on a dit ici que l'exploitation des mines houillères coûtait plus cher en Nouvelle-Ecosse qu'aux Etats-Unis; malgré cela, et très récemment, les compagnies de la Nouvelle-Ecosse ont fait face à la concurrence imposée par les gens des Etats-Unis?—R. C'est là un des quelques cas venus à ma connaissance.

Q. Il peut se faire que les conditions naturelles aient beaucoup changé depuis quatre ou cinq ans.—R. C'est là un des quelques cas que je connaisse. Sans doute, et dans ce cas particulier, tout était à leur avantage. Ces compagnies jouissaient de facilités de transport par eau et elles pouvaient transporter leur charbon directement des mines....

Q. D'où et à quel endroit?—R. De quelque centre de la Nouvelle-Ecosse à Ottawa.

Q. Vous dites que les Américains expédient leur charbon jusqu'au Saguenay?—R. Oui.

Q. Comment le transportent-ils à cet endroit?—R. Il est chargé sur des navires aux ports des lacs, à Charlotte, je crois, et descend le Saint-Laurent.

Q. Je suppose qu'il coûterait un peu plus cher pour transporter le charbon en remontant le cours du Saint-Laurent qu'en le descendant, mais les facilités de canaux doivent être aussi bonnes dans une direction que dans l'autre?—R. A ce sujet je crois que les gens qui font la livraison du charbon en font aussi le transport — c'est une compagnie de transport—et ils ont un contract pour transporter du coke au retour. Ils ont de la marchandise à transporter en allant et en revenant, ce qui leur permet sans doute de ne pas charger cher pour le transport du charbon vers l'Est, et d'exiger un prix raisonnable pour le transport de la marchandise au retour. Ceci est tout à fait à leur avantage.

Le président:

Q. Font-ils l'exploitation de concessions forestières?—R. Non, monsieur, ils s'occupent surtout du commerce du transport.

M. Maharg:

Q. Je suppose que les navires transportant le charbon de la Nouvelle-Ecosse souffriraient d'un désavantage sous ce rapport, il leur faudrait retourner vide?—R. Je ne saurais me prononcer sur cette question, monsieur. J'ose croire que le grand nombre seraient obligés de retourner vides.

Le président:

Q. Vous nous avez déjà dit que vous n'aviez aucune difficulté à vous procurer du charbon à Ottawa?—R. Non, monsieur, je ne dirais pas cela. Il nous a fallu en certaines occasions faire de grands efforts pour en obtenir, mais nous avons réussi à maintenir la ville approvisionnée.

M. Maharg:

Q. Combien vendez-vous l'anthracite ici aujourd'hui?—R. La grosse gaillette (egg) à $16.50, et la gaillette (stove) et le gailletin (chestnut) à $16.75.

Q. $16.50 et $16.75?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est une hausse assez marquée sur les prix d'il y a un an?—R. Oui, monsieur.

Q. Environ trois ou quatre dollars par tonne?—R. Je crois qu'en mars dernier il se vendait $13,50. Plus tard il monta à $14.25. Je crois qu'au premier mai il se vendait $14.25, et qu'un peu plus tard il commandait $15.50 la tonne.

Q. A quelle cause attribuez-vous cette augmentation des prix, à l'exploitation, au transport, ou à un trust?—R. A l'augmentation des taux de transport et du coût d'exploitation et au change.

Q. Le change est à peu près au même point qu'il y a un an?—R. Oui, le change est à peu près au même point, mais avant l'an dernier le change était à peine considéré dans nos prix.

Q. Dans quelle proportion l'augmentation est-elle attribuable à la hausse du charbon à la mine et à l'augmentation des taux de transport?—R. Je vous demande pardon?

Q. Quelle proportion de cette augmentation est attribuable à l'augmentation du coût d'exploitation, et quelle proportion au transport?—R. En 1917 le tarif pour le transport à Ottawa — le tarif de parcours entier des mines à Ottawa était de $3.35.

Q. En 1917?—R. Oui.

Q. Les mêmes taux sont-ils restés en vigueur jusqu'en 1919?—R. Non, monsieur. En 1918 ils furent portés à $3.68; en 1919, à $4.30; en 1920 il restèrent à $4.30 jusqu'au mois d'août, lorsqu'on les porta à $5.65 le 26 août. Ainsi à l'automne de 1920 il y eut augmentation de $1.35 dans le transport plus le change.

Q. Et ce tarif est encore en vigueur aujourd'hui?—R. Oui, le tarif de parcours entier sur l'anthracite est de $5.65.

Q. Vous croyez que $1.35 de cette augmentation est attribuable à la hausse du tarif?—R. Oui, $1.35 au cours de l'automne dernier.

Q. Depuis un an?—R. Oui, plus le change.

Q. Il vous fallait tenir compte du change il y a un an?—R. Oui, mais il nous faut payer le change sur cette augmentation dans le transport.

Q. Cela s'applique au transport de l'autre côté de la frontière, évidemment?—R. Oui, la partie de ce transport qu'il nous faut payer d'avance se chiffre à $4.10.

M. Cowan:

Q. C'est-à-dire, ce $4.10 est pour le transport du côté américain?—R. Oui, à Rouse's-Point et la frontière.

Q. Est-ce que l'augmentation du tarif de transport a été aussi considérable aux Etats-Unis qu'au Canada?—R. Oui, même plus considérable.

Q. Elle a été plus considérable aux Etats-Unis qu'au Canada?—R. Oui, monsieur. Cela est dû, je crois, dans une certaine mesure, aux démarches faites par l'Association des détaillants de charbon auprès de la Commission des chemins de fer, comme M. Caspell le disait hier.

Q. En Canada?—R. Oui, en Canada. J'ai assisté à un certain nombre des séances, et la Commission a étudié sérieusement la question.

M. COWAN: C'est la première fois que j'entends dire que la Commission des chemins de fer s'est occupée récemment des représentants de qui que ce soit.

M. Cowan:

Q. Avez-vous déjà établi une comparaison entre le tarif par tonne-mille exigé du côté canadien et du côté américain?—R. Non, monsieur.

Q. Cela serait facile à faire?—R. Je n'ai pas de doute que vous pourriez obtenir ces chiffres des chemins de fe.

M. Maharg:

Q. D'après ces chiffres, il y a eu une augmentation considérable du coût à la mine? —R. L'augmentation du coût à la mine de 1920 — avril 1920, à 1921, aujourd'hui, est

[M. J. M. Hurcombe.]

de 90 cents; le mois dernier l'augmentation était de $1.40. C'est-à-dire qu'il y a eu baisse de 50 cents au premier avril. Le prix augmentera de 10 cents par mois jusqu'à ce qu'il atteigne de nouveau le maximum le premier septembre.

M. Cowan:

Q. Revenons à la situation locale, monsieur Hurcombe, et à l'usage que l'on fait du charbon bitumineux ici, particulièrement chez *E. B. Eddy Co.* Savez-vous si les grosses compagnies locales ont acquis depuis des intérêts dans les mines américaines, prenons la compagnie E. B. Eddy, par exemple?—R. Je ne crois pas que tel soit le cas.

Q. Vous n'en savez rien?—R. Non.

Q. Vous répondez avez hésitation?—R. Je ne le crois pas. Cela ne m'intéresse aucunement, pour la bonne raison qu'il n'y a que quatre gros consommateurs de charbon bitumineux à Ottawa et dans le voisinage; à savoir, la compagnie Eddy, l'autre gros fabricant de pulpe, J. R. Booth, — ce sont les deux plus gros consommateurs de charbon bitumineux, et j'oserai dire que ces deux firmes consomment plus de ce charbon que tout le reste de la ville et du voisinage ensemble, si on fait exception pour la compagnie du gas.

Q. Je vous posais cette question parce que je me disais qu'il serait inutile d'essayer de les intéresser aux mines canadiennes, s'ils possèdent des intérêts dans des mines étrangères.—R. Je ne crois pas que tel soit le cas, car l'an dernier certaines gens sont venus à Ottawa pour essayer de nous intéresser au rendement d'une mine de Pensylvanie, et je crois qu'ils ont approché certains des gros consommateurs dans ce même but. Je n'ai jamais entendu dire qu'ils avaient réussi à les intéresser.

Q. Est-ce la politique des propriétaires de mines américaines d'intéresser les grosses compagnies locales à l'exploitation de leurs mines?—R. Je n'oserais dire que c'est ce que font les propriétaires américains de mines, mais ce projet avait été conçu dans une imagination fertile, qui croyait pouvoir obtenir quelque chose pour rien, car d'après le projet la firme s'intéressant à cette mine devait s'engager d'abord, à prendre tant de mille tonnes de charbon — approximativement le rendement de cette mine — et déposer un dollar par tonne pour commencer. En d'autres termes, cette compagnie fournirait le capital pour mettre ce projet à exécution, qui n'était évidemment encore qu'à l'état d'ébauche, et assurerait assez de capitaux à cet individu pour commencer les opérations. Elle prendrait ensuite le rendement; mais les avantages de ce projet n'étaient pas assez équilibrés, je crois, pour intéresser une firme administrée par des hommes sensés.

Le président:

Q. C'était un nouvel exploitant en perspective?—R. Un nouvel exploitant à une époque très difficile.

M. Cowan:

Q. Vous ne savez pas s'il y a des compagnies de charbon lancées dans de telles entreprises?—R. Non, monsieur, je n'en sais rien. Il me semble que ce serait une ruse très habile, si la chose se faisait. Il y a des firmes au pays, la compagnie Eaton de Toronto, par exemple, qui est intéressée dans des mines de charbon bitumineux aux Etats-Unis, ce qui lui assure un approvisionnement régulier de ces mines.

M. Maharg:

Q. C'est une question de prévoyance?—R. Simplement une question d'affaires.

M. Cowan:

Q. C'est peut-être une question d'affaires, une question de prévoyance, mais cela veut dire, aussi qu'ils achètent du charbon étranger et que les mines canadiennes n'ont

aucune chance de s'assurer la clientèle de ces personnes?—R. Non, mais je crois que si les mines canadiennes pouvaient conclure des arrangements aussi satisfaisants pour la vente de leur charbon, le vendre aussi bon marché que les Américains, que ces personnes le prendraient volontiers. Mais la grande difficulté a toujours été, comme je l'ai déjà fait remarqué, que nous pouvons acheter le tout venant et le charbon en gaillettes aux Etats-Unis, payer les droits de douane et le change, et le payer encore moins cher que le prix demandé par les compagnies de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Cette situation n'existe que depuis trois ans ou quatre ans? Avant cela c'était différent?—R. Non, d'une façon générale on ne peut pas dire que c'était différent. C'est un point que je désirais faire ressortir lorsque j'ai cité ce cas particulier de l'expédition du charbon Dominion à Ottawa. Je crois que c'est le seul cas; nous achetions alors du charbon américain pour notre commerce local.

Q. Si nous devons approvisionner cette région de l'Ontario avec du charbon de la Nouvelle-Ecosse, à mon avis, il n'y a qu'un moyen d'entreprendre la chose, c'est de le faire sur une grande échelle. C'est-à-dire qu'on devra charger le charbon sur des navires appropriés à destination de Montréal, et de cet endroit l'expédier par barge. Il est inutile d'essayer de faire les choses à moitié. Il faut que cela se fasse sur une grande échelle?—R. Oui.

Q. D'après votre expérience croyez-vous qu'en organisant une flotte régulière pour le transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal et de ce dernier endroit à destination par barge—croyez-vous qu'en établissant un commerce de ce genre, l'on pourrait approvisionner cette région du pays de charbon canadien en faisant concurrence aux américains?—R. Tout dépendrait du prix qu'on en demanderait ici.

Q. Est-on opposé à l'emploi du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, monsieur.

Q. Un témoin nous a dit que Montréal s'approvisionnait à cette source autrefois, mais que les marchands de Montréal ne voulaient plus le faire parce qu'au cours de la guerre à une époque de crise, ils avaient pu acheter du charbon des Américains, et que maintenant ils désiraient maintenir leurs relations avec les Américains. Avez-vous pu constater l'existence d'un tel sentiment ici?—R. Non, pas à moins que l'on puisse acheter le charbon américain à meilleur compte.

Q. C'est simplement une question de prix?—R. Oui, c'est simplement une question de prix. Le consommateur ordinaire de charbon à chaudières ne s'occupe aucunement de la valeur calorifique du charbon qu'il utilise. C'est une question de prix pour lui et rien de plus.

Q. C'est ma marotte. Vend-on du charbon bitumineux ici à l'épreuve?—R. Non, pas à ma connaissance.

Q. Vous ne vous êtes jamais occupé de la chose?—R. Non, pour la raison, (comme je l'ai déjà mentionnée), qu'il n'y a que quelques firmes qui en emploient de grandes quantités. Je crois que la compagnie Eddy et la compagnie Booth sont les deux plus gros consommateurs locaux, et si elles n'achètent pas à l'épreuve, à la manière dont le charbon se vend à l'épreuve, elles n'en achètent pas moins un charbon éprouvé au point de vue de leurs besoins et elles sont probablement prêtes à payer un peu plus cher le charbon qui répond à leurs besoins particuliers.

Q. Est-ce que les marchands de charbon locaux seraient opposés au système de l'épreuve?—R. Je ne crois pas qu'ils le seraient dans des conditions normales, mais le marchand détaillant ne s'est pas trouvé au cours de ces trois ou quatre dernières années en mesure d'exiger cette chose de son fournisseur et naturellement il ne voudrait pas seul assumer cette responsabilité.

Q. Supposons que nous établissions un système pour la classification du charbon. Il est reconnu que l'anthracite nous arrive très sale?—R. Oui.

Q. Quel serait l'effet de ce système sur votre charbon? Pourriez-vous obtenir du charbon classifié d'après la qualité? Est-ce que les mines aux Etats-Unis s'occupent

actuellement du triage du charbon?—R. Elles sont supposées le faire, mais j'oserais dire que le charbon a été très mal préparé au cours des dernières années.

Q. Je le sais malheureusement?—R. Je peux en dire autant. Je me suis rendu aux mines aux environs de Scranton au mois d'août dernier pour me plaindre de la qualité du charbon qu'on nous envoyait. Je me suis rendu à une des houillères ou l'on me montra dix wagons de charbon qui avaient été refusés par suite de la mauvaise préparation. On m'a dit que ce charbon serait passé de nouveau dans le broyeur et trié de nouveau afin d'en améliorer la préparation. Cependant je crois que l'an dernier particulièrement on a expédié une grande partie du charbon sans lui faire subir une inspection bien sévère.

Q. Est-ce que c'est le mineur qui est en faute?—R. C'est la faute du mineur. Qu'entendez-vous par le mineur? celui qui abat le charbon?

Q. Oui.—R. Alors ce n'est pas la faute du mineur. C'est la faute de la compagnie qui vend le charbon. Le mineur ne peut faire autrement que d'abattre de l'ardoise et de la roche avec le charbon dans la veine. Il lui faut le faire pour atteindre le charbon. C'est lorsqu'il est sorti du puits et passé dans le broyeur que la compagnie est supposée enlever tout ce qui n'est pas du charbon.

Q. Ainsi les compagnies américaines ne se contentent pas de nous extorquer un prix beaucoup plus élevé, mais elles font encore de l'argent en ne préparant pas le charbon aussi bien qu'autrefois?—R. C'est cela.

Q. Elles font ce supplément de profit?—R. Elles font ce supplément de profit.

Q. En plus il nous faut payer le transport de cette roche et de cette ardoise et de tout le reste?—R. Oui.

Q. Ce qui veut dire que nous payons le vrai charbon environ $30 la tonne?—R. Je n'en sais rien. Je lisais une farce dans "Life" l'autre jour, à ce sujet, un individu demandait à un autre: "Combien brûles-tu de charbon cette année?" L'autre répondit: "Un morceau sur trois."

M. Maharg:

Q. Comment cette inspection se fait-elle Est-elle soumise à des règlements d'état ou fédéraux?—R. Je crois savoir qu'elle relève de règlements d'Etat. Je ne sais si le contrôle est sévère, mais je crois que chaque compagnie a un certain nombre d'inspecteurs à son service. Ceux-ci sont placés près des broyeurs et doivent voir à ce que le charbon soit libre d'impuretés et de bonne dimension. Je les ai vus à l'œuvre, mais lorsqu'un wagon contient cinquante tonnes de charbon ils en examinent le dessus et prennent trois échantillons; un à l'avant, un au centre et l'autre à l'arrière.

Q. Sur le dessus du wagon?—R. Ils creusent aussi loin que la chose est possible, ce qui ne veut pas dire très loin. Ils mettent ces échantillons ensemble, puis les divisent et subdivisent un certain nombre de fois, et ensuite calculent le pourcentage de roche et d'ardoise contenu dans le charbon.

Q. Mais y a-t-il une autorité au-dessus de ceux-ci qui contrôle cette classification?—R. Je ne sais si le gouvernement a exercé une surveillance bien rigide au cours de ces dernières années. La grande difficulté c'est que par suite de la rareté du charbon, nous—lorsque je dis "nous" j'entends le détaillant en général—n'avons pas été en mesures de leur parler en ces termes: "Le dernier charbon que vous nous avez envoyé n'était pas de bonne qualité." Nous leur disions: "Pour l'amour du ciel envoyez-nous encore du charbon".

M. Cowan:

Q. Est-ce qu'il y a encore rareté de charbon aujourd'hui?—R. Non, monsieur.

Q. Alors on devrait en améliorer la qualité?—R. Oui.

Q. Est-ce que le gouvernement ne pourrait pas mettre les règlements en vigueur aujourd'hui, s'il le désirait?—R. Je crois qu'ils le font aujourd'hui. Je crois que l'anthracite est mieux préparé maintenant.

[M. J. M. Hurcombe.]

Le président:

Q. Ceux qui achètent leur charbon aujourd'hui auront probablement un charbon de meilleure qualité que ceux qui attendront à l'automne. La demande alors sera très forte et les gens se contenteront de ce qu'ils pourront trouver?—R. Il est tout à fait juste, je crois, d'affirmer que si les gens ne sont pas prêts à acheter leur charbon lorsqu'il y a concurrence chez les marchands de gros, ils ne pourront pas avoir un produit de meilleure qualité lorsque la rareté fait disparaître la concurrence et que le détaillant est obligé d'accepter ce qu'il peut obtenir.

M. Maharg:

Q. Revenons à la classification. Etes-vous prêt à recommander un système d'inspection quelconque aux mines, c'est-à-dire un système d'inspection ou de contrôle aux mines de la part du gouvernement dans le but de protéger le public?—R. De la part du gouvernement canadien?

Q. De la part du gouvernement canadien. Oui.—R. Je crois qu'il faudrait connaître l'opinion du vendeur, il faudrait consulter le producteur et le vendeur à ce sujet. Il pourrait nous dire: "Voici notre charbon. Prenez-le ou laissez-le."

Q. On pourrait dire cela pour le charbon américain. Mais si nous avions un système d'inspection pour nos mines, nous pourrions l'appliquer à toutes?—R. Nous n'avons pas de mines d'anthracite. Nous parlons de l'anthracite en ce moment?

Q. Nous avons une grande quantité d'autre charbon qui a aussi besoin d'être inspecté que l'anthracite?—R. Je crois que le gouvernement devrait au moins fixer un étalon. Je crois, comme je l'ai déjà fait remarquer, que tous les charbons ne sont pas d'égale valeur et qu'en fixant un étalon de valeur et en obligeant le producteur à s'y conformer on ne ferait que rendre justice au peuple.

Q. Les producteurs de charbon sont les seuls producteurs au pays qui ne sont pas soumis à un contrôle quelconque?—R. Prenons le cas de l'anthracite ou du charbon à chaudières, il pourrait se faire que cette inspection coûterait plus cher que ne le justifierait l'amélioration de la qualité du charbon.

Q. C'est-à-dire que le coût retomberait sur le consommateur, et que cela lui coûterait autant que ce qu'il paie actuellement pour les impuretés contenues dans son charbon?—R. Au cours d'une conférence avec certains de ces producteurs, ceux-ci nous firent la remarque suivante: "Nous pouvons vous donner du charbon trié à la main, mais il coûtera très cher".

Q. Il n'est pas nécessaire de le trier à la main pour en enlever le menu charbon? —R. Non pas pour enlever le menu, pas pour le charbon mou.

M. Cowan:

Q. Je désirerais corriger une des affirmations du témoin. Je ne crois pas qu'elle devrait être inscrite au procès-verbal sans être corrigée. Vous avez dit que nous n'avions pas d'anthracite au Canada, vous voulez dire en Ontario?—R. Oui.

Q. Nous avons de ce charbon en Alberta, il n'est pas encore exploité?—R. Je comprends très bien, et j'admets ce que vous dites.

M. Maharg:

Q. Avez-vous eu les prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse cette année?—R. J'ai fait remarquer il y a quelques instants que, récemment, au cours des dernières semaines, nous avions demandé les prix pour une grande quantité de poussier, et que la *Dominion Coal Company* nous avait demandé un dollar de plus par tonne pour le charbon livré dans les wagons à Ottawa que l'on nous demandait pour le charbon américain.

Q. Et cette différence était attribuable au coût du transport?—R. Ils ne nous ont donné que les prix par wagon rendu à Ottawa. Je ne sais de quelle manière ils ont calculé le coût du transport.

Q. Quel était ce prix?—R. $9.95 la tonne nette pour le poussier dans les wagons à Ottawa.

Q. Ils ne vous ont pas fait de prix pour le charbon à la mine, c'est-à-dire sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Cela ne nous intéressait pas. Nous préférions connaître le prix du charbon livré à Ottawa.

Q. Est-ce que les autres producteurs vous font les prix pour le charbon aux mines ou livré à Ottawa?—R. Les prix aux mines.

Q. Et cela vous convient?—R. Cela nous va très bien, parce que nous savons combien le transport nous coûtera, le tarif est établi. Ils nous font le prix aux mines et nous y ajoutons le coût du transport.

M. Cowan:

Q. Comme question de fait vous ne savez pas quel serait le coût du charbon si vous l'achetiez aux mines de la Nouvelle-Ecosse, vous ne savez pas combien le transport vous coûterait?—R. Non, monsieur.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Et quel est le prix des compagnies américaines pour le poussier?—R. Les prix varient beaucoup selon la date de la livraison. Nous pourrions l'acheter à très bas prix pour livraison immédiate, mais par contrat couvrant une période de huit, dix ou douze mois il nous faudrait probablement payer de 75 cents à un dollar de plus par tonne que si nous l'achetions aujourd'hui pour livraison immédiate.

Q. Je voudrais savoir combien le poussier acheté au contrat vous coûte rendu à Ottawa?—R. Environ $8.50 livré dans les wagons.

Q. Comment établissez-vous ce prix? Combien coûte le transport?—R. D'après ce chiffre le charbon nous coûte de $2.75 à $3 la tonne aux mines.

Q. Le reste comprend le transport et le change?—R. Oui, et la douane. Il faut payer quatorze cents de douane sur le poussier.

M. Maharg:

Q. Ce qui fait environ $1.40 de moins que le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Comment les taux de transport actuels se comparent-ils à ceux de 1914?—R. Pour le transport du charbon bitumineux?

Q. Je crois que cette question a déjà été posée.—R. J'ai fait remarquer que le coût du transport avait augmenté de $2.65 plus le change sur l'anthracite depuis 1914, mais l'augmentation n'est pas aussi considérable sur le charbon bitumineux.

Le président:

Q. Le tarif est différent pour le charbon bitumineux?—R. Oui, il est moins élevé. En 1915 nous achetions le tout-venant à $4 la tonne l.a.b. à Ottawa.

M. Cowan:

Q. En 1914?—R. En 1915.

Q. Du charbon bitumineux?—R. Oui, le charbon à chaudières, le meilleur charbon américain à $4 la tonne. Il nous faut payer $4.63 la tonne pour le transporter à Ottawa aujourd'hui.

M. Douglas:

Q. Quelle partie de ce $4 était affectée à l'achat du charbon et quelle partie au transport?—R. Je ne saurais dire, parce que je n'ai pas pu trouver la chose en consultant nos factures d'alors. Je suis allé au Grand-Tronc pour savoir quel était le tarif à

cette époque, mais on n'a pas pu me le dire. Sur nos vieilles factures j'ai constaté que le prix n'était pas celui de la mine, mais rendu à Ottawa, transport payé en 1915.

Q. On nous vendait le tout-venant à $4?—R. Oui, le tout-venant.

M. Cowan:

Q. Q. Est-ce à l'époque où l'on faisait venir du charbon de la Nouvelle-Ecosse de l'autre côté de la rivière pour faire concurrence à celui-ci?—R. Oui.

Q. On ne l'aurait pas acheté ici si on ne le leur avait pas vendu aussi bon marché ou à meilleur marché?—R. Il est évident, comme je l'ai déjà fait remarquer, qu'ils jouissaient de facilités de transport par eau.

Q. Lesquelles pourraient être utilisées de nouveau? On pourrait tout aussi bien les utiliser aujourd'hui qu'en 1915?—R. Oui. Cette firme possède encore ces facilités, mais le transport du charbon du terminus du chemin de fer à leur installation leur coûterait autant que le transport par eau.

Q. Pouvez-vous me dire quel est le tarif pour le transport de cette qualité de charbon de Montréal à Ottawa?—R. Environ $1.20 par chemin de fer.

Q. $1.20?—R. Oui, je le crois, je ne suis pas certain.

M. Douglas:

Q. Avez-vous une idée de ce que coûterait le transport par barge de Montréal à Ottawa?—R. Je crois que ce serait environ $1.20, peut-être $1.25.

Q. Le tarif actuel par chemin de fer est un peu plus que $1.20?—R. Je le crois.

Q Je crois que le témoin nous a dit que c'était $1.20?—R. Je n'en suis pas certain. Je crois que c'est plus que $1.20 aujourd'hui, monsieur.

Q. Le témoin a peut-être payé $1.45, je ne suis pas certain de la chose.—R. C'est possible. Comme je vous le disais la chose ne nous intéressait pas. Nous supposons que ces gens aient établi leur prix en tenant compte du tarif ordinaire de transport et qu'ils nous ont vendu leur marchandise l.a.b. Ottawa.

M. Cowan:

Q. Votre témoignage me démontre clairement qu'Ottawa est un marché possible pour le charbon bitumineux.—R. Je répète que la population emploie surtout de l'anthracite et continuera à employer de ce charbon tant qu'elle pourra s'en procurer, et personnellement je crois que nous en aurons encore pendant un grand nombre d'années.

M. Maharg:

Q. Si vous pouviez acheter le charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse au même prix que le charbon américain il n'y a pas de doute qu'Ottawa s'approvisionnerait de charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. En ce qui concerne le charbon bitumineux.

Q. Je parle du charbon bitumineux.—R. Oui. Vous nous avez dit hier que le gouvernement employait du charbon bitumineux.

M. Cowan:

Q. J'ajouterai qu'en demandant des soumissions le gouvernement a spécifié que ce charbon devrait être aussi bon que le meilleur charbon de Sydney, ou venir des meilleures mines de Sydney. Il a ainsi, dans une certaine mesure, fixé un étalon de qualité. Mais tout le charbon acheté aux termes de ces contrats est du charbon américain, je suppose?—R. Oui, tout ce charbon, jusqu'à présent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose. Nous avons fini avec le témoin. Très bien, je vous remercie, monsieur.

M. COWAN: J'ai entendu des choses ici, ce matin, qui m'ont fait plaisir.

Le PRÉSIDENT: Vous entendrez maintenant M. Louis Simpson, un ingénieur de la ville.

[M. J. M. Hurcombe.]

M. Louis Simpson est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre profession, monsieur Simpson?—R. Je suis ingénieur-conseil, ingénieur d'exploitation minière et ingénieur en construction. J'ai préparé un rapport, docteur, et avec votre permission j'en ferai la lecture vu que je n'y traite que des questions techniques, et je crois qu'il est préférable de le lire que de parler sur la question.

(Le rapport se lit ccomme suit):

Louis Simpson,

Ingénieur en construction, ingénieur d'exploitation minière et ingénieur conseil, membre de l'Institut Canadien d'Exploitation Minière et de Métallurgie — American Concrete Institute and American Electro-Chemical Society.

J'ai 34 années d'expérience dans la fabrication des textiles, dans la construction et le montage des machines, dans la préparation de plans de fabriques et d'usines d'énergie et dans la construction.

J'ai préparé les plans et dirigé la construction de la première installation d'énergie hydro-électrique exploitée au Canada. On a éprouvé avec succès dans cette usine certaines améliorations inventées par moi. Ces améliorations sont maintenant adoptées partout et ont rendu possible la grande exploitation d'énergie hydro-électrique faite aujourd'hui. Il y a quinze ans j'ai découvert un procédé électrique pour traiter le minerai de fer canadien. C'est à ma requête que le gouvernement nomma une commission pour faire des expériences dans ce sens, et il en résulta que la Suède adopta presque entièrement ce système pour réduire le minérai de fer. On peut aussi attribuer indirectement à ces expériences l'introduction de la fournaise électrique pour raffiner l'acier sur ce continent, rendant ainsi possible la production de grandes quantités d'acier au Canada pendant la guerre.

J'ai fait une étude spéciale pendant trente ans de la question de l'éclairage, du chauffage et da production de l'énergie dans l'est du Canada.

A la demande de votre président, j'ai l'honneur de vous présenter le résumé d'un rapport soumis au gouvernement fédéral par le docteur I. B. Porter et M. R. J. Durley et publié par le ministère des Mines en 1912. Il était intitulé "Etudes sur les charbons du Canada, par rapport à leurs qualités économiques, faites à l'université McGill, Montréal."

Ce rapport a été malheureusement préparé et publié sous une forme peu intelligente pour le lecteur non-professionnel. On a cru qu'une compilation des résultats obtenus et une courte explication de ces résultats seraient de nature à renseigner le comité, et tous ceux qui s'intéressent aux travaux du comité.

Je ferai remarquer que la valeur commerciale du combustible est en grande partie déterminée par la quantité d'unités thermales britanniques contenues, mais que le résultat ainsi obtenu doit être modifié lorsque certains autres constituents sont présents en très grande quantité. Ces autres constituants sont la cendre, l'humidité et le souffre, et la présence de n'importe lequel de ceux-ci est nuisible.

Tous ces éléments sont présents en proportion plus ou moins grande; moins il y en a meilleure est la qualité de la houille.

En pratique toutes les unités thermales britanniques contenues dans le combustible ne sont pas libérés sous forme de chaleur. Une perte, grande ou

petite selon les circonstances, accompagne toujours la combustion. D'habitude on parle de cette perte en termes de pourcentage d'efficacité. Dans le chauffage de domicile l'efficacité est généralement *très faible*. On prétend que d'ordinaire l'efficacité dépasse rarement 30 pour 100 et qu'elle peut ne pas atteindre 20 pour 100. Cette perte énorme de chaleur est attribuée principalement aux causes suivantes.

1. Les gaz de combustion se dégagent dans l'atmosphère à des températures trop hautes.

2. La production de gaz qui donnent moins de chaleur, tel CO, au lieu de gaz qui rendent le maximum de chaleur, tel CO^2; ce dernier gaz résulte de la combustion parfaite.

3. La perte de chaleur causée par l'humidité contenue dans le combustible.

4. L'usage de trop d'air ou le mauvais usage de l'air, qui sans servir aucune fin utile en vue d'assurer la combustion parfaite, passe dans la fournaise et s'échappe par la cheminée, emportant des unités de chaleur.

5. La chaleur perdue, c'est-à-dire la chaleur contenue dans les cendres, le mâchefer, etc., enlevés de la fournaise.

Il est évident que du combustible contenant un élément quelconque qui peut accroître les pertes de chaleur, notées plus haut, dégrade fatalement la valeur théorique du combustible tablée sur le contenu en unités thermales britanniques. Mais certains de ces éléments sont aussi nuisibles par ailleurs; certaines houilles, par exemple, rendent une cendre qui détruit les barres de la grille—ou une cendre qui demande une attention spéciale et constante, sans quoi le feu meurt. D'habitude la présence d'une forte proportion de soufre est très pernicieuse et rend impossible l'adaptation de la houille à certains emplois.

La présence de l'humidité dans le combustible, en proportion tant soit peu considérable peut occasionner une perte sérieuse d'efficacité. Voilà une des objection à l'emploi de la tourbe; souvent on n'y prend pas garde.

La proportion entre la matière volatile et le contenu de carbone fixe détermine si la houille est anthracite, semi-anthracite ou bitumineuse; l'anthracite contient une forte proportion de carbone fixe et très peu de matière volatile.

Dans la combustion c'est d'abord la matière volatile qui se dégage et se consume. Quand les matières volatiles sont présentes en grande proportion la quantité de gaz hydrocarboniques qui doivent être consumés est tout d'abord très considérable; la quantité de ces gaz diminue graduellement à mesure que la combustion se fait. La combustion de ces gaz, lorsqu'elle se fait dans un foyer découvert produit un feu brûlant si la quantité d'air est suffisante; mais à mesure que les gaz diminuent en volume le feu s'amortit.

Voilà qui explique pourquoi la houille grasse demande plus de soin et de travail que la houille maigre pour le chauffage des habitations. Comme cette dernière est composée en majeure partie de carbone fixe chaque apport de charbon neuf ne nécessite pas la combustion préliminaire de grosses quantités de gaz très inflammables.

L'entretien d'une fournaise de domicile avec du bitumineux exige non seulement un travail bien plus ardu, mais encore pour réussir faut-il posséder une connaissance plus étendue et une plus grande expérience du combustible.

Le bitumineux ne se prête à la combustion ménagère qu'en des fournaises spécialement construites à cette intention. Sa combustion, en des fournaises destinées à l'anthracite, quoique possible, est bien plus difficile et atteint rarement une efficacité même relative.

Ce qu'il faut pour le chauffage des maisons privées c'est un combustible qu'il ne faut pas surveiller afin d'assurer le passage d'un volume suffisant d'air pour effectuer la combustion.

[M. Louis Simpson.]

Comme j'ai été mandé presque sans préparation, votre président a eu l'obligeance de différer à votre prochaine réunion le reste de ma déposition; toutefois je suis disposé à répondre à toute question relative au témoignage que j'ai présenté jusqu'ici; je tiens à dire aussi que je répondrai sans réserve aucune et jusqu'à la pleine mesure de mes connaissances.

En présentant la compilation déjà mentionnée, je veux signaler à l'attention du comité la valeur réputée de la houille d'Inverness et de Port-Hood. Un préopinant a classé cette houille comme étant supérieure à celle de Sydney. Personnellement je ne suis intéressé à aucune de ces houillères; mais je dois avouer que l'analyse faite à l'université McGill ne justifie pas ce jugement.

Dans un échantillon de la houille d'Inverness, par exemple, l'humidité contenue est deux fois et demie celle contenue dans la houille de Sydney; dans un autre échantillon il y a deux fois et demie plus de cendre que dans la houille de Sydney. Règle générale le contenu en soufre est bien plus fort étant de 6½ pour 100, en moyenne, dans la houille d'Inverness contre une moyenne de moins de 2½ pour 100 dans celle de Sydney. En outre la houille de Sydney contient, en moyenne, 13,800 unités thermales britanniques, contre 12,800 dans le produit d'Inverness et seulement 11,770 dans celui de Port-Hood.

On remarquera cependant que la houille d'Inverness est très riche en matières volatiles; donc, allumée dans un foyer découvert, elle jette une flamme brillante. La valeur thermique de la houille d'Inverness, comme on l'a démontré, est inférieure et de beaucoup, à celle de la houille de Sydney sans défalcation des pertes conséquentes à un trop gros contenu d'humidité et de cendre respectivement, révélés chez les deux échantillons. Sa seule richesse, elle est considérable, en soufre suffirait pour interdire cette houille aux hauts-fourneaux de la métallurgie hormis qu'on découvrît un procédé pour réduire la quantité de soufre; opération qui, si possible—et j'en doute—serait dispendieuse.

J'attire également l'attention du comité sur les très grandes variations des divers pourcentages inscrits sur le présent tableau.

Le contenu en humidité varie depuis 0·9 pour 100 dans la houille de la mine Acadia jusqu'à 30.9 pour 100 dans le lignite d'Estevan.

Il faut ajouter que la proportion de cendre, de soufre, etc., des différents échantillons de houille est calculée après que les spécimens sont séchés. Lorsqu'on compare les U. T. B. d'une houille pauvre en contenu d'humidité avec celles d'un spécimen riche en humidité il faut tenir compte, dans son calcul, de ce supplément d'humidité, ce qui ne manque pas de baisser très fortement la valeur en U. T. B. des lignites comme ils sortent de la mine.

Le TÉMOIN: J'ai pris ces deux tableaux (il les indique) messieurs, des rapports de 1912. Je suppose que les échantillons ont été cueillis en 1910 ou 1911; j'ai pris les chiffres donnés ici sauf pour ce qui concerne la houille de la Colombie-Britannique laquelle, ai-je cru n'intéresserait pas votre enquête. Je crois que si vous jugez bon de faire imprimer ces relevés vous les trouverez fort utiles. Il est un grand nombre de questions qu'il ne sera pas nécessaire de poser une fois que vous aurez ces renseignements sous les yeux. Vous n'aurez qu'à consulter ces graphiques pour comprendre exactement les variations de la houille. Par exemple vous pouvez brûler dans votre fournaise du charbon qu'on vous a vendu comme de l'anthracite; si vous consultez ce tableau vous connaîtrez la qualité de ce charbon; plus tard il peut vous arriver d'acheter votre houille d'une autre source qui donne moins de satisfaction; ce tableau vous fera connaître la cause de ce manque d'efficacité.

J'ai inscrit ici d'abord le nom de la mine, la compagnie et le filon lorsqu'il est donné; puis j'ai consigné l'humidité dans les houillères, j'entends la proportion des variations de l'humidité—vous savez que l'humidité varie beaucoup, oui beaucoup.

[M. Louis Simpson.]

J'ai ici un spécimen qui est ·9 de lignite et le semi-lignite monte très haut. Puis il y a la cendre, là la variation est très, très grande; par exemple certaine mine dans l'Ouest vend un produit contenant près de 30 pour 100 de cendre—peut-on appeler cela de la houille? Une mine située dans l'Est donne 19 pour 100 de cendre; d'autres enfin donnent seulement quatre pour cent, ce qui n'est pas beaucoup. Quant aux matières volatiles, il y a des variations dans les chiffres de carbone fixe et du carbone total; ce dernier chef inclut les hydrocarbones présents dans les matières volatiles. Et puis il y a le soufre; la richesse en cette substance est fort nuisible; je l'ai déjà dit. Enfin vient le chiffre des unités thermales britanniques de la houille.

Donc, monsieur le président, messieurs, je dépose ces états.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il au comité d'insérer ces relevés dans le procès-verbal?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Contient-il déjà quelque chose de similaire?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Nous aurions là, je crois, des renseignements précieux.

Le TÉMOIN: Peut-être aimeriez-vous les voir?

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous ne vouliez pas les faire lire.

M. MAHARG: Figurent-ils à l'un quelconque des rapports sur les mines?

Le TÉMOIN: Oui, mais il faudrait en parcourir une cinquantaine (il indique les volumes).

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Alors ces taableaux sont un résumé des bulletins?—R. Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il faut certainement les insérer alors.

M. MAHARG: Assurément, si nous n'avons rien eu de similaire.

Le TÉMOIN: Si je me suis donné la peine de compiler ces états c'est que je croyais faire là quelque chose d'utile.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Ils doivent être précieux.

M. MAHARG: Ils auraient une grande valeur aussi pour celui qui chauffe sa maison.

Le TÉMOIN: Pour toute la population. Laissez-moi dire, messieurs, que dans le passé une grande partie des bulletins et rapports publiés par le ministère des Mines n'a pas été très utile au commun de la population parce que, malheureusement, ils ont été compilés à l'intention des professeurs d'université et d'autres gens de la même catégorie.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc insérer ces états dans le procès-verbal.

VALEUR COMPARÉE DE CERTAINES HOUILLES CANADIENNES ANALYSÉES PAR LE DOCTEUR PORTER ET M. DURLEY, À L'UNIVERSITÉ MCGILL, MONTRÉAL.

Nom de la mine, compagnie et filon	Proportion d'humidité dans la houille sortant de la mine	Cendre	Matières volatiles	Carbone fixe	Total de carbone	Soufre	Unités thermales britanniques
	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c. U.T.B.
Dominion Coal Co., Ltd.,							
Mine N° 7	3·5	5·9	86·5	57·6	76·7	2·0	13,860
" 9	2·4	5·9	38·6	55·5	77·0	3·7	14,000
" 5	3·4	5·5	35·0	59·5	78·6	1·8	14,040
" 1	3·5	5·9	34·3	59·8	78·6	1·9	14,010
" 10	4·0	11·1	35·1	53·8	73·3	2·5	13,120
" 12	4·9	4·8	37·3	57·9	77·6	1·8	13,790
Nova Scotia Steel & Coal Co.							
N° 1	3·5	7·2	37·4	55·4	75·4	2·9	13,770
N° 3	5·4	6·7	39·0	54·3	74·9	2·5	13,680
Inverness Coal & Railway Co., Inverness	9·3	6·5	42·5	57·0	70·0	5·0	12,800
Richmond Railway Co., Port-Hood	4·7	14·6	37·1	48·3	63·7	7·9	11,770
Acadia Coal Co., Ltd.—							
Filon de 6 pieds	2·1	17·3	32·1	50·6	68·0	1.0	12,020
Filon Foor	2·6	11·3	33·3	55·4	74·1	0·6	13,230
Troisième filon	2·0	14·7	29·8	55·5	71·4	1·4	12,580
Filon, puits de jauge	0·9	10·5	31·4	58·1	74·2	3·6	13,180
Westville Main	1·8	9·2	26·0	64·8	77·6	0·9	13,860
Intercolonial Co., Ltd., Westville Main	1·4	14·5	24·7	60·8	72·6	2·5	12,960
Cumberland Ry. & Coal Co.							
Mine N° 1	2·2	3·4	33·3	63·0	81·5	1·0	14,190
" 2	2·8	9·2	32·3	58·5	75·1	1·6	13,370
" 3	2·8	11·5	33·5	55·0	73·1	1·8	13,000
Maritime Coal, Ry. & Power Co., Chignecto, N.-E	3·6	13·3	41·0	45·7	66·2	6·4	12,150
Minudie Coal Co., Ltd., Minudie, N.-E	3·8	15·5	35·7	48·8	64·8	6·7	11,830
Canada Coals & Ry. Co., Joggins, N.-E	1·3	18·6	36·6	44·8	63·5	5·4	11,590
G. H. King, Minto, N.-B	1·3	14·4	32·2	53·4	70·3	5·8	12,890

La valeur de la houille dépend de la proportion du contenu en unités thermales britanniques qu'il faut défalquer pour compenser un excédent de soufre et de cendre au-dessus de la norme, soit 2 p. 100 pour le soufre et 6 p. 100 pour la cendre.

VALEUR COMPARÉE DE CERTAINES HOUILLES CANADIENNES ANALYSÉES PAR LE DOCTEUR PORTER ET M. DURLEY À L'UNIVERSITÉ MCGILL, MONTRÉAL.

Nom de la mine, compagnie et filon	Proportion d'humidité dans la houille sortant de la mine	Cendre	Matières volatiles	Carbone fixe	Total de carbone	Soufre	Unités thermales britanniques
	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c. U.T.B.
Western Dominion Collieries, Taylorton, Sask.	28·6	8·1	49·0	42·9	59·8	0·6	10,690*
Eureka Coal & Brick Co., Estevan, Sask.	30·9	16·8	40·0	43·2	57·7	0·5	10,820*
Strathcona Coal Co., Strathcona, Alta.	22·7	11·4	41·0	47·6	62·9	0·4	10,730
Parkdale Coal Co., Edmonton, Alta.	22·5	10·9	37·8	51·3	65·3	0·4	10,910*
Standard Coal Co., Edmonton, Alta.	23·5	8·1	42·0	49·9	65·6	0·4	11,360*
Canada West Coal Co., Taber, Alta.	13·0	14·1	36·0	49·9	64·5	1·4	11,040*
Alberta Ry. & Irrigation Co., Lethbridge, Alta.	8·4	11·0	37·5	51·5	66·5	0·8	11,710*
Lund-Breckenridge Coal Co., Lundbreak, Alta.	5·0	29·7	80·1	40·2	54·8	1·2	9,810
Leitch Collieries, Ltd., Passburgh, Alta.	1·9	17·9	27·0	55·1	70·0	0·6	12,240
Hillcrest Coal & Coke Co., Hillcrest, Alta.	3·0	15·3	29·3	55·4	70·4	0·6	12,460
West Canadian Collieries—							
Bellevue No. 1.	0·9	15·5	27·6	56·9	71·5	0·8	12,380
Lille Colliery No. 1.	1·7	16·4	25·0	58·6	71·2	0·5	12,470
International Coal & Coke Co.—							
Filon n° 2.	2·0	19·8	25·1	55·1	68·5	0·4	11,720
Filon n° 4.	2·0	16·2	23·9	59·9	72·6	0·6	12,532
Crowsnest Pass Coal Co.—							
Michel N° 3.	1·4	12·5	24·8	62·7	75·5	0·5	13,270
N° 7.	1·9	11·9	22·6	65·5	76·5	0·4	13,360
N° 8.	3·0	10·2	24·1	65·7	76·1	0·6	13,480
Hosmer Mines, Ltd.—							
N° 2 sud.	1·7	15·3	21·3	63·4	74·4	0·3	12,710
N° 6 sud.	2·6	12·4	25·6	62·0	75·9	0·6	13,090
N° 8 sud.	4·0	7·5	28·0	64·5	79·8	0·6	13,990
Crowsnest Pass Coal Co.—							
Fernie N° 2.	2·2	9·0	26·3	64·7	79·3	0·5	13,820
N° 5.	1·6	10·8	24·0	65·2	77·1	0·5	13,480
H. W. McNeil Co., No. 1, Canmore.	1·2	12·3	17·2	70·5	74·6	0·8	13,210
Bankhead Collieries, Ltd.—							
Bankhead.	1·0	2·2	11·8	76·0	79·4	0·6	13,320

*La valeur donnée en U.T.B. doit subir une déduction pour compenser l'excédent d'humidité qui ne doit pas dépasser 4 p. 100.

M. Douglas:

Q. Je crains que vos assertions ne soient un peu équivoques; je veux parler des comparaisons que vous avez tirées entre la houille d'Inverness et celle de Sydney; la première a plutôt souffert de ces comparaisons. Il faut dire que la houille d'Inverness se prête assez bien à l'emploi général.—R. Elle le devrait; elle donne un feu brillant.

Q. Elle a la réputation d'être excellente pour le chauffage des habitations?—R. Oui, la chose peut s'expliquer par ses qualités physiques; je me suis guidé exclusivement sur le témoignage de ces rapports.

Q. L'analyse est plutôt défavorable à la houille d'Inverness?—R. Elle est supérieure à la houille de Joggins, vous savez. Je n'ai voulu attaquer personne, mon dessein était simplement de vous communiquer tous les faits qui m'étaient connus.

M. COWAN: Est-ce là le bassin qui, au dire du docteur Chisholm récélait neuf milliards de tonnes?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MAHARG: Neuf milliards de tonnes?

M. COWAN: Ce n'est rien; nous avons plus que cela chez nous.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous n'avez pas établi de comparaison entre la houille de Sydney et celle de Pictou?—R. Vous verrez tout cela dans la liste. Je n'ai mentionné la houille d'Inverness que parce qu'un des témoins avait fait en faveur de ce produit une réclame que je n'ai pas cru justifiée. J'ai jugé que la justice m'ordonnait de vous mettre au point là-dessus. A vous de juger. Je n'y ai aucun intérêt, ni d'un côté ni de l'autre.

M. Cowan:

Q. Vous êtes évidemment bien au courant de ces rapports ministériels sur la géologie. Avez-vous vu le bulletin publié par le gouvernement au sujet de la houille dite " Sheep Creek Mine ", la propriété de Pat Burns? Vous plaîrait-il de me dire si d'après vous le produit de cette propriété est ou n'est pas de l'anthracite—et la qualité que vous lui attribuez?—R. Où est l'analyse, docteur?

Q. Vous l'avez là. Pour moi, tout ça c'est du chinois et je voudrais savoir si nous avons là de l'anthracite, du semi-anthracite, ou quoi?—R. C'est du semi-anthracite, presque de l'anthracite.

Q. C'est-à-dire qu'en réalité il est plus anthracite que le véritable semi-anthracite?—R. Oui, puisqu'on n'y trouve que 13 p. 100 de matière volatile; voilà ce que je vous ai dit dans mon explication. Un des échantillons qui figurent ici, le n° 13, en révèle 21 p. 100, mais en général on ne relève dans ces spécimens que 13 p. 100. L'anthracite de certaines houillères de la Pensylvanie n'a, je crois, qu'entre 5 et 6 p. 100 de matières volatiles.

Q. Quelle est, à votre sens, la qualité de cette houille; voilà ce que je veux apprendre. Dites-nous cela en langage ordinaire que tout le monde comprend?—R. La proportion de cendre est forte. Elle va jusqu'à 25 p. 100; c'est beaucoup (je parle de l'échantillon n° 5). Puis il y a 16, 19, 14, 9, 25, 13, 12, 7 et le reste—la proportion de cendre est forte.

Q. Il y a différentes mines?—R. Je le sais; seulement vous m'avez questionné et je vous réponds d'après les données du tableau. Voici un bon spécimen (le n° 4); c'est le meilleur. Sa valeur en U.T.B. (unités thermales britanniques) est de 13,787. En voici un autre (l'échantillon n° 8) dont la valeur U.T.B. dépasse quatorze mille; le contenu en cendre est très faible.

Le PRÉSIDENT: Vous demandez au témoin de faire une déclaration...

M. COWAN: Je veux que le témoin me dise si, à son sens, et d'après ce relevé, nous avons, en cette région, de l'anthracite ou du semi-anthracite.

[M. Louis Simpson.]

M. Cowan:

Q. Dites-nous cela en termes ordinaires à la portée de tout le monde?—R. Suivant moi il manque peu de chose à cette houille pour être de l'anthracite. Il y en a même un échantillon qui est égal, sous absolument tous rapports, à l'anthracite. Je vais les marquer. (Le témoin marque les échantillons nos 1, 4, 8, 13, 14, 17, 23 et 25).

Q. Ils viennent tous de la même région. Je veux faire ressortir, monsieur le président, que nous avons en cette contrée une quantité considérable de ce qui est réellement de l'anthracite, au dire des experts officiels et que, jusqu'ici ces ressources n'ont pas été mises en valeur.

M. Maharg:

Q. Il y a un détail que je voudrais comprendre une fois pour toutes. Je remarque que personne n'a demandé, ni à ce témoin ni à ceux qui l'ont précédé, d'expliquer quelle distinction existe entre les termes "soft coal" (houille de terre) et "steam coal" (charbon à vapeur). Y a-t-il une houille de terre qui sert aux grands foyers à vapeur et une autre qui s'adapte aux petites fournaises des maisons privées?—R. A vrai dire il n'y a pas de distinction réelle; seulement la houille dite "steam coal" est généralement plus menue que la houille utilisée pour le chauffage d'habitations. Ce qu'il faut aux domiciles c'est de la houille en gaillette.

Q. Elles viennent de la même mine?—R. Oui, de la même mine. La menaille que jette le tamis est vendue comme "steam coal".

Q. Voilà qui ne s'applique pas du tout à notre houille de l'Ouest?—R. Je ne connais pas du tout les méthodes de là-bas.

Q. Dans l'Ouest, au mieux de ma connaissance, notre "steam coal" n'est jamais brûlé dans les poêles; mais on s'en sert beaucoup dans les grandes chaufferies, soit à la vapeur, soit à l'eau chaude.—R. Dans le temps passé j'ai acheté jusqu'à 15,000 tonnes par année; j'ai toujours acheté la houille de terre en Nouvelle-Ecosse jusqu'au jour où les exploitants de là-bas ont vendu leur produit trop cher; alors je me suis approvisionné aux Etats-Unis; la même compagnie continue à acheter aux Etats-Unis.

Q. Ce que nous appelons le charbon domestique n'est jamais utilisé dans les grandes chaufferies ou sur les chemins de fer.—R. Vous avez peut-être du semi-anthracite dans l'ouest; toutefois je ne sais pas si vous le vendez sous son vrai nom ou sous un nom de parade. C'est peut-être ce semi-anthracite que vous utilisez comme charbon domestique.

Q. Nous employons aussi ce semi-anthracite comme charbon domestique?—R. Oui.

Q. Nous avons toutes sortes de houille apparemment, nous en avons plus de variétés qu'on n'en trouve ici?—R. Vous avez raison.

Q. Mais entre notre "steam coal" et notre charbon domestique il y a autant de différence qu'entre l'anthracite et le "steam coal".—R. Très intéressant.

Q. Dans une même charge de notre houille de terre on rencontre et du poussier (la moitié à peu près) et des morceaux si gros qu'on peut à peine les soulever. Cette houille n'est pas passée au crible. Cela explique peut-être pourquoi les gens d'ici ne veulent pas chauffer leurs maisons avec ce qu'on appelle le charbon domestique. Jamais nous ne voudrions chauffer nos maisons au moyen du "steam coal": il se forme en une masse et n'est pas serviable. Cette houille est excellente pour les grandes chaufferies, à vapeur ou à eau chaude, mais elle ne sert jamais dans les habitations. Vous avez dit que l'emploi du charbon de terre pour le chauffage de domicile entraînait beaucoup plus de travail—quelque chose dans ce genre?—R. Oui.

Q. Ce n'est pas là notre expérience avec notre "steam coal" ou ce que nous appelons le charbon domestique—le bitumineux.—R. Il doit y avoir là-bas quelque chose

qui nous manque dans l'Est. Je me rappelle que lorsque j'ai habité la province de Québec, j'ai tenté de chauffer ma maison avec la même houille grasse qui servait à l'usine; on m'envoyait les morceaux pas trop fins. Eh bien, je n'ai pas perdu de temps avant de faire installer une fournaise pour la houille maigre; après cela le chauffage de la maison demandait bien moins de soin et de travail.

M. COWAN: Votre expérience ne concorde pas avec la mienne. Mon excellente épouse brûle du charbon bitumineux ordinaire dans le poêle de cuisine depuis trente ans. Ici à Ottawa nous brûlons de l'anthracite; et depuis les trois mois que cela dure j'ai entendu vingt fois plus de plaintes que durant les trente ans passés dans l'Ouest.

Le TÉMOIN: Je ne voulais pas parler d'un poêle de cuisine; je parlais d'une fournaise pour chauffer toute la maison. Je conçois que les circonstances ne soient pas les mêmes dans le cas d'un poêle de cuisine et d'une fournaise.

M. MAHARG: Je voudrais me renseigner un peu plus avant là-dessus. Il semble y avoir chez les gens d'ici des objections fortement avouées contre l'emploi de la houille grasse pour le chauffage des habitations. J'avais probablement l'impression que c'était un préjugé; mais lors de votre déposition aujourd'hui, j'ai cru comprendre, entre les lignes que vous ne faites aucune distinction entre le charbon que vous utilisez à l'usine et celui que vous brûlez dans vos cuisinières.

Le TÉMOIN: Il n'y a que la grosseur.

M. Maharg:

Q. Rien que la grosseur?—R. Oui.

M. MAHARG: Ce n'est pas la même chose chez nous. Il se peut que ceux qui se servent du charbon de l'Est en soient à juste titre mécontents et qu'ils étendent ce mécontentement au charbon de l'Ouest qu'ils ne connaissent pas pourtant. Je suis en mesure de confirmer ce qu'a dit le docteur Cowan touchant le charbon brûlé dans les cuisinières. J'ai, sur ma terre, des gens qui autrefois habitaient Toronto et brûlaient de l'anthracite dans leurs cuisinières. Auourd'hui qu'ils connaissent notre laient de l'anthracite dans leurs cuisinières. Aujourd'hui qu'ils connaissent notre fournissait gratuitemnt.

Le TÉMOIN: Je crois que vous avez raison quant aux poêles de cuisine. Vous savez qu'en très grande partie la cuisine se fait, dans l'Est, au moyen du gaz et de l'électricité. Depuis vingt-cinq ans le charbon n'a jamais servi à faire la cuisine dans ma maison. J'ai été un des premiers à utiliser l'électricité pour la cuisine.

Q. Et la même chose est vraie des fournaises à air chaud ou à eau chaude ainsi que des grandes chaufferies à la vapeur?—R. Oui, monsieur; mais dans l'Ouest la plus grande partie du charbon sert dans des fournaises qui chauffent toute la maison ou dans des appareils de chauffage ayant le foyer à ras terre.

Q. Non; notre succès avec ce combustible dans l'Ouest ne provient pas de ce que nos appareils avaient le foyer à ras terre. Autrefois nous avions des appareils de ce genre mais nous y brûlions de l'anthracite.—R. Nous avons un assez grand nombre de ces appareils dans l'Est où ils servent à chauffer les petites maisons, et nous trouvons que l'anthracite donne le plus de satisfaction.

Q. Je comprends cela, seulement dans les chaufferies ordinaires de l'Ouest nous tirons des résultats aussi satisfaisants du "steam coal" commun ou de ce que nous appelons le charbon domestique, c'est-à-dire le bitumineux. Sur ma ferme ces gens dont je vous ai déjà parlé se servent de la houille grasse dans leur fournaise aussi et bien que l'hiver soit très rigoureux chez nous ils ne rencontrent aucune difficulté. Jamais le feu ne s'éteint de tout l'hiver.—R. Dans mon explication, j'ai tâché de vous souligner la difficulté qu'il y a de brûler du bitumineux dans une fournaise construite pour la combustion de l'anthracite: c'est là, je crois, le vrai problème.

[M. Louis Simpson.]

Q. Pardon; il n'est aucunement nécessaire de changer la construction du poêle ou de la fournaise. En effet nous avons brûlé les deux—ou plutôt les trois différentes sortes — dans le même appareil.

M. DOUGLAS: N'est-il pas vrai, M. Maharg, que le témoin n'a aucune expérience du charbon de l'Ouest?

Le TÉMOIN: Aucune.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): A mon sens nous avons là un côté très important de la question et le comité ferait bien d'entendre un ou deux témoins à ce sujet.

M. MAHARG: Ce que j'avance là, nous l'avons prouvé par l'expérience pratique.

Le TÉMOIN: Vous ne devriez pas dire que l'on est prévenu contre la houille de l'Ouest.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): C'est qu'on ne la connaît pas.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas que la question intéresse les gens de l'Est car il me semble quasi impossible de déplacer cette houille plus vers l'Est que les Grands lacs —je parle de l'impossibilité marchande. Sans doute il n'y a rien d'impossible en vérité; seulement l'entreprise ne rapporterait pas; il n'y a donc pas eu lieu pour nous de faire une enquête sur la situation.

M. COWAN: L'idée me vient que s'il existe tant soit peu de similarité entre la houille grasse de l'Ouest et celle de la Nouvelle-Ecosse la population de cette région de l'Ontario qui est desservie par la Nouvelle-Ecosse pourrait être amenée, à force de lui en démontrer les avantages, à utiliser cette houille de la Nouvelle-Ecosse.

Le TÉMOIN: La Nouvelle-Ecosse possède une quantité de houille grasse. J'y ai vécu il y a trente ans; mais j'étais alors moins intéressé qu'aujourd'hui à la houille; en conséquence je ne me suis pas renseigné à fond sur la situation.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): On se sert du bitumineux là-bas.

Le TÉMOIN: Les populations des villes brûlent l'anthracite.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il y ait grande différence entre notre position dans l'ouest de l'Ontario et celles des provinces de l'Ouest; sauf peut-être en ceci: que nous recevons peu ou point de charbon domestique des Etats-Unis. Nous brûlons l'anthracite parce qu'il est à la main; mais parfois nous recevons du bitumineux domestique similaire, probablement, au charbon qui, dites-vous, sert à la population de l'Ouest; il est plutôt dur, assez gros...

Le TÉMOIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pas de l'anthracite; je m'en suis servi moi-même et j'ai trouvé que dans la mesure de mes petites connaissances, il est très satisfaisant dans une fournaise ordinaire à la condition indispensable, toutefois, d'avoir une cheminée qui tire bien.

M. MAHARG: La situation de l'Ouest n'intéresse pas particulièrement le comité— quant au charbon nous en avons de toutes les espèces là-bas. Le comité est chargé de trouver une solution au problème de tout le pays et spécialement de l'Ontario, ce qui explique peut-être ma prolixité sur ce point. Nous avons connu, d'expérience, la houille de la vallée Youngheny, en Pensylvanie. Il y a quelques années,—je ne sais pas pourquoi,—mais toujours est-il que ce charbon s'est vendu jusqu'en Saskatchewan centrale; j'en ai eu moi-même. Il était tout le contraire de satisfaisant en comparaison de notre charbon de l'Ouest; il était très sale et fumait beaucoup, en cela il ressemblait à notre lignite. Je conçois que les gens qui employaient ce charbon seraient prévenus contre le charbon de l'Ouest s'ils n'en connaissaient la qualité réelle. D'ailleurs avez-vous fait la comparaison—mais oui, sans doute, puisque vous avez toutes les données à la main—entre l'anthracite et ce que vous appelez le "charbon mou" (houille de terre) pour la chauffe des grands établissements et des habitations?—R. Qu'entendez-vous au juste?

[M. Louis Simpson.]

Q. La valeur relative des deux houilles pour le chauffage, en tenant compte du coût?—R. Je ne vois pas bien comment pareille comparaison pourrait se faire; il y a une si grande divergence entre le coût des deux produits et les modes d'emploi diffèrent tellement qu'on ne saurait trouver une base convenable pour y tabler la comparaison.

Q. Si on comparaît pour la quantité, tonne pour tonne, l'efficacité de deux pour le chauffage des habitations?—R. Je ne pense pas que personne ait jamais établi cette comparaison. La commodité du bon anthracite est si patente dans l'Est que tous ceux qui en avaient les moyens lui ont adapté leurs fournaises.

Q. Nous étions dans la même position, M. Simpson. Parlons de mon expérience personnelle. Quand j'ai fait installer dans ma maison un système de chauffage à eau chaude nous pensions que l'anthracite était indispensable et nous l'avons brûlé durant plusieurs années.—R. Oui.

Q. Mais à un certain moment l'anthracite est devenu non seulement très rare, mais encore fort dispendieux; alors nous avons pris la décision d'essayer ce que nous appelons notre "steam coal"; ce qui n'est pas du tout le charbon qui sert dans nos poêles de cuisine, mais un charbon tout différent—un produit qui est purement du "steam coal".—R. Quel genre de fournaise avez-vous, une "Daisy", une fournaise à plateau ou une fournaise à tuyaux.

Q. Vous parlez de la cheminée?—R. Pour chauffer, j'entends.

Q. A l'intérieur?—R. Oui, le chauffage à l'intérieur.

M. MAHARG: C'est le contraire.

Le TÉMOIN: Les plateaux...

M. MAHARG: Non, pas les plateaux.

Le TÉMOIN: Y a-t-il un passage d'aménagé dans les plateaux, avec l'eau à l'intérieur?

M. MAHARG: Non; il y a une surface cannelée au-dessus du foyer et l'eau circule là-dedans.

Le TÉMOIN: Les fournaises d'ici ne sont pas construites de cette façon.

M. MAHARG: Le point que je veux souligner c'est que nous pouvons toujours acheter la houille grasse ou "steam coal" pour à peu près la moitié du prix de l'autre et qu'il ne nous en a pas fallu une plus grande quantité en réalité.

Le TÉMOIN: La chaleur que rend cette houille dépend d'abord de la chaleur qu'elle contient pour commencer et ensuite de votre efficacité.

M. MAHARG: D'accord.

Le TÉMOIN: Il n'y a pas de raison pour empêcher qu'on emploie la houille grasse; seulement je tiens à vous avertir qu'il faudrait probablement jeter au vieux fer la majorité des fournaises qui servent actuellement dans l'Est.

M. MAHARG: Je ne vois pas bien pourquoi.

M. COWAN: La maison que j'habitais à Regina jusqu'à ces derniers temps était chauffée par un système à vide. La chaudière, fabriquée à Montréal, était une chaudière ordinaire à tuyaux, et on n'y brûlait jamais autre chose que du bitumineux, du "steam coal"; pour rien au monde je n'y brûlerais de l'anthracite; c'est trop incommode; il y a trop de cendres, trop de mâchefer, trop de pierres—enfin ça ne cause que du désagrément.

Le TÉMOIN: Vous avez dû brûler un anthracite de mauvaise qualité.

M. MAHARG: Vos opinions sont tellement en conflit avec l'expérience que nous avons eue dans nos propres maisons...

Le TÉMOIN: Oui?

M. MAHARG: Vous avez parlé de la commodité — et vous avez laissé entendre que votre jardinier voyait à la fournaise, que vous-même ne vous en occupiez pas

du tout. Malheureusement nous ne jouissons pas de pareils avantages dans l'Ouest—pas moi, du moins — et lorsque je suis absent c'est à ma femme qu'incombe le soin de la fournaise. Au début elle n'aima pas la houille grasse; mais aujourd'hui elle ne reviendrait pas à l'anthracite; elle trouve le bitumineux bien moins sale et bien plus commode. Lorsque le temps est doux le feu dure souvent quarante-huit heures sans qu'on y mette la main. A mon sens ce qu'il faut faire c'est de publier les qualités de notre houille, d'instruire la population à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Règle générale tout dépend de la qualité de bitumineux qu'on reçoit dans l'Est. En grande partie la houille grasse utilisée en Ontario est de qualité inférieure, — j'entends de la menaille, des fouailles de charbon — voilà pourquoi, d'ailleurs, elle se vend à si bon compte; d'ordinaire elle est destinée aux fabriques, aux usines, aux services d'utilité publique, et le reste. Je répète qu'à cette heure l'ouest de l'Ontario importe une quantité limitée d'une bonne qualité de charbon domestique bitumineux; le peu d'expérience que j'en ai me fait trouver ce produit satisfaisant, autant peut-être que l'est votre charbon dans l'Ouest.

M. MAHARG: Mais, monsieur Simpson, vous dites qu'il faudrait remplacer vos fournaises. Si la chose était vraie, le fait constituerait un argument formidable contre l'adoption de ce combustible; franchement je ne trouve pas votre avis bien fondé. J'ai, dans la ville de Toronto, un oncle qui chauffe sa maison à l'eau chaude; sa fournaise ne me paraît différer en rien de celle que j'avais dans l'Ouest; c'est un système à serpentin.

Le TÉMOIN: Ce n'est pas le genre de fournaise qui sert habituellement dans la province de Québec. Je ne sais quel est l'usage à Toronto; mais dans la province de Québec on utilise généralement les fournaises à plateau.

M. COWAN: Très bien, mon cher monsieur, mais j'ose dire que 90 p. 100 des fournaises en usage dans l'Ouest où l'on y brûle cette houille grasse, ont été confectionnées dans les provinces de l'Est.

Le TÉMOIN: Mais, mon cher docteur, ces manufacturiers vous fabriqueront tout ce que vous leur demanderez; ce qui ne les empêche pas de produire un autre genre de fournaise pour les acheteurs du Québec, qui, eux, demandent autre chose.

M. MAHARG: J'ai vu peut-être une demi-douzaine d'installations de chauffage en Ontario et je peux vous dire franchement que je n'y remarque aucune différence dans la construction—pas plus que je n'en remarque dans le commun des fournaises employés dans l'Ouest pour le chauffage à l'air chaud, à l'eau chaude ou à la vapeur. D'après moi vous vous imaginez seulement que vos fournaises ne pourront plus servir.

Le TÉMOIN: Je ne sais pas. J'ai exposé la situation telle que je la conçois aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Je veux confirmer l'opinion de monsieur Simpson à l'effet que la houille grasse qui se vend généralement dans les provinces de Québec et d'Ontario ne brûlerait pas bien dans nos fournaises.

M. COWAN: Evidemment, vous recevez une qualité inférieure de bitumineux.

Le PRÉSIDENT: Nous avons toutes les qualités de bitumineux.

M. COWAN: C'est un charbon sale et fumeux.

Le PRÉSIDENT: En tout cas il fait du feu.

M. COWAN: Vous importez en Ontario plus de tonnes de bitumineux que d'anthracite?

Le TÉMOIN: Je me crois en état de vous indiquer une solution de la difficulté que vous cause ce charbon fumeux que vous méprisez — soit dit sans arrière-pensée; ce charbon constitue peut-être le meilleur combustible qu'on puisse trouver pour les grandes chaufferies d'usine. Il contient une forte proportion d'hydrocarbone. Ces

gens importent la houille pour les chaufferies d'usine; un petit consommateur leur en demande une petite quantité pour son habitation et ils lui expédient quelques voies de ce charbon qui contient toujours une forte proportion de matières volatiles. Vous me comprenez. Je me flatte d'avoir saisi votre difficulté et je me suis avisé de compiler, à même ce volume publié par l'Etat, un rapport sur toutes ces différentes catégories de houille et je crois que si le docteur veut y regarder de près il constatera la différence qui existe entre elles. Vous pouvez avoir de la houille grasse qui donne beaucoup de fumée; vous pouvez en avoir d'autre qui est libre de ce défaut. Il faut instruire la population à ce sujet; mais qui va se charger de cette instruction? A coup sûr ce ne sont pas les écoles où l'on enseigne aux élèves tout sauf ce qu'ils devraient apprendre et où le côté pratique de la vie reste absolument ignoré.

M. Douglas:

Q. C'est la dure école de la vie qui nous a instruits dans l'Ouest?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Que pensez-vous par hasard du régime établi par l'Alberta dans le Manitoba? —R. Je suis porté à croire que cette tentative réussira si on met l'affaire entre les mains d'hommes compétents. Nous sommes forcés de faire quelque chose parce qu'il se fait dans tout le Canada un gaspillage incroyable de tous les combustibles simplement parce que la population du pays n'a pas appris les rudiments de la combustion. Je faisais remarquer hier à monsieur le président lorsque nous étions dans le corridor que les radiateurs étaient pleins de vapeur alors que toutes les fenêtres étaient ouvertes et que le thermomètre indiquait une température de 74 degrés à l'extérieur. C'était du gaspillage.

M. Douglas:

Q. C'était pour avoir de l'air frais.

Le PRÉSIDENT: Je puis dire que M. Simpson reviendra devant le comité lundi pour nous parler de la question des schistes pétrolifères. M. Simpson est une autorité sur cette question et comme il nous était impossible d'avoir un autre témoin pour lundi je me suis permis hier soir de l'inviter à revenir lundi pour entretenir le comité de ce sujet; ce qui nous permettra de ne pas perdre de temps.

Le TÉMOIN: Si vous le permettez je voudrais dire un mot touchant l'approvisionnement de la compagnie d'Eddy par la Nouvelle-Ecosse. Vous savez qu'"une fois n'est pas coutume"; c'est un vieil adage. Je connais très bien la maison d'Eddy et celle aussi de J. R. Booth et je veux dire que l'établissement d'Eddy occupe une situation géographique qui lui permet de recevoir facilement par voie d'eau son approvisionnement de houille. En revanche, l'établissement de J. R. Booth n'occupe pas une position analogue. Chez Booth une voie de chemin de fer pénètre dans le parc; depuis des années la compagnie Booth achète sa houille aux Etats-Unis. Avant la guerre M. Booth faisait expédier ce charbon à Parry-Sound où il le chargeait sur ses propres wagons et le transportait ici sur son chemin de fer à lui; toute son installation de déchargement et d'emmagasinage est disposée en conséquence. Hors le mobile d'une économie sérieuse il serait impossible d'obtenir de J. R. Booth qu'il abandonnât toute cette installation et reprît l'emploi de la houille de la Nouvelle-Ecosse dont il ne s'est pas servi, je crois, depuis vingt ans. Dans le cas d'Eddy ce n'est pas la même chose. Autrefois le déchargement se faisait à la main; et même aujourd'hui je ne vois pas d'installation spéciale pour le déchargement. Toutefois il y a cette difficulté qu'avant la guerre presque toutes les scieries d'Ottawa coupaient une immense quantité de bois. Tous les jours les bâtiments de l'*Ottawa Forwarding Company* partaient pour Montréal et revenaient sans cargaison. Depuis la guerre le volume des expéditions a bien baissé; l'an dernier la majorité peut-être des envois à destination de l'Angleterre ne sont partis qu'à la fin de l'automne. Aucun consommateur de houille ne peut courir

le risque que les bateaux ne descendent pas chargés de bois pour revenir les cales vides, ce qui leur permettrait de rapporter une cargaison de charbon; si les choses tournaient mal l'acheteur pourrait manquer de charbon pour l'hiver.

M. Cowan:

Q. Avant longtemps nous serons revenus à la situation d'autrefois. Le bois d'œuvre n'a pas cessé d'exister.—R. Je ne voudrais pas dire cela. Personne, je crois, ne saurait dire où nous allons au juste. Selon moi nous ne serons pas encore revenus à la situation d'avant-guerre, dans un an d'ici.

Q. Il me serait pénible de croire que la situation de guerre va durer éternellement?—R. Vous savez que lorsqu'un de vos malades est atteint gravement il ne récupère jamais entièrement l'état de santé dont il jouissait avant de contracter la maladie.

Q. Cela dépend du médecin qui le soigne.

M. DOUGLAS: Je prierais le comité d'autoriser les délégués des unions ouvrières de la Nouvelle-Ecosse de se présenter devant le comité. Les unions ont demandé d'être représentées et dans ma réponse je leur ai demandé les noms des délégués choisis; on me les a télégraphiés; les voici: E. P. McLaughlin, W. P. Delaney et R. Baxter. M. Baxter est président de l'association dite *United Mine Workers;* M. McLaughlin en est le secrétaire et M. Delaney fait partie du conseil de direction. Je prie donc le comité de mander ces hommes.

Le PRÉSIDENT: Est-ce nécessaire qu'ils viennent tous les trois? Plaît-il au comité d'inviter les trois à comparaître devant le comité, toutes dépenses payées?

M. COWAN: Ce terme de "dépenses", que comprend-il?

Le PRÉSIDENT: L'Etat verse aux témoins une indemnité pour solder les dépenses quotidiennes.

M. COWAN: Je crois que les mineurs devraient être représentés ici. La difficulté, c'est de déterminer le nombre nécessaire de représentants. Je suis d'avis que de toute façon il faut entendre leurs témoignages.

Le PRÉSIDENT: Si les trois sont nécessaires, allons pour les trois.

Le comité ajourne la séance jusqu'à 10 heures et 30 minutes du lundi, 2 mai.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
OTTAWA, le 2 mai 1921.

Le comité spécial créé pour s'enquérir de toutes les questions relatives à l'avenir du Canada en ce qui touche à l'approvisionnement de combustible, se réunit à 10 heures 45, sous la présidence de M. Steele.

LE PRÉSIDENT: Ce matin le comité entendra M. Louis Simpson, qui va nous entretenir de la mise en valeur de nos schistes pétrolifères.

M. LOUIS SIMPSON est rappelé.

Le président:

Q. Vous avez déjà été assermenté?—R. Oui, monsieur.

M. Chisholm:

Q. Monsieur le président, avant que le témoin aborde le sujet des schistes pétrolifères, je voudrais lui poser quelques questions; je serai aussi bref que possible. S'il vous en souvient je n'ai pu assister l'autre jour et je suis intéressé à certaines dépositions qui figurent au procès-verbal de cette séance. Si vous me le permettez je voudrais poser quelques question.

LE PRÉSIDENT: Vous n'en aurez pas pour longtemps. Nous ne voulons pas passer la journée là-dessus.

LE TÉMOIN: Si vous le permettez, monsieur le président, on m'a fait certaines observations touchant ma déposition de l'autre jour; depuis je me suis renseigné plus avant sur la question en examen, la question de la houille. Me permettrait-on de commencer par communiquer ces renseignements au comité?

M. CHISHOLM: Je me réserve le droit de poser mes questions, vu que les dépositions de l'autre jour font l'objet d'un rapport déjà publié. Je cherche d'autres renseignements.

LE PRÉSIDENT: Peut-être feriez-vous mieux de répondre d'abord aux questions de M. Chisholm.

M. McKenzie:

Q. Il est à noter que l'autre jour vous vous êtes dit disposé à répondre à toutes questions posées relativement à votre témoignage?—R. Certainement; mais je m'attendais à ce qu'elles fussent posées après que j'avais terminé ma déposition sur la question de la houille.

M. Chisholm:

Q. Connaissez-vous intimement, d'expérience, la valeur calorifique des diverses catégories de houille?—R. Je fus longtemps responsable de la combustion de 15,000 tonnes de charbon chaque année; naturellement je fus obligé de me renseigner assez à fond sur la valeur calorifique de la houille.

Q. Ce n'est pas ce que je veux savoir. Je vous demande si vous avez de l'expérience dans l'analyse de la houille?—R. Non; je n'essaie pas de me faire passer pour chimiste.

Q. Vous avez fait allusion l'autre jour à la déposition d'un témoin devant le comité. Quel était ce témoin? Vous ne l'avez pas nommé. Vous avez dit simplement

que le témoin préopinant avait prononcé la houille d'Inverness supérieure à la houille de Sydney. A quel témoin pensiez-vous?—R. Auriez-vous l'obligeance de donner lecture de ce passage?

Q. (Il lit): "En présentant la compilation déjà mentionnée je veux signaler à l'attention du comité la valeur réputée de la houille d'Inverness et de Port-Hood. Un préopinant a prononcé cette houille supérieure à celle de Sydney".—R. C'était un M. MacLennan.

Q. M. MacLennan a comparu ici. J'ai lu sa déposition attentivement. Je n'ai pas pu voir où il faisait une comparaison entre la houille d'Inverness et celle de Sydney. D'après votre témoignage M. MacLennan a prononcé la houille d'Inverness supérieure à celle de Sydney. Je ne peux pas trouver cela.—R. J'étais présent ici lorsqu'il a comparu devant le comité. Lorsque j'ai moi-même témoigné je n'avais pas vu le texte imprimé de sa déposition; j'ai dû me fier à ma mémoire.

Q. C'est parfois dangereux?—R. Oui; mais elle ne m'abuse pas souvent.

Q. M. MacLennan dit ici que le produit d'Inverness est un charbon domestique supérieur. Il ne tire aucune comparaison entre les deux?—R. Si je ne m'abuse il a dit que la houille d'Inverness se vendait à Halifax une piastre ou une piastre et quelques cents plus cher que la houille de Sydney. Voilà ce que j'ai compris.

Q. Etes-vous prêt à nier cela? Croyez-vous que ce soit exact?—R. Je ne l'ai pas nié. La conclusion s'imposait qu'elle se vendait plus cher parce qu'elle était d'une qualité supérieure.

Q. Voulez-vous me dire, M. Simpson, sur quoi vous basez votre opinion que sa qualité n'est pas égale à celle de la houille de Sydney?—R. Ma déposition l'explique. Ma conclusion est basée sur l'analyse faite par les professeurs de l'université McGill à Montréal, à la demande du gouvernement fédéral par l'entremise du ministère des Mines.

Q. Eh bien, j'ai ici une analyse touchant l'objet de votre assertion; j'ai aussi un bulletin du ministère des Mines dont quelques articles seraient fort intéressants aux membres du comité. Par exemple, l'humidité est un élément important?—R. Très important.

Q. Lorsqu'on détermine la valeur calorifique de la houille?—R. Très important.

Q. Et ce rapport de l'analyse par le ministère des Mines donne comme proportion d'humidité 4.8. Je remarque que votre rapport vient d'une autre source. De l'université McGill, dites-vous?—R. Non, je vous demande pardon. Je dis du ministère des Mines; voilà ce que j'ai dit.

Q. Vous avez dit que c'était le fruit des expériences du professeur Un Tel de l'université McGill.—R. J'ai dit—s'il vous plaît—j'ai dit on ne peut plus clairement que j'avais puisé mes renseignements au rapport publié par le ministère des Mines. C'est le département qui est responsable de ce rapport; c'est lui qui a utilisé les services des professeurs de l'université McGill.

Q. C'est une autre façon de le dire. Nous sommes d'accord.—R. Je n'aime pas qu'on altère le sens de mes paroles.

Q. Mais je n'en change pas le sens.—R. Oui, vous le changez.

Q. Lisez le rapport et vous verrez. Allons-y calmement. Le rapport que vous appuyez donne 9.5 d'humidité et le rapport du ministère des Mines que j'ai reçu ce matin en donne 4.8; et l'humidité est un élément très important. Je puis parcourir toute la feuille et relever tant de divergences que l'un des rapports est à l'autre comme le jour est à la nuit. Toutefois le point que je veux souligner surtout c'est que ces deux rapports viennent du ministère des Mines; une des analyses a été faite par des professeurs de l'université McGill et l'autre par un M. Stansfield. On n'y comprend rien: elles sont diamétralement opposées l'une à l'autre. La première met à 4.8 la proportion d'humidité et la seconde en donne plus que le double. Les deux relevés sont tellement en conflit que je trouve impossible d'y ajouter foi. Franchement je

trouve que c'est gaspiller du papier que de s'en servir pour imprimer des choses pareilles. C'est raisonnable; n'est-ce pas?—R. Je ne voudrais pas penser que le rapport publié par le ministère des Mines ne valait pas le papier qui le porte.

Q. Voici un rapport (il le montre au témoin); celui-ci dit 4.8. L'autre donne 9.5. Fort des données puisées en ce rapport vous avez déclaré au comité que telle houille ne pouvait pas être supérieure, ni égale, à telle autre. Or, je vous démontre qu'on ne peut pas se fier à ces données; vous conviendrez donc avec moi je suppose que vos conclusions basées sur les chiffres donnés par le rapport ne peuvent pas être bien fondées? —R. Je ne trouve pas juste de dire cela parce que les deux analyses ne concordent pas —il y a ici une circonstance plutôt étrange. Celui qui a fait cette analyse au McGill portait le nom de Stansfield. L'auteur de l'autre rapport, publié par le ministère des Mines, porte aussi le nom de Stansfield. Ce sont deux frères. Il ne m'appartient pas de juger lequel des deux a fait l'analyse la plus exacte. J'ai simplement fait une compilation à même le texte d'un rapport qui a coûté très cher au gouvernement du pays et dont personne jusqu'ici n'a attaqué l'exactitude. Ce n'est pas moi qui dois décider lequel des deux frères il faut suivre.

Q. Mon rapport est le plus récent.—R. N'importe.

Q. Dans presque tous les détails on relève une différence de cent pour cent entre les deux rapports. Etranger aux sciences, je ne sais pas du tout quelle est la situation réelle. Je n'ai qu'une chose en vue; j'y viendrai dans un instant. Je voudrais votre appui pour assurer la protection de ce magnifique bassin houiller que possède l'île ouest du Cap-Breton. Je vous demande de m'aider.—R. Quant à cela vous pouvez compter sur moi; seulement vous attaquez la part que j'ai prise en cette affaire et je trouve que vous n'aviez pas raison de le faire vu que je me fiais à l'exactitude du travail accompli par un chimiste.

Q. Vous avez tout à fait raison.—R. Engagé par l'Etat.

Q. Je vous exonère de tout blâme en ce qui regarde la rédaction de ces rapports; mais je ne puis pas vous exonérer d'avoir fait inscrire dans le procès-verbal de nos séances ici quelque chose qui va faire du tort à l'important bassin houiller de cette contrée.

Le PRÉSIDENT: Le rapport que M. Simpson a présenté ici l'autre jour est pris tout entier d'une publication ministérielle; donc il ne fait que répéter au comité des choses qui ont déjà été publiées.

M. CHISHOLM: Je ne trouve pas du tout à redire.

Le PRÉSIDENT: Nous ne voulons pas d'une dispute.

M. COWAN: Il s'agit de savoir si on peut se fier aux rapports publiés par les ministères. A mon sens on ne le peut pas.

Le TÉMOIN: Vous devriez me savoir gré, M. Chisholm, d'avoir attiré votre attention là-dessus.

M. CHISHOLM: J'en suis très heureux, oui.

Le TÉMOIN: En effet, si ces rapports sont inexacts plus tôt nous le saurons mieux ce sera. Je n'ai pas cité ces chiffres dans l'intention de nuire aux charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. Lorsque j'ai adressé ma compilation j'ai eu moi-même des doutes sur l'exactitude des données relatives à la proportion d'humidité; mais il ne m'appartenait pas de vous en faire part. J'ai pris ce rapport et j'ai simplement reproduit ses chiffres tels quels. Ne m'en imputez pas le blâme, voilà tout ce que je demande.

Q. Votre expérience vous permet-elle de dire si l'humidité disparaît à mesure qu'on descend dans la terre?—R. Je n'ai aucune expérience pratique de l'extraction de la houille; toutefois je crois la chose possible.

Q. Pour revenir à cet état, c'est un fait que la houille en question—et je ferais serment là-dessus parce que j'en suis absolument sûr—c'est un fait, dis-je, que cette houille se vend $2 plus cher la tonne à Halifax que n'importe quel autre charbon do-

mestique, et remarquez que j'insiste là-dessus. Seriez-vous prêt à dire que ce que vous avez déclaré au comité l'autre jour pouvait ne pas être absolument exact vu que vos opinions étaient basées sur des données qu'on vous avaient mises entre les mains, données qui n'étaient pas, elles, absolument sûres?—R. Non, je ne pourrais pas dire cela.

Q. Voilà le point important?—R. Je basais mes opinions sur ces tables. S'il y a erreur dans ces tables, alors mes opinions peuvent aussi être erronées, naturellement.

Q. Une autre chose, je veux faire comprendre à M. le président mon intention en tout ceci. Selon l'ordre de renvoi notre comité a pour mission de s'enquérir touchant notre approvisionnement futur de combustible. Ce bassin récèle, j'ose le dire sans craindre l'exagération, plus de deux milliards de tonnes de houille. Ce serait très grave qu'une déposition de cette nature fut portée à l'attention de la population de l'Ontario, par exemple, lui apprenant que cette houille n'est pas aussi bonne que la houille de Sydney ou de Pictou. En député qui tient à sauvegarder dans toute la mesure possible les intérêts de ses commettants, je porte naturellement un vif intérêt à cette question.

M. Cowan:

Q. N'est-il pas vrai que le ministère des Mines s'est toujours montré tout le contraire de généreux lorsqu'il s'agissait d'estimer la valeur des mines canadiennes? N'est-ce pas qu'il en a presque toujours été ainsi?

Le PRÉSIDENT: A présent nous aborderons le sujet de la mise en valeur de nos schistes pétrolifères.

M. McKenzie:

Q. Le comité a entendu toutes ces preuves au sujet de la houile de l'Ouest. Allons-nous les désavouer ou bien reproduire ces rapports?

Le PRÉSIDENT: Je trouve que la preuve à ce sujet sort de la question devant le comité. Il serait préférable que M. Simpson nous parle du développement de nos schistes pétrolifères; nous pourrons différer l'étude de ces autres questions.

Le TÉMOIN: Pour saisir le comité de l'importance des schistes pétrolifères il m'a fallu établir certains faits; cela fait partie de mon argumentation.

Le PRÉSIDENT: C'est une entrée en matière?

Le TÉMOIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Allez-y.

Le rapport suivant est lu et déposé:

M. le président et messieurs: J'ai eu l'honneur d'être mandé comme témoin devant votre comité vendredi, alors que je vous ai communiqué une compilation, puisée dans certains rapports publiés par le ministère des Mines et contenant en résumé les données nécessaires pour vous mettre en état de déterminer vous-mêmes la valeur calorifique du produit de quelques-unes des différentes houillères canadiennes situées à l'est des montagnes Rocheuses.

Depuis lors j'ai eu l'occasion d'examiner les rapports d'ingénieurs sur certains grands gisements de houille, la propriété de la compagnie dite *P. Burns Coal Mines, Ltd,* sise au sud de la Rivière-aux-Moutons dans la province de l'Alberta. Selon les rapports cette houille donne sur l'anthracite mais n'est pas de l'anthracite véritable. Suit un état des filons les plus opulents:—

	Humidité. P. cent.	Cendre. P. cent.	Matières volatiles. P. cent.	Carbone fixe. P. cent.	Total de carbone. P. cent.	Soufre. P. cent.	Unités thermales britanniques. U.B.T.
Filon Gillespie: largeur 7 pieds....	1.02	7.67	15.70	74.75	79.80	0.85	14.213
" Sharp: largeur pas mentionnée	1.12	6.77	13.84	77.79	.....	0.47	14.383
" Gillespie, largeur 7 pieds....	1.15	7.80	15.94	74.30	78.58	0.81	14.178
" Maloney, largeur 5 pieds....	1.15	7.42	15.59	75.05	80.12	0.79	14.240

Total (probable) 27 pieds.

[M. Louis Simpson.]

M. John Blizard, ancien fonctionnaire du département des Mines, dans son opuscule "L'Usage économique de la houille", publié par le ministère, dit ce qui suit: "La composition et la valeur calorifique de la houille sont susceptibles d'une variation très considérable." M. Blizard cite les chiffres suivants comme une analyse partielle de l'anthracite importé des Etats-Unis et vendu à Ottawa: humidité, 3·1 pour 100; cendre, 14·3 pour 100; U. T. B., 12,360.

Si l'analyse, donnée plus haut, de la houille provenant de la région de la Rivière-aux-Moutons, est exacte, ce produit est tellement supérieur à l'anthracite dont l'analyse figure au rapport de M. Blizard que, s'il n'y a pas de défauts par ailleurs dans les propriétés physiques du charbon, par exemple, et le reste, on devrait trouver sans difficulté des acheteurs pour cette houille au Manitoba et même en Ontario.

La houille des filons mentionnés est réputée "dure et ferme"; donc elle peut faire une longue traite en chemin de fer sans trop s'émietter. On prétend que la largeur totale des filons accessibles aux mineurs est de 428 pieds; seulement, au dire des rapports le produit de plusieurs des filons est "fin et chapelé"; ailleurs le charbon est "fin". Six veines sont déclarées être du charbon "mou et d'affleurement", tandis que six sont dites "d'affleurement", d'autres sont dites "dur ou "assez dur". Seul le charbon en bon état peut être transporté au loin à l'est sans trop perdre de sa valeur. Dans le résumé des témoignages rendus devant la commission royale sur le combustible en Grande-Bretagne, vol. I, page 304, il est déclaré que le charbon anthracite contient "88 pour 100 et plus de carbone fixe". Dans le vol. 2, page 19, du même résumé, on donne l'analyse suivante: humidité, 2.30 pour 100; matières volatiles, 6.50 pour 100; carbone fixe, 86.52 pour 100 et soufre 0.70 pour 100.

La *International Encyclopedia*, publiée en 1918, donne ce qui suit:—

	Humidité. P. cent.	Cendre. P. cent.	Matières volatiles. P. cent.	Carbone fixe. P. cent.	Total de carbone. P. cent.	Soufre. P. cent.	Unités thermales britanniques. U.B.T.
Tourbe, Orlando Fa, E.-U. d'A....	13.10	5.68	56.83	24.30	51.18	0.49	.....
Lignite, Crochett, Texas, E.-U. d'A.	13.40	14.85	42.75	29.00	52.06	1.04	9.358
Lignite, Crochett, Texas, E.-U. d'A.	13.40	14.85	42.75	29.00	52.06	1.64	9.358
Sous-bitumineux, Lafayette Co., Colo.	13.49	6.37	37.11	43.03	61.13	0.58	10.771
Bitumineux, Johnston, Pa.....	2.35	11.95	14.30	71.40	75.16	3.30	13.228
Semi-bitumineux, Coal Hill, Ark...	1.28	12.21	12.82	73.69	77.29	2.01	13.406
Semi-anthracite, Russellville, Ark..	2.07	9.30	9.81	78.82	80.28	1.74	13.703
Anthracite, Schuylkill Co., Pa.....	2.80	7.83	1.16	88.21	88.36	0.89	13.298

Le charbon de Sheep's River peut être considéré comme semi-anthracite. Les meilleures veines donnent un charbon de haute qualité. Quelle quantité y a-t-il de ce dernier, il m'est impossible de le dire. On ne semble avoir rien fait pour s'assurer de l'épaisseur des diverses couches. Aux prix actuels, il peut être possible, au point de vue commercial, si la quantité de charbon que contiennent les couches supposées être de charbon dur est assez grande pour justifier le placement nécessaire à l'extraction, de miner ce charbon et de le vendre dans la province d'Ontario en concurrence avec l'anthracite des Etats-Unis.

La question qu'étudie votre comité est tellement compliquée qu'il est difficile de se rappeler que les conditions locales actuelles dans les diverses parties du Canada sont souvent bien différentes, et sans être absolument familier avec ces conditions locales, il est impossible de rendre une décision quelconque. Il faut considérer séparément le charbon destiné aux fins domestiques d'avec celui qu'utilisent les grands consommateurs pour la production de la lumière, de la chaleur et de l'énergie. Il est même nécessaire, dans certains cas, de considérer séparément le charbon utilisé aux fins domestiques, c'est-à-dire pour le chauffage, de celui que l'on consume dans la cuisinière. Il faut connaître au juste les conditions locales de l'Est et de l'Ouest.

Vous avez entendu les représentants de plusieurs nombreux intérêts qui s'occupent de l'extraction et du transport du charbon, mais vous n'avez pas encore entendu

aucun des grands consommateurs. Avec votre permission, avant de toucher à la question des substituts du charbon, je désire donner un témoignage qui fera disparaître, j'espère, quelques-uns des malentendus. On doit, je crois, admettre maintenant que, dans les conditions actuelles, le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne peut être vendu économiquement à l'ouest de Montréal, non plus que le charbon mou de l'Ouest du Canada peut être économiquement transporté à l'est des grand lacs. M. Wolvin, président de la *British Empire Steel Corporation*, laquelle compagnie possède les principales houillères en exploitation de la Nouvelle-Ecosse dit, à la page 149 du rapport, qu'il est presque inutile d'espérer atteindre le marché réel d'Ontario. M. H. A. Harrington, ancien contrôleur du combustible d'Ontario, déclare à la page 266 du rapport: "Les longues distances qui séparent les houillères canadiennes et le centre industriel d'Ontario ne laissent aucun doute au point de vue économique, lorsque l'on compare avec la promiscuité des mines des Etats-Unis. L'encouragement des houillères canadiennes signifie des prix plus élevés à la mine, des taux de transport plus élevés, et des difficultés plus grandes à se procurer du charbon lorsqu'on en a le plus besoin, pendant la saison d'hiver". Je désire que l'on prenne note du fait que j'approuve ces deux déclarations. On peut prétendre sans danger qu'aujourd'hui le coût du charbon de la Nouvelle-Ecosse à la mine, y compris la livraison aux wagons ou au quai, est de $6 par tonne, tandis que dans l'Alberta ce coût est de $5 par tonne, dans les wagons. M. Wolvin, dit, à la page 140 du rapport, que le coût de mars dernier est de $7.53, mais que, dû au rendement réduit, ce coût était certainement extraordinairement augmenté. Le coût du charbon bitumineux pour chemins de fer aux Etats-Unis semble être, voir page 57 du rapport, de $2.25 à $3 la tonne, et à la même page, il est déclaré que le profit moyen pris est de 25 sous la tonne, ce qui donne le coût réel de l'extraction et de la livraison aux wagons à de $2 à $2.75 la tonne.

Le prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse comparé à celui des Etats-Unis, transporté par eau à Montréal, serait comme suit: charbon de la Nouvelle-Ecosse, page 132 du rapport, $8.10 aux wagons à Montréal, tandis que celui des Etats-Unis, acheté à de $2.25 à $3 (voir page 57) serait:

Coût à la mine	$2 25	$3 00
Transport à Erié	1 95	1 95
	$4 20	$4 95
13 pour 100 de change	0 54 6/10	0 64 7/20
Totaux	$4 74	$5 59
Transport à Montréal	$2 25	$2 25
Douane	0 53	0 53
Transbordement dans les wagons	0 40	0 40
Assurance	0 05	0 05
Grand total	$8 07	$8 82

Il est par conséquent évident que la *Empire Steel Corporation*, lorsqu'elle offre son charbon à $8.10 en wagons à Montréal, tire plein avantage de la douane, 63 cents, et de la protection que lui fournit l'état du change, soit 55 cents, ou un total de $1.08 par tonne. Il n'est pas déraisonnable de croire que le prix de $8.10 en wagons à Montréal n'a pas été donné comme étant le prix du charbon extrait et livré, plus un profit déterminé (profit qui peut être ou ne pas être raisonnable).

Monsieur Dick dans son témoignage a admis qu'il a fixé le prix demandé pour le charbon au plus bas prix possible.

Il est bon de remarquer que la protection que la douane et le change offrent aux producteurs canadiens de charbon, contre le coût de production du charbon américain, semble être de $1.08 sur $2.25, ou près de 50 pour 100.

Considérant qu'à Montréal, le prix demandé pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse est plus élevé que le plus bas prix auquel le charbon américain peut être

livré à Montréal dans les mêmes conditions de livraison, il est évident qu'il n'est pas économiquement possible de livrer le charbon de la Nouvelle-Ecosse à l'ouest de Montréal, à moins que les exploiteurs de houillères soient prêts à admettre qu'ils ont demandé aux consommateurs de Montréal un profit excessif.

A l'ouest de Montréal les conditions de transport sont différentes et deviennent même plus compliquées. Pour expédier le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Valleyfield, le point important le plus à l'ouest dans la province de Québec sur le Saint-Laurent faisant usage de charbon mou, il faut une dépense additionnelle de $1.32, ce qui, ajouté à $8.10 que demandent les exploiteurs de Sydney, porte le coût à $9.42. Après le déchargement à Valleyfield, le charbon tel que sorti de la mine devient (par la dégradation) du charbon " menu " et le charbon menu des houillères américaines peut être livré à Valleyfield en wagon à $8.66. En achetant du charbon transporté " par chemin de fer seulement ", on évite d'être forcé de garder un approvisionnement considérable de charbon pendant tout l'hiver et d'avoir à payer longtemps avant d'utiliser le combustible.

Plus à l'ouest, bien que le coût du charbon de la Nouvelle-Ecosse ne serait pas dans certains cas, beaucoup plus élevé, celui des Etats-Unis serait réduit à moins de $8.

Il ne faut pas non plus oublier qu'aussitôt que le change deviendra normal, ce coût, dans ce cas, pourrait être réduit de nouveau de 50 cents à $1 par tonne. Je ferai remarquer à ce comité l'importance d'établir le taux par tonne par mille que l'on devrait charger, dans tous les cas, au Canada, pour le transport du charbon en wagons complets. Il semble y avoir manque de données précises sur ce point très important. Au point de vue d'un grand consommateur de charbon mou, les avantages de pouvoir recevoir les approvisionnements de charbon mou de semaine en semaine, au besoin, ne gardant qu'un approvisionnement modéré en vue des délais dus aux tempêtes de neige, etc., au lieu d'avoir à accumuler pendant les six mois d'été le charbon des six mois d'hiver, ne peuvent être ignorés. Non seulement la perte des intérêts sur l'argent placé est considérable, mais quelquefois, et toujours en certains cas, l'argent nécessaire fait défaut. L'approvisionnement de six mois à $8 peut représenter une forte somme. Il est certainement évident que le charbon de la Nouvelle-Ecosse devra être livré à Montréal et aux endroits à l'ouest de Montréal, si on veut ouvrir et conserver ces marchés, à des prix non seulement aussi bas que ceux des Etats-Unis, mais moins élevés, afin de compenser pour les charges indirectes additionnelles qu'entraîne l'usage du charbon de la Nouvelle-Ecosse pendant l'hiver.

Les consommateurs de charbon sont supposés connaître leur affaire; ils évaluent soigneusement les avantages et les désavantages de l'emploi de tel charbon plutôt que de tel autre, et ils accordent leurs contrats là où se trouve l'avantage. Le consommateur d'un certain charbon hésite et généralement refuse d'accepter un autre charbon à moins de voir des avantages certains qui justifient les risques que comportent tout changement.

Certains membres de ce comité pourraient penser que le consommateur de charbon devrait être patriotique et donner la préférence au charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Sans doute les acheteurs forcés de faire un changement en agiraient ainsi, mais aucun manufacturier intelligent n'est justifiable de faire un changement à moins qu'il ait de bonnes raisons de le faire.

Cette question a plus d'un point de vue ignoré du public en général. Par exemple, on prétend en certains milieux qu'il n'est pas à l'avantage du Canada d'épuiser immédiatement les houillères, surtout celles de la Nouvelle-Ecosse dont l'exploitation est peu onéreuse. Qu'il n'est pas de bonne politique d'encourager l'extraction des mines sous-marines jusqu'à ce que les dépôts terrestres soient à peu près épuisés. Monsieur Wolvin a admis que l'extraction sous-marine coûte plus que l'extraction ter-

restre — de plus, il admet que le coût augmente à mesure que la distance sous mer augmente.

Les consommateurs savent par conséquent que toute augmentation dans le rendement de la Nouvelle-Ecosse, d'après le système actuel d'exploitation, signifie une augmentation future certaine et un prix plus élevé pour le consommateur.

D'autres croient que tout le charbon propre à l'industrie métallurgique devrait être gardé pour cette industrie et ne pas être utilisé comme combustible.

Conséquemment, au point de vue du bien-être du pays, il y a des consommateurs qui croient qu'il est de l'intérêt du Canada de ne pas encourager les exploiteurs de mines de la Nouvelle-Ecosse à augmenter leur rendement actuel, mais plutôt à viser surtout à obtenir un rendement constant et complet des houillères actuellement exploitées. Ceux qui soutiennent ces opinions s'opposent à être punis dans le but d'encourager les exploiteurs de mines de la Nouvelle-Ecosse en cherchant leur propre avantage, dans une voie contraire aux meilleurs intérêts du Canada.

Nombre de consommateurs de charbon pensent qu'ils ne devraient pas être appelés à aider les exploitants de mines de charbon, ou même les mineurs, etc., de la Nouvelle-Ecosse, avant qu'on leur prouve que le charbon est extrait, transporté et livré, au plus bas prix possible. L'histoire de l'industrie du charbon dans la Nouvelle-Ecosse n'est pas de nature à inspirer confiance aux consommateurs.

Les consommateurs n'ont pas non plus raison maintenant de croire que le charbon de la Nouvelle-Ecosse a été, ou est, extrait au plus bas prix possible.

Les témoignages entendus devant ce comité prouvent clairement que l'on ne peut arriver au plus bas prix possible que si tous les intéressés, y compris le gouvernement du Dominion, les gouvernements provinciaux, les exploitants de mines, les compagnies de transport et les mineurs, s'unissent pour arriver à ce résultat; ce résultat ne peut être obtenu que si d'abord les mineurs consentent à travailler assidûment, plein temps, sans chômage inutile; aussi que s'ils se contentent d'un salaire raisonnable pour leur travail, considérant qu'ils ont l'avantage d'acheter leur combustible pour leurs maisons à un prix très réduit.

Deuxièmement, en outillant les mines actuellement exploitées de machines à fonctionnement économique, lesquelles machines les exploitants devraient pouvoir acheter au plus bas prix possible.

Troisièmement, par une direction compétente, à une rémunération raisonnable. On demandera comment les gouvernements, fédéral et provincial, et les autres intéressés peuvent se diviser la tâche.

Le gouvernement fédéral peut permettre l'importation libre de droits de toutes les machines et de tout l'outillage dont on se sert pour l'exploitation des mines. On peut objecter qu'un tel privilège serait au détriment de certains fabricants de machines. L'objection est plus apparente que réelle. Le dommage que souffriraient une ou deux compagnies serait plus que compensé par l'augmentation du chiffre d'affaires en d'autres directions. On peut dire d'une façon générale qu'une grande partie des machines que vendent ces compagnies ne sont pas fabriquées au Canada, mais bien aux Etats-Unis.

Le gouvernement fédéral peut faire en sorte que les départements du gouvernement donnent des contrats à longue échéance pour leur charbon et voir à ce que les stipulations de ces contrats soient fidèlement exécutées. Le gouvernement devrait aussi payer le charbon livré comme le font les autres consommateurs. A la page 131 du registre des témoignages, nous lisons, relativement à un contrat pour 300,000 tonnes de charbon, que les chemins de fer de l'Etat n'en ont accepté que 110,000 tonnes, laissant une balance de 190,000 tonnes non livrées, et qu'il a fallu en conséquence mettre cette balance en bancs. A $6 la tonne, le charbon ainsi mis en bancs représente une valeur de $1,042,000, une somme si considérable qu'il n'est pas étonnant que les exploitants de mines aient eu à réduire les heures d'exploitation. De plus, il doit en coûter

beaucoup pour mettre ce charbon en tas et le recharger sur les wagons. Le coût n'est pas donné, mais, avec les intérêts, il doit s'élever à au-delà de $30,000, somme que quelqu'un doit rembourser.

Il est probablement inévitable de mettre une certaine quantité de charbon en bancs, si on veut tenir les mines en pleine exploitation, surtout en janvier, février et mars. Il serait intéressant de savoir s'il ne serait pas à l'avantage des mineurs de consentir à travailler à des salaires réduits si on leur garantissait de pleines journées. La question du paiement tel que fait par les différents gouvernements, fédéral et provinciaux, est aussi très importante. Dans le commerce, il est établi que les marchandises sont payables comptant en 10, 14 ou 30 jours; le gouvernement devrait payer d'après les mêmes conditions. Si le paiement est retardé, les créanciers du gouvernement peuvent avoir à emprunter de l'argent. Il en coûte beaucoup pour emprunter de l'argent de nos jours. Pourquoi un gouvernement qui peut emprunter de l'argent à un plus bas prix que toute compagnie industrielle retarderait-il de s'acquitter de ses obligations et forcerait-il ceux de qui il achète des marchandises à emprunter de l'argent à un coût plus élevé. Il serait intéressant de savoir à quelles conditions quant au paiement les exploitants de mines de la Nouvelle-Ecosse vendent leur charbon au gouvernement et si ces conditions sont strictement observées; aussi de savoir, si elles ne sont pas observées, pourquoi elles ne le sont pas et qui est à blâmer.

Le gouvernement peut aussi aider en forçant les compagnies à pourvoir suffisamment à la dépréciation et en les empêchant de se servir, au lieu d'un compte de dépréciation, d'un compte de surplus, lequel finit toujours par donner aux manipulateurs financiers une excuse pour émettre de nouvelles actions, sous prétexte que le compte de surplus représente des valeurs réelles.

Le gouvernement provincial peut aider:

1. En consentant à ne pas augmenter les droits de royauté maintenant payés.
2. En réglant définitivement certains différends quant à la propriété de certains terrains et de certains produits de ces terrains, par exemple la propriété des schistes pétrolifères de la Nouvelle-Ecosse.

Les compagnies de transport (y compris les lignes du gouvernement) peuvent aider:

1. En donnant des contrats à terme pour leur charbon.
2. En revisant leur tarif sur le transport du charbon quand, vu le peu de trafic dans le passé, les vieux tarifs n'ont pas été changés.

Les mineurs peuvent aider:

1. En maintenant la production à son maximum. Ceci comprend la disparition des grèves.
2. En consentant à travailler en janvier, février et mars, à des salaires réduits, si on leur assure du travail ininterrompu.

L'exploitant de mines de la Nouvelle-Ecosse a aujour'hui des occasions d'affaires qu'il n'avait pas avant la guerre. La situation européenne au point de vue du charbon est telle qu'il devrait être facile d'établir un commerce d'exportation, ce qui non seulement donnerait de l'ouvrage aux bateaux engagés dans le commerce sur les eaux canadiennes au cours de l'été et de l'automne, mais ce qui réduirait en même temps la quantité de charbon actuellement mis en bancs afin de maintenir la production en janvier, février et mars. Mettre le charbon en tas non seulement coûte de l'argent, mais il en résulte une dépréciation. L'exploitant ne doit pas non plus oublier que la politique de faire payer au marché la limite de ce qu'il peut porter est dangereuse et de nature à engendrer beaucoup de mécontentement, même aux mains d'habiles vendeurs.

[M. Louis Simpson.]

Avant que les exploitants puissent s'attendre à ce que les consommateurs consentent à porter une partie, tout infime qu'elle soit, du fardeau des exploitants, sous prétexte que cela serait à l'avantage du Canada, les exploitants et les autres intéressés doivent d'abord prouver qu'ils ont fait tout en leur pouvoir pour extraire et livrer le charbon au plus bas prix possible.

Vous ayant montré un des aspects de la question du combustible comme la voit le consommateur, c'est avec plaisir que je vais vous parler de certains substituts du charbon dont on peut se servir pour produire de la lumière, de la chaleur et de la force motrice. Ces substituts comprennent les usines hydrauliques et hydro-électriques de force motrice, le gaz naturel, les hydrocarbures, les huiles et la tourbe.

Les provinces de Québec et d'Ontario possèdent plusieurs usines hydrauliques et hydro-électriques de force motrice, mais plusieurs sites cependant sont encore inutilisés.

Un certain écrivain sur le charbon a considéré comme prouvé que le charbon était nécessaire à la prospérité industrielle d'un pays, mais un pays qui possède en abondance des sources de force hydro-électrique bien distribuées et capables d'exploitation économique, surtout si ces avantages sont accompagnés d'un approvisionnement local d'huile d'hydrocarbures, provenant soit de puits d'huile, soit de la réduction de schistes pétrolifères, ce pays peut se dispenser de charbon. Dans de telles conditions, le charbon n'est pas une nécessité. Le charbon a, dans le passé, été pour l'homme un fidèle serviteur. C'est un serviteur dont l'homme ne s'est servi que fort peu, considérant l'usage incommensurablement plus grand qu'il en aurait pu faire, mais il n'en est pas moins vrai que l'on peut produire la lumière, la chaleur et la force motrice, mieux et à meilleur marché, par la combustion du gaz naturel, par la combustion des huiles d'hydrocarbures, ou par l'électricité engendrée par la force hydraulique, quand il est possible d'obtenir la force hydraulique dans un district. Quant au coût relatif, tout dépend des conditions locales. La force hydraulique, ou hydro-électrique, possède toutefois un avantage suprême: l'usage n'en diminue pas, ou n'en épuise pas, l'approvisionnement futur. Aucune autre source de force motrice actuellement accessible au marché possède cet avantage. Elle possède cependant ce désavantage-ci: qu'il n'est possible de produire la force motrice économiquement que si tout le pouvoir est utilisé. Cela vient de ce que le coût quand tout le pouvoir est exploité n'est pas plus grand que si une fraction seulement du pouvoir est utilisée. La force hydro-électrique est très économique employée vingt-quatre heures par jour, surtout engendrée et utilisée en grande quantité, mais quand la quantité de la force motrice utilisée varie, ainsi que le temps d'utilisation, il est souvent nécessaire de pourvoir d'une autre manière aux périodes de dépense maximum, si on veut rendre économique la force motrice produite. On peut le plus économiquement arriver à ce résultat en se servant de la force motrice produite par la combustion du gaz naturel, ou des huiles d'hydrocarbures, si on en a une provision. Comme les perspectives d'un production de gaz naturel abondante dans l'est du Canada ne sont pas bien brillantes, la seule alternative est l'emploi des huiles d'hydrocarbures, dont nous parlerons plus loin.

Comme coût de la force motrice hydro-électrique vient surtout de l'intérêt et de la dépréciation du capital, il est évident que pour obtenir une force motrice hydro-électrique bon marché il faut que les dépenses chargées au compte du capital soient basses.

C'est ici que le gouvernement du Dominion peut aider beaucoup. Les grosses machines dont on se sert maintenant pour la production de la force hydro-électrique sont ordinairement fabriquées aux Etats-Unis et importées au Canada, même quand elles sont achetées par l'entremise de firmes canadiennes qui manufacturent les petites machines électriques. Les machines ainsi importées coûtent à l'acheteur 30 pour 100 de plus que les prix aux Etats-Unis. Si le gouvernement décidait de laisser entrer au Canada libres de droits tout le matériel et toutes les machines employées dans la pro-

duction de la force hydro-électrique, il en résulterait une grande avance dans la production de la force motrice. Une telle politique ne ferait pas perdre de revenus au gouvernement. Personne peut dire qu'il perd en abandonnant ce qu'il ne peut espérer obtenir. L'industrie des machines électriques au Canada ne souffrirait pas non plus—au contraire, elle en bénéficierait—parce qu'il y aurait une plus grande demande des machines à présent manufacturées, demande additionnelle qui serait le résultat d'une plus grande production de force motrice.

On peut en dire autant de l'industrie naissante des schistes pétrolifères. Dans toutes les parties du monde, dans toutes les provinces du Canada, à l'exception peut-être de l'île du Prince-Edouard, on trouve des schistes qui, soumis à l'action de la chaleur, donnent des gaz hydrocarburés. Ces gaz, condensés, prennent la forme d'huiles hydrocarburées brutes. En certaines parties du monde, particulièrement aux Etats-Unis, ces schistes couvrent des étendues considérables de territoire. Au Canada, on en a relevé l'existence de dépôts considérables dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et du Québec, quelques-uns contenant des schistes donnant un rendement élevé d'huile. Dans les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan, on s'attend à en découvrir de larges dépôts sous peu, et je suis fortement d'avis qu'on en trouvera des dépôts importants dans l'Alberta. On sait qu'il y en a en Colombie-Britannique.

Il y a environ soixante-dix ans que l'on distille les schistes pétrolifères de l'Ecosse. L'huile de l'Ecosse a été un facteur important dans la dernière guerre. Comme les schistes canadiens sont ordinairement "pauvres", on a dû imaginer un outillage capable de distiller les schistes à un coût relativement minime au point de vue du capital engagé. Après huit années de travail constant, j'ai trouvé cet outillage. Une description de cet outillage se trouve dans un article que j'ai écrit, sur demande, pour une revue scientifique de New-York; une copie de cet article a été remise à chaque membre de ce comité. Des échantillons de schistes du Nouveau-Brunswick, du Québec et d'autres parties du pays, sont aussi exposés.

Par le procédé décrit, on enlève de l'huile extraite des schistes la gazoline, le pétrole et l'huile lubrifiante, et ce qui reste est une huile combustible de première classe. On peut se servir de cette huile pour la production de la vapeur en la brûlant sous une chaudière à vapeur, ou pour la production directe de la force motrice dans une machine à combustion interne, et on peut s'en servir pour le chauffage des fournaises et des cuisinières.

Quant à ce dernier usage, il n'est que juste de dire que les becs dont on s'est servi jusqu'à présent n'ont pas donné entière satisfaction, mais ils sont assez bons que si on pouvait être assuré d'un approvisionnement constant de l'huile dont j'ai parlé, avant longtemps il se produirait des becs perfectionnés. L'huile combustible de la qualité mentionnée ci-dessus est le combustible le plus économique pour les grues à vapeur, les steamers et les vaisseaux-automobiles.

Une reproduction d'un article écrit par le témoin sur "La lumière, la chaleur et la force motrice", et imprimé dans le "Canadian Chemical Journal", est à la disposition des membres du comité. Cet article explique les avantages de l'huile comme combustible.

Pour établir l'industrie des schistes pétrolifères dans les différentes provinces du Canada, il est absolument nécessaire que les machines et autres accessoires nécessaires dans les usines et les mines soient admis au Canada libres de droits. Du coût de cet outillage dépend la qualité de schistes que l'on peut distiller à profit, et comme les dépôts du Canada sont en grande partie composés de schistes "pauvres", l'importance d'un bas coût de construction est évidente. Dans l'Ontario, le problème du combustible serait résout si les forces hydrauliques de la province étaient pleinement utilisées et la force motrice engendrée utilisée sur un certain nombre de chemins de fer. Comme le comité doit entendre M. Murphy sur ce point, je me contenterai de dire que, si

on réduit au minimum le coût d'équipper les chemins de fer pour l'emploi de l'électricité, cela me paraîtrait une solution partielle du problème. L'outillage de chemins de fer remplacé par le nouvel outillage pourrait servir sur les autres parties du réseau exploité sous l'ancien système.

La carbonisation du charbon pour la production d'un combustible sans fumée, sous forme d'un coke modifié, est faisable, mais n'apporte pas de solution à l'Ontario quant à la question de l'importation du charbon des Etats-Unis. L'outillage nécessaire est aussi très dispendieux et il faudrait l'importer. Si le comité décidait de recommander cette solution, je conseillerais de recommander aussi que l'outillage soit admis au pays libre de droits. Ce coke ne serait employé que pour chauffer les maisons. Si on trouvait que le charbon semi-anthracite de l'Alberta est un combustible satisfaisant pour l'usage domestique, à mon avis ce serait là en définitive la meilleure solution au problème du combustible pour les maisons dans l'Ontario—laissant à la force hydro-électrique et à l'huile combustible le soin de résoudre le problème de fournir du combustible à l'industrie.

Quant à la tourbe, les conditions spéciales au Canada font que la production de ce combustible sera toujours limitée à certains districts, à moins que le système de carbonisation mentionné par M. Harrington, et que je ne connais malheureusement pas ne soit trouvé économique.

Le TÉMOIN: M. le président, je me suis abstenu à dessein de parler au long des méthodes d'extraction de l'huile des schistes pétrolifères, pensant que les membres du comité aimeraient mieux lire à loisir ce que j'ai écrit sur ce sujet; s'ils veulent que je comparaisse ici de nouveau pour répondre à leurs questions, je suis entièrement à leur disposition.

M. Keefer:

Q. Quant à ce qui concerne l'extraction de l'huile des schistes pétrolifères, avons-nous des usines au Canada?—R. Oui, nous avons une usine expérimentale à Baltimore, dans le Nouveau-Brunswick.

Q. Avant la découverte d'huile à Petrolia, personne n'avait tenté cette extraction?—R. On a découvert des schistes pétrolifères à Collingwood, et aussi à Baltimore, des années avant la découverte de l'huile liquide.

Q. La quantité dans les provinces maritimes en est considérable?—R. Oui.

Q. Et aussi dans la Colombie-Britannique?—R. On m'a dit qu'il y en avait là, mais je n'y suis pas allé.

Q. Avez-vous pris en considération les sous-produits, le sulfate d'ammoniac, par exemple?—R. Oui.

Q. Vous avez inclus cela?—R. Oui.

Q. Pour les engrais chimiques?—R. Oui.

Q. Combien avez-vous trouvé que le coût de l'huile était en tenant compte des sous-produits, d'après votre système?—R. Cela dépend beaucoup, M. Keefer, du coût d'exploitation de la mine. On peut extraire certains schistes à la pelle et naturellement on les extrait à bon marché. Pour d'autres schistes il faut aller à des profondeurs considérables, de sorte que le coût d'extraction à la mine varie de 50 cents à deux dollars la tonne.

Q. Cela serait un facteur important, je suppose, en Ecosse, près de Glasgow—mais récemment seulement—ou les schistes sont extraits spécialement pour l'huile —le facteur serait important parce qu'ils n'ont pas d'huile? S'ils avaient de l'huile comme nous en avons ici est-ce qu'ils le feraient?—R. Nous n'avons pas beaucoup de puits d'huile au Canada.

Q. Il y en a à Petrolia?—R. Oui, mais ils ne produisent pas la millième partie de ce dont a besoin le Canada.

Q. Quand l'huile fut d'abord découverte, il y en avait plus que pour les besoins du Canada, mais le Canada a grandi depuis?—R. Oui.

Q. Y a-t-il quelque raison économique qui empêche les capitalistes d'exploiter les schistes pétrolifères dans la Nouvelle-Ecosse?—R. La difficulté réside dans le fait que le gouvernement du Dominion a demandé que tout l'outillage importé des Etats-Unis paie des droits. Les capitalistes des Etats-Unis, et d'ailleurs, se sont dits, "Nous ne sommes pas prêts à placer notre argent au Canada pour ouvrir une nouvelle industrie au profit du Canada et voir cette industrie grevée de trente pour cent."

Q. Examinons la situation aux Etats-Unis. Y a-t-il des schistes pétrolifères aux Etats-Unis?—R. Oui, cette industrie a été lancée en ce pays.

Q. Mais il n'y avait pas là la question des droits de douane; on n'a pas eu à s'en occuper aux Etats-Unis?—R. Non, mais d'un autre côté à venir jusqu'à récemment ils avaient un grand nombre de puits d'huile courante; ils avaient tout l'huile dont ils avaient besoin à venir il y a quelques années.

Q. Où sont situés les schistes aux Etats-Unis?—R. J'ai examiné les schistes dans le Kentucky et il y en a une étendue considérable dans le Colorado et dans l'Utah et je crois qu'on en a trouvé dans à peu près le tiers des Etats de l'Union.

M. Chisholm:

Q. Où sont situés les schistes dans la Nouvelle-Ecosse, M. Simpson?—R. Dans le comté d'Albert et dans le comté de Westmoreland.

Q. Ces comtés sont dans le Nouveau-Brunswick?—R. Je vous demande pardon. Il y a des schistes dans Antigonish et je crois qu'on en a trouvés au Cap-Breton, mais ces schistes sont plutôt carbonifères qu'hydrocarbonisés.

Q. Vous croyez que si on admettait l'outillage sans droits de douane ils seraient exploités?—R. J'en suis certain.

M. Cowan:

Q. Croyez-vous que ces Américains viennent au Canada pour aider les Canadiens à faire un profit?—R. Ils viennent pour faire un profit.

M. Keefer:

Q. Vous avez dit qu'on ne fabrique pas au Canada les grosses machines pour fins hydro-électriques et que par conséquent on devrait permettre qu'elles soient importées libres de droits. Cela est-il tout à fait exact?—R. Je tiens mes renseignements de personnes engagées dans ce genre d'affaires.

Q. Qu'est-ce que vous entendez par grosses machines?—R. Les grosses dynamos.

Q. Etes-vous déjà allé à Niagara Falls?—R. Oui.

Q. Y avez-vous vu les machines faites par la *Canada General Electric*?—R. Je vais vous expliquer. J'ai fait le plan de la première usine de force hydro-électrique au Canada et l'ai construite.

Q. Voulez-vous répondre à ma question?—R. Je vais répondre à votre question...

Q. Ma question est "avez-vous vu les machines faites par la *Canadian General Electric*?"—R. Oui.

Q. Elles sont en usage?—R. Oui.

Q. A côté des machines suédoises?—R. Oui.

Q. A côté des machines américaines?—R. Oui.

Q. Elles donnent satisfaction?—R. Oui.

Q. Alors pourquoi faire une telle déclaration?—R. Permettez-moi d'expliquer. J'ai travaillé dans cette usine. Lors de sa construction, on y plaça quatre dynamos; la première portait le nom de la *Canadian General Electric,* mais elle avait été faite à Schenectady. Je le sais parce que c'est moi qui l'ai payée et je sais que tant qu'il n'y aura pas plus de demandes au Canada pour ces grosses machines elles seront faites à Schenectady; elles passent cependant au Canada par la maison canadienne.

Q. Savez-vous de quelles machines on se sert au Nipigon?—R. Non, je ne suis pas allé là.

M. Maharg:

Q. Est-ce que toutes ces machines qui portent le nom canadien sont faites à Schenectady?—R. Non, je ne dis pas toutes, mais si vous voulez acheter une machine, et que vous écriviez à Schenectady, à la *General Electric,* ils vous renvoient à la *General Electric* au Canada, qui prend votre commande et la machine peut être faite à Schenectady ou au Canada, mais elle portera le nom canadien.

Le PRÉSIDENT: Vous feriez mieux à l'avenir de confiner vos questions aux schistes pétrolifères pour éviter la confusion.

M. CHISHOLM: J'étais sous l'impression que ce sujet touchait à l'industrie des schistes pétrolifères.

M. MAHARG: Tout ceci se rapporte à la question de l'approvisionnement de combustible.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais il est inévitable qu'il y ait divergence d'opinion sur la fabrication de ces machines.

M. Keefer:

Q. Vous dites que le coût d'extraction des schistes est allé jusqu'à deux piastres. Est-ce que c'est là un coût prohibitif pour l'extraction de l'huile?—R. Pas quand les schistes sont riches en huile, mais ce le serait si les schistes étaient pauvres.

Q. Où est la ligne de démarcation entre les schistes trop chers à deux dollars d'extraction et ceux qui ne le sont pas?—R. C'est là une question à laquelle il n'est pas facile de répondre.

Q. Ce n'est pas difficile si vous connaissez le coût de l'extraction de l'huile. Comme vous l'avez fait remarquer, cela dépend du coût d'extraction des schistes. Supposez que les schistes ne vous coûtent rien à extraire; vous connaîtriez alors le coût d'extraction?—R. Pas précisément, car si vous avez des schistes qui soient pauvres la grandeur de vos condensateurs sera beaucoup moindre que si les schistes sont riches, de sorte que le coût du travail doit être calculé sur une base de rendement des schistes.

Q. Manufacture-t-on ici au Canada de la paraffine ordinairement extraite des schistes?—R. Non, les raffineries canadiennes se servent d'huile de schistes.

Q. Mais les raffineries d'huile ordinaires: se servent-elles de paraffine, ou l'extraient-elles des schistes pétrolifères? J'ai vu des chandelles de cire.—R. Non.

Q. L'huile de schistes produit-elle de la paraffine?—R. Oui.

Q. Les schistes près de Glasgow en produisent, et tous les schistes en Ecosse.—R L'huile des schistes peut être à base de paraffine, ou à base d'asphalte, ou à une base mitoyenne.

Q. L'huile de schistes de la Nouvelle-Ecosse est-elle à base de paraffine?—R. Oui dans bien des cas.

Q. Il serait donc bon de faire des recherches sur ce point?—R. Certainement, cela serait très utile.

M. Cowan:

Q. Si une compagnie voulait commencer l'exploitation d'une mine de schistes, combien d'argent faudrait-il dépenser en machines?—R. Je suis en pourparlers à l'heure actuelle avec un groupe de capitalistes et le capital qu'ils vont avoir à souscrire est de deux millions de dollars.

Q. Pour les machines seulement?—R. Oui, pour les machines et l'usine.

Q. Ce que je veux savoir c'est le montant qu'il faudrait placer.—R. Je vous donne un exemple; ils vont avoir à souscrire deux millions.

M. Keefer:

Q. Combien de ces machines seront faites au Canada?—R. Je ne saurais vous dire au juste maintenant, parce que je tâche de faire faire ces machines au Canada et graduellement, avec beaucoup de travail de ma part, travail que je fais pour le bien du pays, j'obtiens le consentement de différentes personnes à en entreprendre la fabrication, mais la tâche a été ardue pour moi.

M. Cowan:

Q. Y a-t-il des droits sur ce genre de machines faites aux Etats-Unis?—R. Il n'y aurait pas de droits sur des machines faites aux Etats-Unis pour usage aux Etats-Unis.

Q. S'il y avait un droit à payer pour l'entrée aux Etats-Unis, et que les machines fussent manufacturées là, les profits seraient tout aussi élevés?—R. Je peux faire faire des machines aux Etats-Unis à meilleur marché qu'au Canada.

M. Keefer:

Q. S'agit-il de machines spéciales pour l'industrie de l'huile de schistes?—R. Oui, je reçois actuellement des échelles de prix pour des machines et du Canada et des Etats-Unis.

Q. Voulez-vous expliquer ceci, M. Simpson: s'il n'y a pas eu d'huile extraite des schistes aux Etats-Unis et si on ne fait que de commencer à en extraire au Canada, qu'entendez-vous par la demande pour ce genre de machines?—R. Je ne vous comprends pas bien.

Q. On n'a pas extrait d'huile des schistes aux Etats-Unis et on ne fait que commencer d'en extraire au Canada et vous dites qu'il faut que les machines soient spécialement construites à cette fin—où les ont-ils vendues?—R. Si je m'adresse à un fabricant aux Etats-Unis lui demandant son prix et qu'il me les donne et si je lui donne une commande d'envoyer les machines au Canada, j'ai à payer les droits, mais si une compagnie canadienne me demande un prix plus élevé que le prix aux Etats-Unis, plus les droits et le change, alors je sais à quoi m'en tenir, et voilà où j'en suis.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au témoin?

M. McKenzie:

Q. Un instant. Je remarque, M. Simpson, que vous êtes particulièrement sévère sur les méthodes de l'industrie houillère dans la Nouvelle-Ecosse. Qu'en connaissez-vous?—R. Ce que le consommateur—l'acheteur...

Q. Ce n'est pas ce que je demande. Je veux parler du travail et des méthodes d'extraction, de la façon dont on exploite les mines. Je remarque que vous condamnez tout le système. Qu'en connaissez-vous?—R. Permettez-moi de différer d'opinion avec vous. Je n'ai pas critiqué leurs méthodes d'extraction en Nouvelle-Ecosse. Vous ne trouverez nulle part que j'aie critiqué leurs méthodes d'extraction.

Q. Bien, qu'avez-vous de plus à dire?—R. Rien.

Q. Votre témoignage le dira?—R. Oui.

Q. Que savez-vous de la différence qu'il y a dans l'exploitation d'une mine dans un district dans l'intérieur des terres et dans un district maritime?—R. Je connais la différence que M. Wolvin a indiquée lui-même. C'est là son propre témoignage.

Q. Vous n'en connaissez rien personnellement?—R. Je ne suis pas un ingénieur de mines de charbon.

Q. Vous ne savez pas, quand vous allez sous terre, si vous êtes dans un district maritime ou dans un district d'intérieur?—R. Je crois que je saurais cela.

Q. Vous n'êtes jamais allé dans une mine?—R. Pas dans une mine en Nouvelle-Ecosse.

Q. Vous ne connaissez absolument rien des méthodes d'exploitation?—R. Oui, j'en connnais quelque chose.

Q. Par le témoignage de M. Wolvin seulement?—R. Plus que par cela: par les renseignements que j'ai obtenus de personnes engagées dans l'industrie houillère en Nouvelle-Ecosse.

Q. Vous jurez de l'exactitude de renseignements provenant d'un tiers?—R. Je ne jure pas de l'exactitude de renseignement provenant d'un tiers, je vous demande pardon. Vous avez lu ce que j'ai dit. J'ai cité M. Wolvin.

Q. La vie est trop courte pour lire ce que vous avez dit. Vous ne connaissez absolument rien de l'industrie houillère dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Il n'est pas juste de se servir de ce langage à mon égard et je m'y objecte fortement.

Q. C'est là tout ce que vous savez de la formation du charbon, de la disposition des couches et de la façon dont on l'extrait. Vous n'en connaissez absolument rien. R. J'ai devant moi tous les rapports du gouvernement et je tiens des renseignements de personnes qui ont travaillé dans ces mines.

Q. Vous a-t-on demandé de venir ici présenter une compilation de ces rapports? —R. Peut-être que non, directement, mais j'ai cru que cela intéresserait le comité.

Q. Répondez à ma question. Voous a-t-on demandé spécialement de venir présenter ces compilations?—R. Je vous ai dit que je ne le savais pas, mais j'ai cru que cela intéresserait le public de connaître ces faits.

Q. Et c'est là un surplus inutile que vous nous avez donné?—R. Il ne coûte rien, pas un cent.

Q. Cela prend du temps?—R. Oui, beaucoup de temps.

Q. Connaissez-vous quelque chose du transport du charbon?—R. Oui, je crois que j'en connais quelque chose.

Q. Qu'en connaissez-vous?—R. Je sais ce qu'il coûte.

Q. Avez-vous déjà pris charge personnelle du transport du charbon de Sydney à Montréal, par exemple?—R. J'ai eu à voir au transport du charbon de Montréal à l'endroit de consommation.

Q. Sur quoi basez-vous votre opinion à l'effet qu'avant d'arriver à Valleyfield le charbon de la Nouvelle-Ecosse serait tout en menus morceaux?—R. Sur ma propre expérience.

Q. Comment était-il transporté?—R. Par barge. Voici...

Q. Allez-vous me dire que c'était du charbon qui avait été transporté de la Nouvelle-Ecosse par barge?—R. Je vous donne des faits et je n'aime pas que l'on m'interroge comme si j'étais un témoin dans une cause criminelle, sachez-le bien. Je ne le souffrirai pas.

Q. J'ai fini de vous questionner. C'est perdre notre temps. Je veux qu'il soit noté dans le rapport que nous avons perdu beaucoup de temps.—R. Je veux expliquer que nous achetions du charbon en Nouvelle-Ecosse, qu'il était transbordé dans des barges à Montréal, que les barges étaient remorquées dans les canaux, et qu'il fallait alors décharger le charbon et le mettre en tas, d'où il était charrié aux chaudières à vapeur. Il était alors tout brisé.

Q. Nous avons du bon charbon dans la Nouvelle-Ecosse et je n'aime pas les remarques mesquines que vous avez faites.—R. J'ai admis que vous aviez du bon charbon en Nouvelle-Ecosse.

M. Keefer:

Q. Casser le charbon en petits morceaux et une double manutention en augmentent le coût?—R. Certainement.

Q. Si le bateau venait par l'Ontario, avez-vous évalué l'épargne qui résulterait du transport par eau?—R. Non, je ne l'ai pas évaluée.

Q. On épargnerait $1.50 la tonne?—R. On m'a parlé d'une façon très désagréable pour avoir parlé de choses que je ne connaissais pas.

Q. Vous savez fort bien que le cassage en masse dégrade le charbon. C'est là un facteur sérieux?—R. Oui.

Q. Avez-vous dit de combien la valeur du charbon était diminuée du fait de cette détérioration? J'aimerais à le savoir?—R. Cela dépend beaucoup de la façon dont vos bouilloires sont disposées. Si vos bouilloires sont pourvues de chauffeurs modernes,

la perte n'est pas aussi grande qu'elle était quand on chauffait à la main. C'est là une question à laquelle il est difficile de répondre. Je veux être juste en tout ce que je dis.

Q. Il est évident pour tous que le charbon manutenté deux ou trois fois doit se briser?

M. COWAN: Je suppose que cela n'affecte pas le charbon de la Nouvelle-Ecosse plus que tout autre charbon.

M. MAHARG: Je vais différer d'opinion quelque peu avec mon ami, M. McKenzie, sur la valeur des renseignements que nous avons obtenus ce matin. Voici le premier témoin qui nous a donné des renseignements au point de vue du consommateur; je crois qu'il nous a donné de précieux renseignements à ce point de vue. Bien que je sois d'opinion qu'il n'a pas donné de renseignements concernant la valeur du charbon de la Nouvelle-Ecosse, il a néanmoins donné de précieux renseignements et je crois que les propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse ont besoin d'être aiguillonnés.

M. KEEFER: Ils ont besoin d'être rassis.

M. MAHARG: Le témoin a présenté une vue d'ensemble de toute la question; il a pris en considération le consommateur et le producteur. Je crois que nous devons toute courtoisie aux témoins qui envisagent ainsi la question. C'est là tout ce que j'ai à dire.

Le TÉMOIN: Je veux qu'il soit bien compris que je ne veux pas déprécier la qualité ou la valeur du charbon de la Nouvelle-Ecosse. Une grande partie du charbon de la Nouvelle-Ecosse est de toute première qualité, comme je l'ai prouvé.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions d'être venu. Nous n'avons pas d'autres témoins ce matin. Nous espérons avoir demain M. Alfred Rogers, de Toronto, et M. L. E. Drummond, d'Edmonton, qui vient donner son témoignage sur le problème du combustible au point de vue de l'industrie canadienne.

M. KEEFER: Quand allons-nous considérer le côté hydro-électrique de cette question?

Le PRÉSIDENT: Dès que nous le pourrons, M. Keefer.

M. KEEFER: Comme le nom de M. Murphy a été mentionné, je suppose que nous devrions le sommer de comparaître le plus tôt possible, car il a longuement étudié cette question. C'est l'un de nos officiers les plus précieux.

Le PRÉSIDENT: Nous avons à considérer la question du transport; la semaine prochaine nous pouvons en finir avec le transport et passer aux substituts du charbon. Le comité a-t-il autre chose à discuter?

Le comité s'est ajourné jusqu'à 10.30 a.m., mardi, le 3 mai.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
MARDI, le 3 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur toutes les questions se rapportant à l'approvisionnement futur de combustible au Canada, se réunit à 10.30 a.m., le président, M. Steele, occupant le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Si le comité veut bien se mettre à l'ordre, nous allons procéder. J'ai ici quelques lettres que je veux lire et mettre au dossier.

VICTORIA, 26 avril 1921.

M. STEELE, M.P.,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Au nom du premier ministre Oliver, qui est parti pour l'est, je vous remercie des renseignements sur le comité du combustible fournis dans votre lettre du 20 courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. MORTON,
Secrétaire.

J'ai une autre lettre, venant du bureau du premier ministre du Manitoba, laquelle se lit comme suit:

WINNIPEG, MANITOBA, 28 avril 1921.

M. STEELE, ÉCR., M.A.L.,
Chambre des Communes, Ottawa, Canada.

CHER M. STEELE,—Permettez-moi d'accuser réception de votre lettre du 8 avril, relativement au comité spécial de la Chambre des Communes chargé d'enquêter sur les questions se rapportant à l'approvisionnement futur de combustible au Canada. Au cours des derniers jours, les besoins de l'Ouest ont été exposés à la commission des chemins de fer, ce qui suffira probablement pour le moment. Je vais cependant m'occuper de la question de représentation devant votre comité.

Bien à vous,

T. C. NORRIS.

J'ai aussi un télégramme de M. R. M. Young, qui a déjà comparu devant le comité. Il se lit comme suit:

CALGARY, ALTA, 2 mai 1921.

M. M. STEELE, président,
Comité parlementaire sur le combustible,
Hôtel du gouvernement, Ottawa, Ont.

Relativement au témoignage rendu devant votre comité concernant l'industrie du charbon dans l'Alberta, cette association désirerait, au nom de ses membres de l'Alberta, que vous mettiez au dossier son opposition absolue à toute réduction apportée au tarif sur le charbon importé des Etats-Unis. Le rendement de l'Alberta a diminué de beaucoup sur le rendement de l'an dernier et toute mesure adverse affectant la concurrence aurait des effets sérieux sur la possibilité de l'Alberta à conserver ses marchés.

(Signé) WESTERN CANADA COAL OPERATORS' ASSOCIATION.

Par R. M. YOUNG.

Maintenant, nous avons au milieu de nous, ce matin, M. Alfred Rogers, de Toronto, et je demanderai au comité de l'entendre.

ALFRED ROGERS est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Quelles relations avez-vous avec l'industrie du charbon, M. Rogers?—R. Nous vendons au détail, à Toronto.

Q. Quel est le nom de votre maison?—R. Elias Rogers et compagnie.

Q. Quelle position occupez-vous dans la compagnie?—R. J'en suis le président et gérant-général.

Q. Combien d'années avez-vous été dans le commerce du charbon?—R. Environ vingt-sept ans.

Q. Toujours dans le commerce de détail?—R. Oui.

Q. Maintenant, M. Rogers, un point qui intéresse le comité est l'augmentation du prix du charbon au cours des dernières années. Pouvez-vous nous fournir des renseignements à ce sujet?—R. C'est-à-dire, vous désirez savoir ce que nous coûte le charbon à la frontière et les frais de livraison dans notre localité?

Q. Oui, surtout ce que le commerçant doit payer aux sources d'approvisionnement.—R. Je ne puis revoir le passé aussi loin que vous me le demandez, mais j'ai à compter d'avril 1915. Vais-je fournir les prix de Toronto ou ceux du pont?

Q. Pouvez-vous donner les deux?

M. COWAN: Pourriez-vous donner les prix aux houillères? Si oui, ce serait préférable.

Le président:

Q. Pouvez-vous fournir les prix aux mines?—R. En avril—malheureusement, je ne les ai pas. Vous n'avez qu'à soustraire deux dollars.

M. Cowan:

Q. Pour le transport?—R. Oui, le transport se montait à deux dollars. C'est davantage maintenant. Le prix au pont était de cinq dollars en avril.

Le président:

Q. Pour quelle année?—R. 1915. Le maximum en 1920 était de $10.30, c'était en novembre de l'an dernier.

M. Cowan:

Q. Quel taux de transport faudrait-il soustraire de ce montant—pour obtenir le prix à la mine?—R. Je crains de ne pouvoir fournir cela. Je croyais l'avoir. N'avez-vous pas le transport des mines au pont?

M. MAHARG: Nous l'avons sur le charbon bitumineux.

Le président:

Q. Je croyais que peut-être vous l'aviez sur vos tableaux.—R. Non, je n'ai compté que du pont—je croyais que c'était tout ce dont on avait besoin.

Q. Donnez les chiffres que vous avez?—R. Vous ne voulez pas savoir pour chaque année, n'est-ce pas? L'augmentation annuelle?

Q. Oui, si vous l'avez?—R. Avril 1915, cinq dollars; 1916—ces chiffres sont pour avril—cinq dollars et quarante cents; 1917, cinq dollars et trente-six cents; 1918, six dollars et vingt-cinq; 1919, sept dollars et quatre-vingt-cinq cents; 1920, huit dollars et trente; l'an dernier, en novembre, dix dollars et trente; aujourd'hui, neuf dollars et quatre-vingt-quinze.

Q. Ce sont là les prix...—R. En wagons, au pont. C'est là une augmentation de quatre-vingt-dix-neuf pour cent—prix d'aujourd'hui. Cette augmentation s'est élevée jusqu'à cent six pour cent l'an dernier. Le transport du pont à Toronto a augmenté de soixante cents à un dollar et quinze aujourd'hui, soit une augmentation de quatre-vingt-onze et deux tiers pour cent. Le change a augmenté de plus de 1966⅔ pour cent. Le coût en wagon à Toronto, en avril 1915, était de cinq dollars et soixante-six et aujourd'hui de douze dollars et trente-quatre, soit une augmentation de cent quatre-vingts pour cent. Le prix de vente à Toronto a augmenté de sept dollars et demi en avril 1915 à quinze et demi aujourd'hui, soit une augmentation de cent six et deux tiers pour cent.

Q. C'est-à-dire pour le consommateur?—R. Oui, tandis que le coût pour nous a augmenté de cent dix-huit et deux dixièmes pour cent.

M. McKenzie:

Q. Parlez-vous du charbon bitumineux?—R. Non, monsieur, de l'anthracite. Nous ne nous occupons que très peu du charbon bitumineux.

M. Cowan:

Q. Vous ne vendez pas ce dernier?—R. Nous en vendons, mais en très petites quantités. Nous nous en occupons à peine.

Le président:

Q. Vous avez ces renseignements sous forme de tableau?—R. Je me ferai un plaisir de vous le transmettre, ou je laisserai celui-ci.

Le PRÉSIDENT: Très bien, mettez-le au dossier.

COÛT DU CHARBON

GROSSEUR, NOIX — TONNES NETTES

—	Pont	Aug.	Trans.	Aug.	Change	Aug.	En wagons Toronto	Aug.	Prix de vente	Aug.
	$ c.	%	$ c.	%	$ c.	%	$ c.	%	$ c.	%
Avril, 1915	5 00	.....	0 60	.....	0 06	.....	5 66	.....	7 50	
" 1916	5 45	9	0 60	.....	0 04	.....	6 09	7·6	8 00	6⅔
" 1917	5 36	7	0 66	10	0 01	.....	6 03	6·5	9 00	20
" 1918	6 25	25	0 81	35	0 11	83⅓	7 17	26·6	10 00	33⅓
" 1919	7 85	57	1 00	66⅔	0 26	433⅓	9 11	60·9	11 50	53
" 1920	8 30	66	1 00	66⅔	1 04	1,633⅓	10 34	82·6	14 00	86
Nov. 1920	10 30	106	1 15	91⅔	1 75	2,816⅔	13 20	133·2	16 90	125⅓
Avril, 1921	9 86	97·2	1 15	91⅔	1 23	1,950	12 24	116·2	15 50	106⅔
Mai, 1921	9 95	99	1 15	91⅔	1 24	1,966⅔	12 34	118·2	15 50	106⅔

M. Cowan:

Q. Ce que je veux trouver c'est l'augmentation du coût à la mine, de manière à pouvoir comparer le coût du charbon aux houillères où vous achetez avec le coût d'extraction au Canada, car nous n'avons pas beaucoup d'anthracite ici.—R. Je ne puis vous donner le coût aux mines, monsieur, sauf ce que j'ai ici. Je me ferai un plaisir de vous donner le coût au pont.

M. McKenzie:

Q. Que voulez-vous dire par "au pont"?—R. Nous achetons au pont.

M. CHISHOLM: Vous parlez du pont suspendu.

Le TÉMOIN: Oui, au pont suspendu.

M. McKenzie:

Q. A la frontière?—R. Oui, c'est là que nous achetons.

Le président:

Q. Le coût a augmenté de beaucoup au cours des dernières années?—R. Oui.

Q. Voulez-vous en donner brièvement les raisons au comité, et exposer les conditions qui ont contribué à cette augmentation?—R. Le coût a augmenté aux mines. Les taux de transport sont plus élevés. Le coût pour les marchands locaux a augmenté considérablement. J'ai préparé ici un petit tableau des frais—c'est-à-dire du coût pour les marchands. Les salaires ont augmenté pour nous depuis 1915 de cent cinquante-huit pour cent; l'avoine de cent vingt-cinq pour cent. Cette dernière a baissé un peu maintenant. Le foin de quatre-vingt-quatorze pour cent. Les sacs ont augmenté de huit sous à vingt-cinq sous la pièce. A Toronto, tout l'anthracite doit être mis en sacs. Le coût des fers à cheval par quintal a augmenté de quatre à huit dollars et trente-cinq, soit de cent huit pour cent; le bois à plancher, dont on fait un grand usage, a augmenté de cent quarante-trois pour cent et nos peintures et tout le reste—vous voyez nous faisons tout notre peinturage et le reste et le reste—ont augmenté de beaucoup, jusqu'à deux cent quatre-vingt-onze pour cent pour l'huile brute. La térébenthine, cinq cent quarante-huit pour cent; les vernis, cent quarante-trois pour cent. Pneux de camions, soixante-quatre; l'acier, par quintal, cent soixante-sept pour cent; le cuir, cent onze pour cent; les attelles, cent cinquante-six pour cent et les pelles, cinquante pour cent.

M. Hocken:

Q. Combien vous coûte la manipulation du charbon après avoir payé votre transport?—R. Cela dépend; si votre maximum d'affaires est maintenu, vous dépenses fixes sont réduites de beaucoup, mais si vous vous éloignez de ce maximum, les frais augmentent rapidement. J'ai ici les chiffres depuis mai 1920 jusqu'à novembre. Je n'ai pas les autres mois, pour ce qui est des frais de transport, de manipulation, de vente et d'administration générale. En mai, ils étaient de deux dollars et trente-huit par tonnes. A cela, il faut ajouter quarante cents pour dégradation, c'est-à-dire, pour le criblage du charbon—ce montant a été quelque peu plus élevé à certaines époques, mais le plus bas chiffre que nous ayons eu pour les trois ou quatre dernières années a été d'environ trente-huit cents la tonne...

Q. Quel total obtenez-vous pour le tout?—R. Je vais vous doner le total dans une minute, monsieur. Notre perte dans la pesée des wagons l'an dernier s'est élevée à un et demi pour cent, ou en termes précis, à quatre mille six cent quarante et une tonnes, vous savez qu'il nous faut accepter les pesées des chemins de fer telles que fournies. Ceci s'est monté à quinze cents, ou un total de deux dollars et quatre-vingt-treize cents par tonne, et en novembre de cette année, le chiffre s'est élevé à trois dollars et soixante-neuf par tonne. Octobre et novembre ont été à peu près semblables. Cela est dû au fait que l'hiver a été très doux et très peu de charbon a été livré, et nos dépenses fixes ont été les mêmes. Au cours des années passées, la plupart des marchands de charbon ont toujours compté sur une perte pendant les trois ou quatre premiers mois de l'année, alors qu'ils achètent beaucoup de charbon et en vendent très peu. Depuis les dernières années, les gens achètent mieux, et dans le but d'encourager les gens à acheter leur approvisionnement, nous, comme association à Toronto, avons fait une campagne de publicité afin de les encourager à acheter et nous avons trouvé ce système plus satisfaisant que la publicité individuelle.

Q. Vous avez fait cela cette année?—R. Oui, monsieur. Les gens, à Toronto du moins, font très bien. Ils achètent, et ils font bien d'acheter, car je crois que dans tous les Etats-Unis et ailleurs, bien peu de charbon prend le chemin de l'Ouest. Si on ne s'occupe pas d'Ontario maintenant, bientôt, je crains que vous n'ayez une grave disette l'hiver prochain, surtout si l'hiver est rigoureux. Je crois qu'Ontario se trouvait dans une situation plus sérieuse l'an dernier qu'en aucun temps durant la guerre, et si ce n'eût été de l'hiver doux, nous aurions eu à souffrir beaucoup, surtout dans les petites villes.

[M. Alferd Rogers.]

M. Cowan:

Q. Qui s'occupe des petites villes pour ce qui est de la publicité? Vos annonces atteignent-elles ces petites villes?—R. Cela regarde chaque localité, je suppose. Nous nous occupons simplement de Toronto.

Q. Votre association n'a pas entrepris de campagne pour la province?—R. Non, je ne m'y intéresse pas. Je ne le crois pas. Je ne me rappelle pas d'en avoir entrepris.

Le président:

Q. Sur quels renseignements basez-vous votre opinion qu'il y aura une disette sérieuse de charbon plus tard au cours de l'année?—R. Les mines ne vendent pas; il n'y a pas de demande.

Q. La production marche-t-elle?—R. Les mines ne produisent pas selon leur pleine capacité; elles ont été fermées plus ou moins.

M. Hocken:

Q. Est-ce que cela est dû au manque de demandes?—R. Oui, monsieur; le public n'achète pas.

Q. Vous avez besoin d'un peu plus de publicité intensive?—R. Cela est désirable du moins en ce qui concerne le public.

Q. Si vous prenez le type ordinaire du petit marchand de campagne, il n'a pas une seule source d'approvisionnement, il achètera de deux ou trois exploiteurs, et lorsque survient une disette de charbon et qu'il songe à acheter, il compte pour si peu aux yeux des exploiteurs que ces derniers s'occuperont plutôt de leurs clients les plus importants au lieu d'expédier un wagon ou deux à Tom Jones, ou à tout autre marchand des petites villes. N'avez-vous pas vendu du charbon en gros aux petites villes? —R. Oui, mais pas sur une grande échelle. Nous l'avons fait seulement pour aider à remédier à la situation.

Q. N'avez-vous pas vendu du charbon en gros aux petites villes?—R. Oui, mais pas sur une grande échelle. Nous l'avons fait seulement pour aider à remédier à la situation.

M. Cowan:

Q. Est-ce que le bureau de l'administrateur du combustible de l'Ontario s'est beaucoup occupé de cette publicité pendant son terme d'office?—R. Je crois que oui; je ne le saurais dire positivement.

Q. Vous ne savez pas si le fait que ce poste a été aboli va avoir un mauvais effet dans l'Ontario? On me dit qu'il a été aboli récemment?—R. Oui.

Q. Cela devra-t-il produire un mauvais effet dans la province d'Ontario?—R. Dans des circonstances normales, non. L'avantage d'avoir un contrôleur du combustible c'est qu'il a connaissance de tout le charbon qui est expédié dans les villes et lorsqu'il survient une disette il devrait pouvoir décider entre quelles villes le charbon doit être distribué. C'était là un avantage évident pour les petites villes qui manquaient complètement de charbon; à cette époque il a été d'un grand secours.

Q. Mais on me dit que ce contrôleur du combustible a entrepris de faire, l'année dernière, beaucoup de publicité pour induire les gens à acheter leur charbon de bonne heure. Il n'en est pas ainsi maintenant?—R. Je crois que l'effet a été bon l'année dernière, mais pour ce qui concerne les gens de Toronto, tout le monde, en général, était bien approvisionné de charbon.

M. Hocken:

Q. Cette publicité se faisait par votre association ou par le contrôleur du combustible?—R. Non, monsieur, l'année dernière, et cette année, nous avons fait comme l'association des marchands détaillants.

M. Chisholm:

Q. Vous importez beaucoup de charbon des Etats-Unis?—R. Oui—mais je ne dirais pas "beaucoup."

Q. Etes-vous au courant de ce qui concerne les houillères de ce pays—de leur production?—R. Nous savons que nous faisons affaires avec les houillères qui ont le meilleur charbon...

Q. Nous savons cela, c'est admis. On a déclaré ici que l'approvisionnement de charbon pour le Canada y serait épuisé dans une dizaine d'années—je parle de l'anthracite—l'explication qui en est donnée c'est que nous recevons trois et demi pour cent de la production totale de l'anthracite aux Etats-Unis?—R. Oui.

Q. Et on a déclaré ensuite, vu l'augmentation de la population aux Etats-Unis, que le surplus de population aurait besoin de ce trois et demi pour cent et que la production ne serait pas probablement plus forte, par conséquent nous ne pourrions plus avoir de charbon des Etats-Unis dans une dizaine d'années environ. Que pensez-vous de cela?—R. Eh bien, je ne suis pas en position de vous dire ce qui en est, mais c'est la première fois que j'en entends parler, ni ai-je jamais rien entendu pour me faire penser qu'il y aurait quelque raison de nous attendre à une disette de charbon dans dix ans.

Le président:

Q. Quelle quantité de charbon vous passe par les mains?—R. L'année dernière environ quatre cent mille tonnes pour Toronto.

Q. Et il vous en a manqué quatre mille tonnes?—R. Oui.

Q. Est-ce là un déficit normal?—R. Oui, nous le croyons. On accorde aujourd'hui plus de soin que par le passé pour l'inscription des pesées aux mines. Autrefois on allouait toujours sur chaque wagon une certaine quantité de charbon pour compenser la perte en route, mais maintenant s'il y a une perte quelconque nous devons la supporter.

Q. Quatre mille tonnes représentent beaucoup d'argent au prix actuel du charbon?—R. Oui, vraiment.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous parlez de l'anthracite pour ces quatre cent mille tonnes?—R. Oui, virtuellement tout de l'anthracite.

Q. Vous ne faites pas un gros commerce de charbon mou?—R. Non, nous ne nous en occupons pas.

M. Cowan:

Q. Qui s'occupe du commerce du charbon bitumineux?—R. Vous voulez dire, dans Toronto?

Q. Pour n'importe quel endroit d'Ontario? Nous n'avons vu encore personne qui fasse le commerce du charbon bitumineux.—R. Ce commerce se fait de l'autre côté.

Q. Les manufacturiers eux-mêmes achètent directement?—R. Oui, en très grande partie. Ils achètent directement. Je crois que la *Standard Fuel Company* de Toronto est la compagnie qui fait le plus gros commerce de charbon bitumineux.

Le président:

Q. Comment obtenez-vous votre charbon? Par voie ferrée ou par voie navigable? —R. Nous avions l'habitude de l'obtenir des deux manières, mais pas depuis dernièrement. Les taux de transport par eau sont devenus très élevés, et la perte est plus grande en expédiant par eau que par voie ferrée. C'est plus facile d'en disposer en l'ayant sur wagons parce que vous pouvez le placer dans les différents chantiers autour de la ville, le charroyage coûte si cher qu'il n'est pas profitable de le faire expédier par eau.

Q. Ainsi, il y a certains désavantages à l'obtenir par eau?—R. Oui.

Q. Vous dites que la perte est plus grande?—R. Oui.

Q. Combien plus grande?—R. Vous constaterez qu'elle est deux fois aussi forte.

[M Alfred Rogers.]

M. Cowan:

Q. Est-ce que tout le charbon bitumineux qui vient à Toronto est expédié par voie ferrée?—R. Non, une bonne partie vient par eau.

Q. Evidemment les manufacturiers trouvent cette route assez satisfaisante? La perte n'est pas assez grande pour les empêcher d'utiliser ce moyen de transport?—R. Par eau?

Q. Oui.—R. Bien peu de manufacturiers le font venir par eau si ce n'est, je crois, la *Electric Light Company*. La compagnie du Gaz fait tout venir son charbon, je crois, par voie ferrée. L'aqueduc fait de même.

Q. Dans Toronto?—R. Oui, je ne parle que de Toronto, monsieur.

M. McKenzie:

Q. M. Rogers, en ce qui concerne votre commerce de charbon dans la ville de Toronto, vous n'éprouvez aucune difficulté à obtenir votre approvisionnement de charbon?—R. Nous avons été, à certaines époques, poussés bien près du mur, monsieur, mais présentement le charbon nous est arrivé sans trop de retards et nous avons un bon approvisionnement et les gens achètent leur charbon.

Q. Vous ne vous attendez pas à changer aucunement votre manière de conduire votre commerce?—R. Pas tant que nous pourrons induire les clients à faire leur achat afin que les demandes ne viennent pas toutes à la fois, parce qu'il est impossible pour nous de garder un nombre additionnel d'hommes et de chevaux pour répondre à toutes les demandes dans la même journée,—surtout lorsque le temps devient froid.

Q. Vous ne vous attendez pas à changer aucunement votre manière de conduire votre commerce en ce qui concerne la question d'obtenir cet anthracite et de le distribuer comme d'habitude? Vous ne vous attendez à aucun changement dans la conduite de vos affaires?—R. Nous n'y avons pas pensé, monsieur.

Q. Il y existe un approvisionnement abondant?—R. Il n'y a pas de délai dans les livraisons de charbon. Le charbon "stove" est un peu rare.

Q. Ce que je veux dire, M. Rogers, c'est ceci: ce comité a envisagé la possibilité qu'un jour arrivera que l'Ontario, et d'autres parties centrales du Canada, ne pourront plus avoir de charbon des Etats-Unis. Nous avons étudié cette question. Y avez-vous jamais songé?—R. Non, monsieur. Je crois que je ne serai plus de ce monde lorsque ce jour viendra.

Q. Alors, pour le présent, vous n'êtes aucunement dérangé par l'idée d'une disette?—R. Pas le moins du monde. Il peut se faire qu'il y ait une disette, mais ce serait à l'automne alors qu'il deviendrait difficile d'obtenir du charbon, mais je m'imagine que cela sera dû au fait que les demandes provenant d'autres districts deviendront plus nombreuses à l'automne et qu'il y aura une pression prononcée pour avoir du charbon en haut des lacs.

Le président:

Q. Par conséquent, lorsque vous dites cela, M. Rogers, vous admettez qu'il y existe une possibilité de disette, que la province d'Ontario pourra manquer de charbon à une certaine saison?—R. Oui. A l'automne le charbon manque toujours, parce que l'on fait tous les efforts pour expédier le charbon aux lacs, et ensuite après la fermeture de la navigation on s'occupe d'expédier en Ontario.

M. McKenzie:

Q. N'avez-vous jamais songé à remplacer l'anthracite par le coke lorsque viendra le jour où il sera impossible d'avoir de l'anthracite?—R. Ce sera très bien, les gens peuvent acheter du coke. Nous n'avons jamais pu vendre beaucoup de coke à Toronto pour l'usage domestique.

M. Cowan:

Q. Pourquoi?—R. Je l'ignore. Ils ne l'achèteront pas. Ils préfèrent avoir de l'anthracite malgré le prix.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Mais le coke est meilleur marché?—R. Oui. Je m'imagine que le coke serait meilleur marché, mais j'ignore quel en est le prix exactement, parce que nous ne le vendons pas.

Q. Vous n'en vendez pas?—R. Nous ne nous occupons pas du tout de ce commerce et il n'y a jamais eu assez de demandes pour que nous en gardions en mains.

M. McKenzie:

Q. Savez-vous quelle sorte de feu est obtenu avec du coke?—R. Un feu bien ardent.

Q. Quelqu'un a suggéré ici que c'était difficile d'avoir un bon feu avec du coke—qu'il ne prendrait pas?—R. Il est plus lent à prendre, je crois. J'ai eu bien peu d'expérience avec le coke.

Q. Mais une fois qu'il est pris il donne un bon feu de cuisson?—R. Oui, il donne un beau feu ardent. On brûle beaucoup de coke de l'autre côté.

Le président:

Q. Voulez-vous simplement déposer l'état indiquant les augmentations que vous avez constatées?—R. Oui.

AUGMENTATION DE CERTAINES DÉPENSES

	1915	1920	Augmentation Pour cent
Salaires, charretiers, par semaine	$ 13 00 (60 heures.)	$ 28 00 (50 heures.)	158.5
Avoine, par boisseau	0 65½	1 47½	125
Foin, par tonne	18 50	36 00	94.6
Sacs, chacun	0 08	0 25	212.5
Fers à cheval, par qtl	4 00	8 35	108.7
Madriers pour planchers, par M	32 00	78 00	143.7
Peintures, etc., par liv	0 65	1 70	161.5
Huile bouillie, par gal	0 80	2 85	256.2
Huile crue, par gal	0 80	3 13	291.2
Térébenthine, par gal	0 65½	4 25	548.9
Vernis, par gal	3 00	7 00	133.3
Pneus pour trucks	167 04	275 04	64.7
Acier, par qtl	2 15	5 75	167.4
Cuir, par liv	0 45	0 95	111.1
Attelles, en acier, la paire	2 25	6 00	166.7
Pelles, par douzaine	17 90	27 00	50.8

M. McKenzie:

Q. Je crois que le temps s'en vient où il vous faudra fournir vos clients de coke, c'est-à-dire de la meilleure qualité, alors que vous ne pourrez plus avoir d'anthracite, il vous faudra bien leur avoir du coke. La production du coke au Canada aurait un champ très vaste et il n'y a aucun doute que le coke constituerait un combustible excellent si nous en venons à cette question?—R. Il fera bien pour remplacer le charbon si nous ne pouvons avoir l'anthracite et si nous pouvons nous en servir.

Q. M. Harrington nous a dit que dans une dizaine d'années nous aurons de la difficulté à obtenir de l'anthracite. Maintenant, ne pensez-vous pas, en hommes d'affaires d'expérience comme vous l'êtes que, puisqu'il est possible que dans dix ans, le peuple d'Ontario, le peuple de Toronto, par exemple, soit la moitié du monde, se trouve rendu au point de ne pouvoir plus avoir de l'anthracite, ne pensez-vous pas que ce serait sage de nous préparer d'avance de quelque façon?—R. Assurément que je le ferais, mais avant j'aimerais à contrôler d'abord la véracité de cet avancé au sujet de cette période de dix ans avant de nous lancer dans des dépenses pour nous préparer dix ans à l'avance.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois que le témoin a parlé de 50 ans.

M. Cowan:

Q. Non, il a dit dix ans. J'ai entendu bon nombre de personnes discuter la situation aux Etats-Unis quant à l'anthracite?—R. Oui.

Q. Et le plus long que l'on ait accordé à l'existence de l'anthracite aux Etats-Unis, au dire de n'importe qui d'entre elles c'est une centaine d'années. Il n'y en a pas assez, à en juger par la consommation qui se fait présentement, pour durer tout ce temps-là, et la conclusion naturelle est que le gouvernement américain ayant besoin de cet anthracite et sachant qu'il ne doit pas durer longtemps prohibera avant longtemps son exportation, mettra un embargo sur son expédition qui sans doute sera aussi dirigé contre nous. Nous visons à déterminer au Canada des conditions telles que nous pourrons utiliser le combustible que nous avons. A l'heure présente il me semble que le sentiment du peuple de l'Ontario constitue la plus grande difficulté en ce qui concerne l'emploi du charbon canadien. Maintenant j'ai toujours trouvé dans l'Ontario, et surtout chez les manufacturiers, une disposition à demander une campagne en faveur des produits d'origine canadienne, à un point de vue patriotique, et je suis d'accord avec eux. Quel serait le résultat probable si nous inaugurions un mouvement en Ontario en faveur d'acheter le charbon provenant des mines du Canada. Est-ce que cette province montrerait autant de patriotisme à l'égard des autres provinces qu'elle espérerait voir les autres provinces en montrer à son égard?—R. Cela dépendrait du coût.

Q. Et de rien autre chose?—R. Je ne le crois pas.

Q. Alors cela ne nous portera pas à considérer autre chose que le coût dans notre commerce avec cette province au point de vue patriotique? Son patriotisme n'a qu'un côté?—R. Je ne suis pas pour répondre de l'Ontario.

LE PRÉSIDENT: Je crains que le comité ne soit sous une mauvaise impression au sujet de ce que vous avez dit, qu'il n'y avait aucun danger pour l'approvisionnement de charbon pour l'Ontario. Le fait est que nous avons eu une année, quelques années passées, où la disette de charbon dans l'Ontario a été très sérieuse, n'est-ce pas?—R. Je ne crois pas avoir dit qu'il n'y avait pas de danger d'une disette dans l'Ontario. En réponse à certaines questions j'ai dit que je ne m'attendais pas à une disette si les gens continuaient à acheter leur charbon comme ils l'achetaient et si les expéditions rentraient aussi régulièrement que par le présent.

Q. J'étais sous l'impression d'après ce que vous avez dit qu'il n'y avait aucun danger futur relativement à un manque sérieux de combustible?—R. J'ai dit que je n'en avais pas entendu parler.

Q. Il y a eu une année où l'Ontario a souffert d'une disette considérable?—R. Oui.

Q. Chaque année, depuis les deux ou trois dernières années, il y a eu un manque sérieux de charbon à l'automne et de grandes difficultés existent pour s'approvisionner à l'automne?—R. Cette difficulté a toujours existé aussi loin que je me rappelle.

Q. De sorte que nous avons maintenant une difficulté saisonnière. Nous ne discutons pas le coût du tout?—R. Oui.

Q. Et nous avons aussi parfois des difficultés annuelles, pour ainsi dire?—R. Oui.

Q. Pour y faire face nous comptons entièrement sur la charbon américain pour notre approvisionnement?—R. Oui, absolument pour l'anthracite.

Q. Le comité, sans doute, désire s'assurer s'il est possible en aucune façon de surmonter cette difficulté d'une disette saisonnière, ou de faire face à une situation pouvant survenir où l'Ontario serait réduit à un approvisionnement bien mince pour répondre à nos besoins.—R. Comme de raison, le moyen le plus simple serait d'induire les gens à acheter, parce que je ne crois pas que nos chantiers soient suffisamment grands pour emmagasiner l'approvisionnement de tout un hiver. Si le peuple n'en met pas une bonne partie dans ses caves nous en manquerons l'hiver prochain.

[M. Alfred Rogers.]

M. Cowan:

Q. Quel prix différentiel accordez-vous aux gens pour les induire à remplir leurs caves maintenant?—R. Nous n'en accordons pas du tout. Notre prix est de $15.50 à Toronto.

Q. Vous ne leur donnez aucun encouragement pour entrer leur charbon?—R. Le prix est $1.40 plus bas qu'il l'était l'année dernière afin d'induire les clients à acheter maintenant.

M. Douglas (Cap-Breton).

Q. Le prix monte chaque mois?—R. Il est monté hier.

Q. Quel encouragement leur donnez-vous?—R. La réduction pour Toronto varie de $1.25 à $1.40. L'année dernière il y avait plusieurs prix pour Toronto. Les marchands ne payent pas tous le même prix pour leur charbon.

M. Chisholm:

Q. Vous dites que vous faites maintenant une réduction pour induire les gens à refaire leur approvisionnement. Est-ce que cette réduction correspond à celle qui est faite du côté des Etats-Unis?—R. Si nous pouvons tenir en activité notre outillage nous pouvons nous permettre de vendre le charbon à meilleur marché. Si le peuple n'achète pas maintenant nous sommes exposés à perdre de l'argent.

M. Cowan:

Q. Est-ce que les mines vous accordent un prix différentiel afin de vous aider à accorder vous-mêmes un prix différentiel?—R. Il y a une réduction de cinquante cents, mais je suppose que le prix montera au taux de dix cents par mois.

Q. Quand le prix commence-t-il à monter?—R. Il a commencé à monter avec le mois présent.

M. McKenzie: Que voulez-vous dire par prix différentiel?

M. Cowan: C'est ainsi que nous l'appelons dans l'Ouest. On accorde un prix différentiel. "Différentiel" veut dire spécial disons pour le mois d'avril, cinquante cents meilleur marché que le prix régulier le mois suivant, et le prix monte de dix cents par mois jusqu'au moment où il arrive encore au prix normal.

M. McKenzie:

Q. A certaines périodes de l'année ils le vendent meilleur marché?—R. Oui, afin d'induire les gens à faire leur approvisionnement à un certain temps.

Q. Si je vous comprends bien l'expédition du charbon, disons de l'anthracite, dans Toronto, coûte plus cher par eau que par voie ferrée?—R. Nous l'avons constaté. L'année dernière et cette année le transport coûte $2 par tonne. Ensuite il y a les droits de port qu'il faut ajouter à cela, soit quatorze ou quinze cents, mais le charbon se brise et occasionne une perte à un degré beaucoup plus fort que par le transport par voie ferrée.

Q. Vous trouvez qu'il vous en coûte moins cher de le faire venir par les chemins de fer?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. $2 par tonne de quel endroit?—R. Oswego. Nous avions coutume de le traverser à 25 cents la tonne, mais je crois que le taux est plus bas. Nous n'en avons pas fait venir cette année. C'est ce que nous avons payé l'année dernière.

M. Cowan:

Q. Vous avez dit que certaines personnes faisaient venir leur charbon mou par eau?—R. Oui.

Q. Ont-elles une installation à Toronto ou ailleurs pour la manutention du charbon bitumineux?—R. Oui, il y a une installation pour décharger les navires et emmagasiner le charbon.

Q. C'est-à-dire le charbon bitumineux?—R. Oui.

Q. Peut-il être expédié de là par voie ferrée?—R. Oui, le charbon y est amené par eau, et durant les périodes mauvaises, il y a deux ans, je crois, lorsque l'hiver a été si dur, on expédiait du charbon de ce bassin.

Q. A condition d'obtenir des taux de transport convenables sur le Saint-Laurent pour amener sur des charbonniers le charbon de la Nouvelle-Ecosse, est-ce que Toronto pourrait en disposer?—R. Je m'imagine que la *Toronto and Dock Company* pourrait disposer de fortes quantités. Nous-mêmes nous pourrions en faire un gros commerce si la chose était désirable.

Le président:

Q. Quelles sont à Toronto les facilités pour l'emmagasinage du charbon, disons pour l'anthracite, combien peut-on en emmagasiner en tout?—R. Je croirais environ — oh, cela devrait être dans le voisinage — c'est-à-dire sous abri, vous voulez dire?

Q. Combien en tout?—R. Je crois que nous pouvons emmagasiner environ 90,000 à 100,000 tonnes sous abri et nous pourrions en emmagasiner deux ou trois fois autant à l'extérieur en cas de besoin.

Q. Que penseriez-vous du plan d'augmenter les facilités en cet endroit, pour l'emmagasinage et d'avoir les commerçants qui achèteraient à cette période de l'année leur charbon et l'emmagasineraient pour l'hiver et l'automne?—R. Aux taux actuels il en coûterait 7 cents par mois par tonne pour l'y garder.

Q. N'avez-vous pas d'autres objections?—R. Le coût du terrain et les taxes; mais je dirais qu'au moment actuel nous avons nous-mêmes en magasin environ 40,000 tonnes. Et je dirais en plus, environ la moitié de ce montant, environ 20,000 tonnes en dehors de Toronto.

Q. Si le temps venait que l'exportation du charbon des Etats-Unis dans la province d'Ontario serait menacée d'être arrêtée que fera le peuple d'Ontario pour son approvisionnement? Avoir plus de charbon emmagasiné? En avoir une grosse quantité en mains serait une méthode de se préparer pour s'approvisionner. Je me demandais justement si ce plan ne réussirait pas?—R. Vous voulez dire en emmagasiner une grosse quantité?

Q. Oui.—R. C'est-à-dire de notre propre charbon canadien?

Q. Non, du charbon américain?—R. Naturellement je ne parle que l'anthracite pour le peuple d'Ontario. Ils en utilisent 800,000 tonnes à Toronto, et un peu plus que cela.

Q. Vos facilités présentes pour l'emmagasinage vous permettent d'en avoir combien?—R. Cent mille tonnes, je crois, sous abri.

Q. Soit 25 ou 50 pour 100 dans le plus du total requis?—R. Oui.

Q. Cela n'offre pas beaucoup d'encouragement à la province comme source d'approvisionnement?—R. Non. Vous ne pourriez pas du tout compter là-dessus selon notre expérience en fait d'approvisionnement, mais il faut instruire le peuple de ce pays à acheter maintenant son charbon parce que le commerçant ordinaire au pays n'a pas les moyens d'en avoir assez en mains pour satisfaire aux besoins de tout le monde à moins que les clients n'entrent leur approvisionnement et l'aident financièrement.

M. McKenzie:

Q. Comment expliquez-vous cette hésitation ou cette hostilité pour acheter?—R. Dans Toronto notre campagne de publicité a eu beaucoup de succès. Je crois

[M. Alfred Rogers.]

que les gens avaient l'idée que le charbon baisserait encore. Je crois qu'ils retardaient en attendant la baisse. Telle semble être l'impression générale parmi le public.

M. Chisholm:

Q. Croyez-vous une réduction possible?—R. Pas si vite, non, à moins qu'ils n'obtiennent une réduction dans les taux de transport des marchandises. Quelques-unes des mines ont augmenté hier leur prix de 25 cents la tonne. Les plus grosses compagnies n'ont augmenté leur prix que de dix cents mais quelques-uns des exploiteurs les moins importants ont fait une avance de 25 cents hier.

M. McKenzie:

Q. Nous avons obtenu de vous des renseignements très utiles mais nous avons une tâche devant nous et nous cherchons à accomplir quelque chose. Donc, vous n'entretenez aucune crainte au sujet de Toronto. Vous croyez que vous pouvez avoir suffisamment de charbon. Pensez-vous que vous et les autres qui font le même commerce pourrez répondre convenablement à tous les besoins de Toronto?—R. Je le crois.

Q. Vous n'avez aucune crainte de manquer de charbon?—R. Je ne m'attends aucunement à un manque de charbon cette année.

Q. Ce point étant réglé n'y a-t-il aucune possibilité pour le peuple de Toronto d'obtenir du charbon à meilleur marché qu'aux prix actuels?—R. Je ne vois pas comment.

Q. Toutes les maisons sont chauffées par des fournaises à Toronto?—R. Oui.

Q. Est-ce de l'anthracite que l'on brûle dans ces fournaises?—R. Presque toutes, mais toutes prennent du charbon presque de la même grosseur.

Q. Ces fournaises pourraient brûler du charbon bitumineux, n'est-ce pas?—R. Pas avec autant de succès, j'imagine. Il vous faudra un expert en poêles pour vous conseiller à ce sujet.

Q. J'ignore absolument comment sont faites ces fournaises, mais par chez-nous nous avons toutes sortes de fournaises qui chauffent à l'eau chaude.—R. Le type ordinaire de fournaise pour une maison de dix pièces aurait un foyer vertical. Ce foyer a trop de profondeur pour brûler du charbon bitumineux.

Q. A moins de ne pas faire un trop gros feu.

M. Chisholm:

Q. C'est une question d'avoir plus d'air et de ventilation?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. N'avez-vous jamais été approché par les représentants des grosses compagnies minières de la Nouvelle-Ecosse en vue de vous induire à faire des expériences avec le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Nous avons fait venir du charbon de la Nouvelle-Ecosse pendant la grève de 1903, je crois que c'est dans ce temps-là, mais malheureusement la grève était finie juste au moment que le charbon arriva et nous n'avons pas eu l'occasion de l'essayer.

Q. L'avez-vous fait venir par bateaux?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'il était détérioré?—R. Il avait été très réduit en poussière.

Q. A un degré plus prononcé que le charbon américain?—R. Oui, nous l'avons cru dans le temps. Peut-être que ce charbon est manutentionné à un degré plus considérable que le charbon américain.

M. Chisholm:

Q. Le charbon américain, lequel? L'anthracite ou le charbon bitumineux?—R. Le charbon bitumineux.

M. Cowan:

Q. Vous ne savez pas comment il pouvait se comparer au charbon américain?—R. Je ne saurais dire. Il y a longtemps de cela et nous étions joliment chagrinés parce que la grève était finie lorsqu'il nous arriva.

Q. Ce charbon mou américain que vous faites venir dans Ontario est je vous l'assure, du charbon de bien pauvre qualité?—R. Une certaine partie de ce charbon valait bien peu, bien peu de chose.

M. Keefer:

Q. Quel était le taux du transport sur le charbon que vous avez fait venir en 1903?—R. Je ne saurais dire. Je ne crois pas que je pourrais vous fournir ces renseignements, non plus.

Q. Je suppose que si vous pouviez le faire venir sur un seul navire sans casser le charbon vous y trouveriez un avantage?—R. Considérable.

Q. Comment cela?—R. Parce qu'il se briserait moins.

Q. Le taux de transport est moins élevé?—R. Je le suppose. Il y a moins de manutention.

Q. Un navire plus gros transporterait plus de charbon?—R. Oui.

Q. Mais ce serait aussi un avantage au point de vue du charbon et de la manutention. Vous auriez une meilleure qualité?—R. Oui.

Q. N'y existe-t-il aucun moyen d'estimer l'effet de la manutention sur le charbon au point de vue de la perte qui en résulte par tonne, disons pour une tonne, par exemple?—R. Mon expérience sous ce rapport est nulle en ce qui concerne le charbon bitumineux. Je ne puis dire.

Q. Vous faites venir tout votre charbon des Etats-Unis par voie ferrée?—R. Virtuellement. Nous avions l'habitude de faire venir beaucoup de charbon par eau.

Q. Pourquoi changer de route?—R. Parce que la manutention est ainsi rendue plus facile, qu'il nous faut distribuer le charbon autour de Toronto. Anciennement nous le faisions venir par eau et les voitures le charroyaient aux différents chantiers.

Q. Toronto a tellement grandi?—R. Oh oui. Le hâlage est un item important.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au témoin? Un autre témoin est ici aujourd'hui. Nous pourrions en finir avec lui.

M. Cowan:

Q. Avez-vous constaté que les taux de transport au Canada ont été augmentés dans une plus forte proportion que les taux américains? Ou, êtes-vous en mesure de répondre à cette question?—R. Je crois qu'ils ont été augmentés dans la même proportion. Je serais très heureux de vous obtenir ce renseignement et vous le faire parvenir. Je vous ai donné le pourcentage de cette augmentation, n'est-ce pas?

M. COWAN: C'est très bien, M. Rogers.

Le PRÉSIDENT: Rien de plus?

M. McKenzie:

Q. Prenez un chef de maison ordinaire, pas un homme riche, mais un chef de famille ordinaire de votre ville, quel est le coût en moyenne pour son approvisionnement d'anthracite?—R. Le prix est de $15.50 la tonne. Il a été jusqu'à $16.90 et $17.

Q. Dans ce cas-là vous avez une idée du nombre de tonnes qu'un homme doit acheter pour une saison de l'année?—R. Le montant requis, en moyenne, c'est-à-dire pour une maison de dix ou douze pièces varie entre six et huit ou dix tonnes.

Q. Dix tonnes à $15 par tonne?—R. Oui.

M Keefer:

Q. Et dans ce temps-là quel était le prix du charbon à Toronto?—R. Le prix du charbon mou?

Q. Oui, livrable au consommateur?—R. Virtuellement tout le charbon mou vendu à Toronto se vendait par chargement de wagons entiers. Le prix était par wagons plus les frais de charroyage.

Q. Supposez que j'aie voulu avoir dix tonnes de charbon mou—l'anthracite est $17 ou $18, à combien me reviendrait le charbon mou?—R. Je m'imagine qu'il vous coûterait autour de $9, ou près de cette somme.

Q. Pouvez-vous dire, au point de vue du rendement calorique, que deux tonnes de charbon mou correspondent à une tonne d'anthracite?—R. Non, je ne le pourrais pas.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici, M. L. E. Drummond, d'Edmonton. Avant que M. Drummond ne soit appelé à rendre témoignage j'ai une lettre venant de l'association des manufacturiers canadiens que j'aimerais à vous lire.

M. KEEFER: Est-ce que le sténographe va prendre en note tout ce qui se dit à présent?

Le PRÉSIDENT: Je le suppose.

M. KEEFER: Est-ce que cette lettre va être déposée au dossier de la preuve. Ordinairement les questions de correspondance soulèvent de la discussion. Croyez-vous que cela soit nécessaire de la déposer? Nous allons avoir un rapport volumineux.

Le PRÉSIDENT: Evitons la discussion.

La lettre est lue et déposée au dossier.

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

TORONTO, le 23 avril 1921.

Le docteur MICHAEL STEELE, président,
Comité spécial sur le combustible,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Monsieur: —

Référant de nouveau à ma lettre du 8 courant et à votre réponse du 11 du même mois, nous avons abordé la question qui fait le sujet de l'enquête conduite par votre comité dans le dessein de déterminer de quelle manière nous pourrions vous aider.

Au cours de nos travaux d'étude de ce problème nous avons dans une grande mesure, utilisé les renseignements fournis par les divers départements du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, et vu que vous faites venir devant le comité les hauts fonctionnaires de ces départements et obtenez ainsi une preuve bien plus complète que ce qui a été jusqu'ici publié, nous sommes d'opinion que nous tirons profit à un degré marqué des renseignements précieux que votre enquête fait ressortir.

Outre ces témoignages que les fonctionnaires des départements sont appelés à fournir, par l'entremise des pouvoirs dont le comité est investi vous êtes en état de pouvoir vous renseigner à beaucoup d'autres sources et votre étude du problème sera sans doute d'une valeur immense pour le public.

Bien que le comité, comme résultat de votre enquête, soit capable de trouver les moyens de rendre les consommateurs de charbon de ce pays moins sous la dépendance d'approvisionnements de l'étranger, nous sommes d'opinion que la publicité concernant la demande et la qualité du charbon canadien contribuerait beaucoup à généraliser son emploi.

On pourrait nous dire que cette question est tout d'abord une matière qui concerne l'art de vendre et que cette publicité devrait recevoir son mot d'ordre

des producteurs de charbon et des distributeurs mais nous croyons que ce problème va au delà. La crise que nous avons traversée a été désastreuse. Elle a eu son effet dans le prix de tous les articles manufacturés. Elle a donné lieu à beaucoup d'anxiété et bien des cas de misère et de souffrance en ont été la conséquence. Et puis, de plus, nous devons considérer que les gisements de houille en ce pays sont les plus précieux de nos ressources naturelles qui après tout doivent être estimées comme la base de la richesse nationale, et bien que jusqu'ici nous n'avons pas pu en tirer tout le profit possible vu qu'ils sont situés dans des endroits d'accès quelque peu difficile ils contribueront dans un avenir non éloigné à augmenter dans une proportion toujours croissante la production canadienne.

Le problème consiste à encourager le plus tôt le public à utiliser davantage nos sources d'approvisionnement en fait de charbon et comme leur utilisation encouragera à son tour la production sous d'autres formes nous soumettons que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, les intérêts associés aux questions de transport et les représentants des associations de consommateurs devraient s'entendre avec les producteurs et les distributeurs en vue d'induire les consommateurs canadiens à faire un plus grand usage du charbon canadien.

En notre qualité d'association représentant des consommateurs importants nous serons heureux d'aider au développement de tout programme d'éducation qui aurait ce dernier objet en vue.

Nous avons attiré l'attention de nos membres, dans le passé, sur le fait qu'il était désirable au point de vue de l'intérêt national d'employer le charbon canadien chaque fois qu'on pourra se le procurer à un prix raisonnable. Nous avons aussi, par l'entremise de nos représentants, conféré avec les autorités de la province de l'Alberta, conjointement avec les représentants des producteurs de charbon de l'Alberta, anx fins de stimuler une plus grande distribution du charbon de l'Alberta dans un rayon raisonnablement accessible par nos moyens de transport.

Au mois de juillet 1920 nous avons soumis à nos membres un questionnaire demandant des renseignements au sujet du tonnage requis par année et le montant du charbon en mains. Nous avons reçu une réponse de 747 membres indiquant le tonnage en mains, soit 242,840 tonnes, et le tonnage annuel requis, soit 2,617,139 tonnes. Le Bureau fédéral de la statistique, dans un rapport couvrant la production industrielle pour l'exercice de 1918 indique une consommation de charbon approximativement de 7,000,000 de tonnes. Si ces chiffres représentent une moyenne raisonnable de la consommation annuelle, les besoins annuels de ceux qui ont répondu à notre questionnaire représenteraient à peu près 37 pour 100 du total de la consommation annuelle industrielle. Vu le fait qu'environ quatre mois de l'année du commerce houiller qui commence avec le 1er avril étaient écoulés au moment de la compilation de nos chiffres, nous avons porté le montant requis pour le reste de l'année au $\frac{2}{3}$ des besoins annuels, soit, d'après notre calcul, 1,744,760 tonnes. A une période où les manufacturiers sont généralement assez bien approvisionnés nous avons constaté que l'industrie n'avait en mains qu'un peu moins de 15 pour 100 du charbon nécessaire pour les besoins de l'hiver suivant.

Plusieurs de nos membres ont répondu qu'ils avaient des contrats pour leur approvisionnement de charbon aux prix en vigueur pour les contrats d'achat au commencement de l'année, ce qui veut dire pour le charbon américain une moyenne de $3.50 la tonne aux mines, mais plusieurs d'entre eux nous disent que la livraison du charbon acheté sous contrat est en retard. Le résultat a été que ces industriels importants ont dû chercher leur approvisionnement où

ils ont pu sur le marché libre payant des prix en dehors de toute proportion au coût raisonnable de la production.

Dans un article contribué par M. E. E. Lucas, qui paraît dans le rapport final du contrôleur du combustible, en date du 19 mars, voici ce qu'on lit à la page 77: —

"Je ne suis pas autorisé à parler au nom de l'industrie des mines de charbon mais je crois qu'il est dans les limites du possible que la production du charbon des mines canadiennes pourrait être presque doublée avec l'ouverture des présentes tranchées. S'il en était ainsi nous pourrions soit en avoir assez au Canada pour répondre à tous nos besoins pourvu qu'il soit expédié là où il est requis, soit être en mesure d'équilibrer nos comptes avec les Etats-Unis en exportant une partie de notre production."

Pendant l'existence du contrôleur du combustible alors que les prix étaient fixés, au Canada ils étaient beaucoup plus élevés qu'aux Etats-Unis, et nous supposons qu'ils ont été fixés en allouant une marge raisonnable au-dessus du prix coûtant. Cependant si les mines canadiennes peuvent doubler leur production comme l'indique M. Lucas et si, à la suite de la coopération des divers intérêts que nous avons mentionnés précédemment, elles peuvent augmenter leur production, l'unité du coût de la production devrait atteindre un degré moins élevé comme résultat d'une plus grande stabilité dans les emplois et du choix de méthodes plus efficaces pour les travaux miniers, et le champ de distribution devrait s'élargir dans la proportion de la réduction dans le coût de production.

Un bon système de vente fortement appuyé par le gouvernement de l'Alberta a eu pour effet de faire employer une très grande quantité du charbon de l'Alberta dans la province du Manitoba et surtout dans la ville de Winnipeg. Nous croyons qu'un effort coordonné tel que nous l'avons suggéré sur une échelle nationale aura pour effet d'agrandir davantage la zone de distribution.

Bien à vous,

J. E. WALSH,
Gérant général.

M. LEONARD E. DRUMMOND est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quel est votre emploi?—R. Ingénieur consultant et ingénieur en mines.

Q. En quel endroit?—R. A Edmonton.

Q. Depuis combien de temps remplissez-vous cet emploi?—R. Depuis environ seize ans dans les travaux généraux de génie.

Q. Quelles ont été vos relations avec l'industrie houillère?—R. En qualité d'ingénieur en construction pour la *Dominion Coal Company* et pour la *Cumberland Railway and Coal Company.*

M. Cowan:

Q. Dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui. J'ai travaillé pour la *James W. Ellsworth Co.,* dans la Pensylvanie; pour la *International Coal Co.,* et pour le chemin de fer Canadien-Pacifique.

Le président:

Q. En quelle capacité avez-vous travaillé pour le Canadien-Pacifique?—R. J'étais ingénieur en construction et ingénieur des mines, et pendant les onze dernières

années j'ai été au service de la *Mountain Park Coal Co.*, de West Edmonton, en qualité d'ingénieur en construction et de gérant financier.

Q. Avez-vous préparé un exposé pour le comité?—R. Avant de procéder, me permettrez-vous de lire deux ou trois télégrammes que j'ai reçus ce matin, M. le président?

Q. Oui.—R. L'un est virtuellement dans les mêmes termes que celui que vous avez reçu de M. Young:

> "En vue de certaines allusions contenues dans les journaux de l'Ouest qui laissent prévoir un malentendu possible au sujet des droits sur le charbon américain entrant....

Le PRÉSIDENT: C'est déjà au dossier.

Le TÉMOIN: Ah! très bien. Il y a un autre télégramme que j'ai reçu qui ressemble beaucoup à celui de la *Northern Alberta Coal Operators' Association* nous demandant de contredire ce qui a été dit. Voici:

> "L'Association *Northern Alberta Coal Operators'* vous demande de contredire la déclaration que l'enlèvement des droits ne ferait aucune différence pour le commerce du charbon. La plus vive concurrence existe avec le charbon américain sur le marché du Manitoba et le maintien des droits combiné avec des taux de transport moins élevés est absolument nécessaire dans le meilleur intérêt du Canada.
>
> (Signé) "J. C. Dunn."

J'ai ensuite un télégramme que j'ai reçu de la *Alberta Industrial Development Association* disant:

> "Une plus grande consommation de charbon canadien signifie la stimulation de toutes les entreprises industrielles au Canada. Nous demanderions que le travail qui a été si bien commencé soit poursuivi par une commission de trois hommes compétents de la Nouvelle-Ecosse, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, expressément en vue de faire tous leurs efforts pour assurer le développement au point de vue économique et coordonner les efforts des gouvernements provinciaux au point de vue plus large de l'intérêt national.
>
> (Signé) "The Alberta Industrial Development Association."

M. MCKENZIE: M. le président; voulez-vous être assez bon de donner au comité une idée du but dans lequel ce témoin a été appelé afin que nous puissions suivre avec plus d'intelligence ce qu'il a à dire, ce qui nous sera possible si nous savons pourquoi on le fait venir. Aviez-vous dans l'esprit quelque chose de déterminé lorsque ce témoin a été invité à venir ici?

Le PRÉSIDENT: Je puis vous dire que peu de temps après la nomination de ce comité j'ai reçu une lettre de M. J. E. Walsh qui, si je ne me trompe, est le gérant général de l'association des manufacturiers canadiens, dans laquelle il était dit que les membres de cette association s'intéressaient grandement à la question de l'approvisionnement du combustible pour le Canada; qu'ils avaient constitué l'année dernière, un comité dans le but d'étudier cette question, et qu'ils avaient réuni beaucoup de renseignements; qu'ils avaient eu la coopération du témoin qui est avec nous aujourd'hui, M. L. E. Drummond, et dans cette même lettre on nous informait que M. Drummond aurait la compétence voulue pour nous renseigner, quant à leur point de vue—au point de vue industriel—sur ces questions.

Je puis vous dire qu'avant de recevoir cette lettre j'avais aussi écrit à l'association des manufacturiers canadiens, connaissant l'intérêt qu'elle prenait à cette question, comme d'ailleurs j'avais écrit à plusieurs autres personnes, les priant d'offrir leur coopération, leur aide et leur assistance et de s'intéresser au travail de ce comité,

et c'est en réponse à cette lettre que l'association des manufacturiers canadiens a suggéré de faire entendre M. Drummond. Je pourrais ajouter que nous avons souvent entendu parler de M. Drummond comme un homme bien qualifié pour communiquer au comité des renseignements qui nous seront bien utiles.

M. McKENZIE: La raison qui motivait ma demande c'est qu'au cours de l'enquête faite par ce comité, comme devant tout tribunal, il y a certaines causes à plaider et certains points à soulever devant le tribunal, et nous nous attendons à ce que la preuve faite par ces témoins porte sur ces points. Je ne cherche pas du tout à dicter au témoin ce qu'il a à dire, mais j'aimerais à avoir une idée de l'histoire qu'il doit conter au comité, afin que nous puissions concentrer nos pensées sur les idées qu'il nous communiquera. C'est tout.

M. COWAN: Vu que ce témoin a déjà lu un document venant de la *Alberta Industrial Development Association* j'aimerais à lui poser une question.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. Cowan:

Q. Quelle est cette association? Quel est son but et depuis combien de temps est-elle en existence? De plus est-elle aidée financièrement par le gouvernement provincial?—R. La *Alberta Industrial Association* a été formée il y a quelque trois ans, je crois que c'est cela, avec l'idée de voir ce qui pourrait s'accomplir au point de vue de l'industrie, dans l'Alberta, et elle réussit dans le temps à obtenir des fonds considérables, non seulement du gouvernement de l'Alberta, mais encore de presque toutes les industries et intérêts divers de la province, dans le but d'induire les capitaux étrangers à venir dans l'Alberta et de fournir à ces capitalistes tous les renseignements possibles. Chaque année elle a fait venir des représentants des Etats-Unis et de l'Est du Canada afin de les renseigner sur les lieux. L'année dernière l'association des manufacturiers a dirigé un très grand nombre de leurs membres vers l'Ouest à qui ont été communiquées de nombreuses données relatives à la situation dans l'Ouest et qui ont appris ce que l'on pouvait faire pour eux non seulement en ce qui concerne la question du combustible, mais aussi en ce qui concerne toutes les questions touchant le développement du commerce, et ils étaient et ont toujours été d'opinion que le développement des houillères de l'Ouest entraînerait le développement du Canada, et il serait possible que certaines industries trouveraient meilleur marché d'établir leur centre d'affaires plus à l'ouest pour se rapprocher des mines de charbon.

M. COWAN: C'est là un point que je désirais soulever, monsieur le président, que le gouvernement de l'Alberta se rend vivement compte des possibilités d'établir de nouvelles industries dans les endroits qui renferment des houillères pour les industries canadiennes.

Le président:

Q. Voulez-vous continuer, M. Drummond?—R. Puis-je vous dire une chose? Je ne sais pas exactement ce que l'on veut de moi, mais il y a une chose que je voulais dire ici. En passant en revue la preuve soumise par les témoins qui m'ont précédé, je ne crois pas que l'on ait clairement établi qu'une grande partie du charbon de l'Ouest est du charbon propre à l'usage domestique, ce qui est essentiellement différent de ce que l'on a désigné ici comme du charbon mou.

M. COWAN: C'est justement là le point que je mentionnais l'autre jour, monsieur le président. Je crois que ce serait bien de mettre dans l'esprit des membres de ce comité que les gens de l'Ouest ne parlent pas du charbon de l'ouest dans les mêmes termes que les gens de l'est.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le témoin peut continuer.

Le TÉMOIN: Le point est celui-ci: Nous avons dans le Nouvelle-Ecosse du charbon mou, ou du charbon bitumineux—probablement il serait avantageux d'éliminer

les mots "charbon mou" parce qu'il y a toujours tendance plus ou moins à la confusion. Vous avez dans la Nouvelle-Ecosse le vrai charbon bitumineux, c'est un charbon propre à faire du coke. Vous avez aussi dans l'Ouest—il est possible qu'il serait préférable de savoir sous ce rapport que les possibilités en fait de charbon bitumineux dans l'Ouest sont encore plus encourageantes que dans la Nouvelle-Ecosse.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il y en a plus?—R. Oui, beaucoup plus. Où je veux en venir c'est que vous avez au Canada un problème...

M. McKenzie:

Q. Vous avez dit "charbon propre à l'usage domestique" et "charbon bitumineux", y a-t-il une différence?—R. Absolument.

Q. Que voulez-vous dire par là?—R. Je veux dire que le charbon domestique prendra la place de l'anthracite, et c'est tout ce que je veux dire. Les deux mots sont identiques en tant que mon témoignage est concerné.

Q. Je veux m'éclairer sur ce point. Vous parlez du charbon domestique et du charbon bitumineux?—R. Oui.

Q. Est-ce que le charbon domestique est un charbon de meilleure qualité?—R. Le charbon domestique peut ne pas être de meilleure qualité. Je veux dire par "charbon domestique" un charbon qui brûle librement, qui dans des conditions de tirage peu accentué s'allumera et brûlera librement, comparé au charbon bitumineux qui exige un tirage plus ou moins fort, et qui se convertira en coke—me suivez-vous?

Q. Oui, le charbon domestique ne se convertit pas en coke?—R. Le charbon domestique dont je vous parle n'est pas du tout du charbon propre à faire du coke.

M. Chisholm:

Q. Vous avez parlé de l'Ouest?—R. Oui. Pour ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, elle n'a pas de charbon domestique, c'est simplement du vrai charbon bitumineux que vous avez dans la Nouvelle-Ecosse.

Q. Nous estimons que c'est du bon charbon domestique?—R. Oui, c'est du vrai charbon pour chaudières à vapeur. Nous avons la même condition dans l'Ouest, et en parlant du marché du centre du Canada, nous avons ces charbons qui brûlent librement sans avoir besoin de beaucoup d'attention ni qui exigent des conditions spéciales, et voilà les deux choses essentielles; vous pouvez obtenir la meilleure qualité, qui est l'anthracite, et vous avez dans l'ouest du Canada une quantité considérable de charbon qui, je pourrais dire, a donné une très grande satisfaction, c'est-à-dire qu'il existe dans un gisement beaucoup plus bas dans lequel se trouvent divers charbons domestiques qui prendront la place de l'anthracite. Je désirais faire ressortir ce point, parce qu'en repassant les témoignages déjà rendus, la chose n'avait pas été distinctement comprise. Probablement me sera-t-il permis d'appuyer un peu sur ce point. Ainsi que M. Pitcher, je crois que c'est lui, l'a expliqué l'autre jour, nous avons dans l'Alberta essentiellement un charbon crustacé. Il y a dans cette province les trois périodes qui sont très distinctes; le charbon du sommet, ou ce qui est appelé "la série d'Edmonton" —cela n'a pas de rapport au district connu sous le nom d'Edmonton ni à cette partie particulière de la province, mais nous voulons dire la partie supérieure de la série crustacée désignée sous le nom de "Série d'Edmonton".

Ensuite plus bas, dans la même formation, vous avez la "Série de Belly River" et encore plus bas le "Série de Kootenay".

Maintenant les deux charbons bitumineux qui correspondent aux charbons bitumineux de la Nouvelle-Ecosse sont ceux des montagnes alors que la saillie ou la pression a été assez forte pour soulever ces couches inférieures et les amener à la surface. Nécessairement, vous verrez que là où ce soulèvement a eu lieu le charbon se trouve à une hauteur considérable et le coût des travaux est habituellement plus élevé non seu-

lement parce que le charbon est beaucoup plus difficile d'extraction mais aussi les conditions d'abri et l'état du charbon sont tels qu'il faut encourir plus de dépenses dans la poursuite des opérations minières. Cela exige aussi une plus grande attention parce que la couche immédiatement au-dessus du charbon est plus friable, ce qui ordinairement entraîne toujours une certaine quantité de la couche supérieure à se mêler au charbon, d'où plus d'ouvrage pour le triage, et le reste.

J'ai remarqué au cours de la preuve que l'on avait fortement critiqué au sujet de la question du coût de production. Je vous dirai un mot ici au sujet du coût dans la série de Kootenay. Dans les gisements de Kootenay le coût est probablement quatre fois celui des régions des prairies où le terrain est plat ressemblant en cela aux conditions physiques du côté américain. Dans la Pensylvanie, comme vous le savez, dans les districts bitumineux, vous avez virtuellement des zones plates,—des veines plates. Vous avez quelque peu des conditions semblables dans l'Alberta, à quelque distance des montagnes, où la condition du charbon n'est pas égale à celle du charbon de la Pensylvanie. Je désirais vous faire voir que dans les montagnes où un tel soulèvement a eu lieu et où le charbon a été amené à la surface la nature des travaux miniers est plus sérieuse et le coût plus élevé. Si l'on désire me poser quelques questions à ce sujet je serai heureux d'y répondre aussitôt que j'en aurai fini avec ces points.

En nous éloignant des montagnes nous échappons à l'influence de l'action géologique et nous tombons dans la Série de Belly River qui est la plus ancienne des autres séries contenant du charbon dans l'Alberta. Dans cette dernière formation nous trouvons des conditions très remarquables, et je désirais en parler parce que vous avez fait des remarques concernant le coût des travaux miniers. Les conditions physiques dans la série de Belly River sont de nature telle que le coût de l'exploitation minière ressemblera beaucoup à celui des mines de la Pensylvanie quoique dans la Pensylvanie les conditions sont très extraordinaires et le coût bien bas. Il y a eu du charbon vendu en l'année '03—du charbon bitumineux vendu au prix le plus bas que je connaisse, soit 86 cents.

M. Keefer:

Où?—R. Du charbon du district n° 8, de South Pittsburg.

M. Cowan:

Q. C'est dans les Etats-Unis—R. Oui, de sorte que je suis plutôt sur mes gardes en vous disant que nous pouvons faire mieux, mais je crois que nous le pouvons.

M. Keefer:

Q. Pour le charbon à l'ouverture de la mine?—R. Sur wagons à la mine. Les conditions dont je vous parle existent dans des districts où les veines probablement sont plus larges qu'en aucun autre endroit du monde. La semaine dernière je suis allé sur l'embranchement de la *Alberta Coal* qui est à environ cent trente-sept milles à l'ouest d'Edmonton, et là nous avons des affleurements de houille qui ont une épaisseur de quarante à cinquante pieds qui sont exploités avec des pelles à vapeur. Présentement les conditions en cet endroit n'en sont qu'à la phase de développement de sorte que l'exploitation n'est pas aussi efficace ni poursuivie avec autant de soin qu'elle le sera dans l'avenir, mais vous pouvez apprécier facilement que le coût d'exploitation au moyen de pelles à vapeur sera bien, bien bas, comparé au coût des travaux miniers souterrains là où les couches sus-jacentes sont naturellement décomposées dans une certaine mesure comme résultat de la courbure et de beaucoup d'autres causes incidentes.

Maintenant dans ce district vous pourrez probablement miner le charbon à meilleur marché qu'en aucun endroit de votre district de la Pensylvanie, mais c'est le

coût du transport qui nuira à son emploi. Je devrais vous dire aussi que ce charbon à cause de la pression dans les versants—je ne sais si je m'explique clairement—

M. KEEFER: Oui, continuez.

Le TÉMOIN: Le mouvement à mesure que vous approchez des montagnes détermine une pression en cet endroit et cette dernière améliore la condition de ces charbons. Ces gisements de houille de la Rivière du Ventre *Belly-River* contiennent ordinairement de neuf à douze pour cent d'humidité, étant donné la condition existant dans la prairie, mais là où le mouvement a eu lieu près des versants, l'humidité a diminué de sorte qu'elle n'est plus que de deux à cinq pour cent.

Maintenant, ce que je tiens à rendre clair au sujet de ce charbon et même au sujet du charbon de formation plus récente connu sous le nom du charbon d'Edmonton qui s'étend par toute la province et pénètre dans la Saskatchewan, c'est qu'une couche de charbon est superposée sur une autre couche de qualité différente dû aux conditions locales et à la pression à laquelle elle a été soumise, de sorte que votre charbon qui dans des circonstances ordinaires serait du lignite, deviendra, après avoir subi cette pression, de qualité toujours meilleure jusqu'au moment où il correspondra à peu près au charbon de la qualité suivante, et je désire rendre la chose parfaitement claire, nous avons dans l'ouest toutes les qualités de charbon voulues qui nous permettent de pouvoir remplacer le charbon de n'importe quelle qualité que vous avez dans l'est.

Pour revenir au charbon de Kootenay. Le marché pour ce charbon de Kootenay est presque entièrement limité aux chemins de fer qui l'utilisent. Durant la dernière année une certaine quantité a été vendue pour fins industrielles mais l'usage en a été limité à cause de la concurrence du charbon américain. L'honorable M. Côté, M. Pitcher et M. Young ont tous donné des renseignements à peu près de cette nature mais je désirais parler plus particulièrement de l'emploi qu'on pouvait faire du charbon des séries de la Rivière du Ventre *Belly River* et d'Edmonton, parce que la distinction n'avait pas été assez bien définie. Ces charbons feront concurrence aux autres pourvu que le prix en soit assez bas. Les chemins de fer à certaines périodes de l'année sont obligés d'utiliser le charbon bitumineux au lieu des autres qualités de charbon brûlant d'un feu plus propre et ne formant pas de coke, parce que pendant certaines saisons il leur est défendu de se servir de ces dernières vu qu'elles donnent trop d'étincelles et mettent le feu, dans certaines conditions, aux récoltes et aux forêts, et par conséquent pendant la saison d'été il est défendu aux chemins de fer d'employer le lignite et les charbons qui brûlent librement; cependant cela ne s'applique pas à l'usage industriel, et lorsque le gouvernement de l'Alberta a conduit l'hiver dernier des essais sérieux à Winnipeg, les charbons de lignite sont ceux qui ont donné les meilleurs résultats d'efficacité à cause du prix à meilleur marché auquel ces charbons peuvent être achetés. Vous avez—

M. McKenzie:

Q. Dans Winnipeg, les charbons de lignite sont ceux qui ont produit les meilleurs résultats parce qu'ils étaient le meilleur marché? Est-ce cela que vous voulez dire?—R. Je veux dire qu'à cause de leur bon marché ils ont donné de bons résultats, mais les résultats au point de vue de l'efficacité n'étaient pas aussi marqués que pour le vrai charbon bitumineux de meilleure qualité.

Q. Je voyais bien qu'il y avait méprise de votre part parce que le prix n'a rien à faire avec l'efficacité?—R. Non, pas du tout, mais l'usage de ce charbon devient plus économique à cause de son prix inférieur. Les charbons bitumineux sont d'une efficacité beaucoup plus marquée; nos charbons bitumineux de l'ouest ont un rendement allant jusqu'à quatorze mille et quatorze mille deux ou trois cents Unités Thermiques Britanniques, tandis que le charbon des Prairies, qui est un lignite de première qualité—ce que vous pourriez presque appeler du charbon américain—n'a pas

un rendement qui dépasse douze mille unités dans le plus, mais à cause de leur prix à meilleur marché on l'emploie avec beaucoup d'efficacité et il donne une très grande satisfaction, comme je l'ai dit, sur le marché de Winnipeg.

M. Ball:

Q. Lorsque vous en venez à la question du transport du charbon, l'efficacité est tout en fait de transport?—R. Chaque sorte de charbon a une valeur combustible et du charbon de qualité inférieure a été transporté pour des distances considérables, bien que, comme vous le dites, à moins d'être assez dur il ne pourrait pas se maintenir pour de longues distances.

Q. Une bonne partie de ce charbon est trop cher même à n'importe quel prix? —R. Précisément, mais vous devez vous rappeler qu'une bonne partie de ces charbons dans l'Ouest possèdent presque autant d'efficacité que votre charbon bitumineux.

J'aimerais à vous mentionner un autre point relativement aux marchés sur lequel on n'a pas jusqu'ici appuyé. Il a été dit par un représentant du chemin de fer de l'Etat que ce dernier brûlait son charbon jusqu'à Winnipeg, et une ou deux divisions au delà de Winnipeg durant l'année. . .

M. Chisholm:

Q. Brûlait quel charbon? Vous dites "son charbon". Que voulez-vous dire?

M. Keefer:

Q. Quel est le charbon qu'il amène à l'est de Winnipeg?—R. Ce chemin de fer brûle le charbon de Mountain Park, de Brûlé et le charbon de Brazeau. D'un autre côté le Pacifique-Canadien a pendant de nombreuses années amené son charbon jusqu'à Broadview seulement qui est un endroit divisionnaire à l'ouest de la frontière manitobaine, et c'était pour cette ligne plus ou moins une règle que c'était l'endroit où le coût du charbon de l'est égalisait le coût du charbon de l'ouest. Je ne vois pas en quoi nous puissions trouver à redire, seulement nous ne pouvons pas voir pourquoi le Pacifique-Canadien ne traite pas avec justice le charbon de l'Ouest lorsque certains d'entre nous avons fait faire des essais à Winnipeg sur le chemin de fer de l'Etat et démontré à ses officiers l'efficacité du charbon de l'Ouest employé sur ses locomotives et avons comme résultat obtenu des commandes pour ce charbon livrable à Winnipeg ou plutôt à Rivers qui est le premier point divisionnaire à l'ouest de Winnipeg.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Pouvez-vous vous servir de la carte qui est derrière vous pour expliquer ce que vous dites?—R. Broadview est ici exactement (indiquant) tandis que le chemin de fer de l'Etat—nos essais nous ont conduit jusqu'à Rivers qui est le premier point divisionnaire à l'ouest de Winnipeg.

M. Keefer:

Q. "Broadview est ici exactement" ne veut rien dire dans le dossier. Veuillez donc donner plus de détails?—R. C'est le premier point divisionnaire à l'ouest de la frontière manitobaine.

M. COWAN: C'est sept cents milles à l'ouest de Fort-William.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Combien à l'ouest de Winnipeg?

M. COWAN: Quelque 200 milles à l'ouest de Winnipeg.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Et le chemin de fer de l'Etat transporte son charbon deux ou trois cents milles à l'est de Winnipeg?—R. Je ne puis dire exactement jusqu'où. Ils l'ont employé sur deux divisions à l'est de Winnipeg.

[M. Leonard E. Drummond.]

Q. Probablement environ trois cents milles?—R. Probablement. Je sais qu'on s'en est servi à l'est de Winnipeg l'an dernier, mais jusqu'à quel point, je ne saurais le dire.

M. Cowan:

Q. En d'autres termes, le chemin de fer Pacifique-Canadien transporte ou emploie le charbon à des points à peu près égaux entre Fort-William et les Montagnes? —R. Oui.

Q. Et en plus du transport par son chemin de fer, il doit aussi payer le transport par voie d'eau et aussi le transport par voie ferrée dans la Pensylvanie?—R. Oui.

M. COWAN: Cela me semble une proposition des plus absurdes.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Pourquoi le Pacifique-Canadien fait-il cela? Quelle en est la raison?—R. Je ne le sais pas d'une manière certaine.

Q. Ce chemin de fer possède des mines aux Etats-Unis; je suppose que cela y est pour quelque chose?

LE PRÉSIDENT: S'il en connaît quelque chose très bien, mais s'il n'en connaît rien, aurons ici des représentants du Pacifique-Canadien et ils pourront peut-être vous donner ce renseignement mieux que ce témoin.

M. DOUGLAS (Cap-Breton: Ce serait très avantageux de l'obtenir de M. Drummond.

LE PRÉSIDENT: S'il en conaît quelque chose très bien, mais s'il n'en connaît rien, il me semble que ce serait une perte de temps que de le lui demander.

M. McKenzie:

Q. Essayez d'obtenir sa déclaration après, s'il en a une à faire?—R. Je voulais porter à votre connaissance un point qui vous sera, je crois, de quelque utilité et c'est que je suis sous l'impression que les chemins de fer, et en particulier le Pacifique-Canadien, n'ont pas tenu compte du transport des marchandises qui a suivi le développement des houillères de l'Ouest. En étudiant cette question avec les autorités du Grand-Tronc, il y a un an, j'ai examiné les archives à seule fin de savoir au juste le chiffre du transport que ce chemin de fer faisait par suite du développement d'une houillère de 1,000 tonnes, disons, par jour, dans le but de déterminer les recettes que cela représentait à la compagnie du chemin de fer pour le développement de nos houillères de l'Ouest. Je ne sais pas si j'expose cela bien clairement. Je veux dire le transport des vivres et des marchandises pour l'approvisionnement de la mine et pour l'usage général—j'ai constaté que la *Mountain Park Coal Company,* au service de laquelle j'étais employé dans le moment, dépensait, ou plutôt, je vais m'exprimer autrement, que le chiffre d'affaires distinct de la *Mountain Park Coal Company* et autres qui achetaient des matériaux atteignait environ les $50,000 par mois ce qui devait représenter des recettes considérables pour la compagnie du chemin de fer; et cela est important pour les compagnies de chemin de fer; le développement de ces houillères de l'Ouest, l'augmentation de la population et l'augmentation du montant des recettes que les chemins de fer obtiendront en retour du nombre de tonnes qu'ils transporteront. Ils nous ont dit, par le passé: "Nous pouvons obtenir du charbon de la Pensylvanie à tel et tel prix. Nous pouvons le transporter pour un demi cent la "tonne-mille" ou le montant qu'ils nous représentent ordinairement. On nous a d'abord suggéré un demi cent par tonne-mille, puis on nous disait: "Nous ne pouvons pas acheter votre charbon plus loin qu'un certain point". On n'a pas tenu compte du développement de ces houillères ni du chiffre de transport que les chemins de fer ont fait par suite du développement de ces régions. Je crois que c'est un point qui vaut la peine d'être mentionné.

M. Chisholm:

Q. Trafic de toutes sortes, voyageurs et tout le service de transport?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Toutes sorte d'affaires?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Pour l'avancement de notre pays?—R. Oui. Il y avait des points—du moins on n'a pas fait un bien grand nombre de recommandations sur la situation de l'Ouest et si on me le permet, je voudrais faire une ou deux recommandations: au point de vue de l'usage industriel et domestique il serait probablement très avantageux si nous avions un système de déterminer la qualité afin qu'il ne soit plus question des valeurs relatives de ces charbons de l'Ouest. Vous comprenez facilement, que par suite des forts placements faits dans l'Ouest canadien, dont une certaine partie, n'a probablement pas été faite bien sagement, il serait bien difficile de déterminer la qualité du charbon de l'Ouest à moins que la chose ne soit sous la direction de l'Etat, parce que chacune des compagnies intéressées est convaincue que son charbon est probablement le meilleur charbon dans l'Ouest ou du moins aucune ne voudra admettre que son charbon est en quelque chose inférieur aux autres charbons.

M. KEEFER: Cela n'est pas particulier à l'Ouest. Nous trouvons la même chose dans la Nouvelle-Ecosse.

M. CHISHOLM: Il y a un peu d'exagération là-dedans.

Le TÉMOIN: Mais la vraie question, c'est que nous avons toutes sortes de charbon dans l'Ouest et la question est un peu plus compliquée.

M. Cowan:

Q. Vous avez acquis de l'expérience dans les charbons de la Nouvelle-Ecosse et les charbons de l'Ouest; vous comprenez aussi les charbons des Etats-Unis?—R. Oui.

Q. En supposant que nous établissions un système de classement, les charbons canadiens, en général, c'est-à-dire notre meilleur charbon, soutiendraient-ils la comparaison avec les charbons des Etats-Unis? Quel en serait le résultat?—R. Je ne crois pas que cela serait préjudiciable au charbon canadien pourvu que vous fassiez le classement du charbon tel qu'il se présente. Comme je vous l'expliquais il y a quelques minutes, nous avons certaines difficultés avec notre charbon de l'Ouest. La valeur des échantillons de choix de nos charbons de l'Ouest sera aussi forte que tout ce que vous pourrez trouver aux Etats-Unis.

Q. C'est exactement ce que je voudrais savoir. Vous êtes convaincu qu'il se trouve du charbon bitumineux ou du bon charbon qui sert pour les fins domestiques en Canada, ou du charbon mou si vous voulez l'appeler ainsi, qui est aussi bon que le charbon américain?—R. Oui.

Q. C'est ce que j'ai essayé de découvrir. Je n'ai pu encore obtenir ce que je cherchais.—R. Il n'y a pas de doute sur la valeur de ces charbons. J'ai toutes sortes d'analyses que pour la plupart j'ai faites moi-même, des charbons canadiens et américains et il n'y a pas de doute sur les valeurs relatives de ces charbons. Nous possédons du charbon dans l'Ouest aussi bon que tout le charbon qui a été extrait dans les mines américaines.

Q. Ecoutez, écoutez. Vous dites dans l'Ouest. Cela s'applique-t-il aussi à la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. C'est la meilleure réponse que nous ayons encore obtenue, monsieur le président. Il m'a fallu deux semaines pour l'obtenir.

M. Ball:

Q. Votre charbon de l'Ouest est de qualité différente dans les différentes mines?—R. La qualité varie beaucoup comme j'essayais de vous l'expliquer il y a un moment,

par suite des couches dans lesquelles le charbon est miné, que ce soit dans la zone de Kootenay, dans celle de la rivière Belley, ou dans celle d'Edmonton, mais pris dans ces différentes zones, la qualité varie encore d'après les endroits, par suite de la pression qui a été exercée dans ces différents endroits.

M. Cowan:

Q. Si nous prenons le charbon de l'Alberta, de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse et si nous le comparons au charbon qui nous vient des Etats-Unis dans la province de Québec et dans la province d'Ontario, notre charbon fera bonne figure. C'est ce que je veux établir.—R. Certainement. Je ne sais s'il serait de quelque avantage de rappeler ici la dernière année avant la première convention des exploiteurs de mines et des marchands de charbon de l'Ouest canadien. Le rapport indique les différentes qualités de charbon que l'on trouve dans l'Ouest et le système de classement de ce charbon. Ce n'est peut-être pas le temps de soulever une question de ce genre. On y indique tout simplement les différentes divisions dans lesquelles le charbon de l'Ouest peut être classer.

M. KEEFER: Je crois que c'est là un détail. Ce que nous voulons savoir c'est où nous pouvons trouver du charbon, etc.

M. Ball:

Q. Je crois que la qualité est une chose très importante, de même que si votre charbon de l'Ouest varie en qualité, les mines où se trouvent le meilleur charbon devraient être exploitées les premières, parce que c'est une chose très importante lorsque le charbon de la Pensylvanie nous arrive.

M. COWAN: C'est pourquoi j'ai essayé d'appuyer sur la question du classement, parce que si le charbon était bien classé on ne ferait pas venir ici du charbon de qualité inférieure à des endroits où il ne serait pas avantageux de ce faire.

M. McKenzie:

Q. Trouvez-vous que la question de la variation de qualité dans la Nouvelle-Ecosse soit semblable à celle de l'Ouest?—R. Pas du tout, parce que ces charbons n'appartiennent pas à la même époque carbonifère.

Q. Il ne s'y produit pas de boursouflement?—R. Pas de la même manière. Dans certains cas le charbon s'élève en monticule, mais les monticules ne sont pas aussi accentués que dans d'autres cas.

Q. Pouvez-vous dire, en règle générale, que les charbons de la Nouvelle-Ecosse sont tous de la même qualité?—R. Ils sont de la même qualité générale, du charbon propre à faire du coke, bien qu'il y ait une grande différence entre le charbon du Cap-Breton, celui de Springhill et celui de Pictou.

Q. Se trouve-t-il dans la Nouvelle-Ecosse du charbon dont la qualité devient inférieure lorsqu'il est exposé à l'action de l'air pendant une certaine durée de temps? Se trouve-t-il réduit en poussière? Nous savons qu'il y a du charbon qui n'est pas ainsi affecté. En savez-vous quelque chose?—R. Je ne me suis pas occupé du tout de cet aspect de la question.

Q. Supposons que nous obtenions quelques idées des quantités de charbon que vous avez là-bas, prenez l'Alberta, avec un rendement, disons, de 20,000,000 de tonnes par année. En supposant que vous obteniez ce rendement, pendant combien de temps l'approvisionnement de charbon durerait-il?—R. Je ne crois pas qu'il se trouve quelqu'un pour répondre à cette question. Le charbon s'y trouve là-bas en quantités presque illimitées, bien qu'il serait peut-être à propos de faire remarquer, s'il m'est permis de faire allusion à ce fait, que 25 points dans les couches Kootenay où se trouve un service de transport par chemin de fer, c'est-à-dire 25 points où les chemins de fer se rendent en traversant la première chaîne de montagne, jusqu'à un district où l'on

peut attaquer les couches Kootenay, c'est le réseau de Crow's Nest, la ligne maîtresse du Canadien-Pacifique connue sous le nom de réseau Brazeau, la ligne connue sous le nom d'embranchement des houillères de l'Alberta, et la ligne de Mountain Park, et la ligne principale du chemin de fer de l'Etat et du Grand-Tronc. Il y a un grand nombre d'autres points où l'on pourrait établir des moyens de transport par voie ferrée. Actuellement, on ne travaille qu'en cinq endroits des zones Kootenay. La question que vous soulevez est l'exploitation de la meilleure qualité de charbon. Je crois que chacune de ces mines dans le moment—cela ne comprend pas seulement les cinq points, mais il y a plusieurs points à chacun de ces endroits situés le long du chemin de fer qui traverse les montagnes, et le nombre de ces points peut être augmenté assez considérablement; mais, par suite du fait que la vente de charbon bitumineux est plus ou moins restreinte, je doute fort que les conditions permettent de pousser d'avantage les travaux de développement pour le moment. S'il s'agit d'obtenir rapidement un certain nombre de tonne des charbon, vous pouvez en trouver des quantités presque illimitées de la qualité inférieure des lignites parce que vous le trouvez dans la prairie où il est très facile de l'atteindre. Vous allez aussi le long de l'embranchement de houillères de l'Alberta, plus bas que ce que l'on appelle le mille 37, vous constatez que le chemin de fer longe sur une distance de près de 20 milles l'affleurement de ces vastes filons qui peuvent être exploités, et où vous pouvez obtenir un nombre de tonnes considérables en très peu de temps.

Le président:

Q. Il vous faudrait un marché plus vaste?—R. On a besoin d'un plus vaste marché.

Le PRÉSIDENT: Il y a ici ce matin, un nombre de manufacturiers qui aimeraient peut-être de poser certaines questions pratiques au témoin. Le comité consent-il à ce que ceux de ces manufacturiers qui auraient des questions à poser puissent le faire par l'entremise d'un des membres du comité?

M. KEEFER: Laissez-le terminer son exposé d'abord, et nous serons heureux ensuite d'entendre les questions des manufacturiers.

Le TÉMOIN: J'étais à donner des idées au sujet des recommandations. Si la chose était possible, j'aimerais que l'on recommande que le gouvernement coopère dans l'Ouest au développement de ce pays de l'Ouest. Le coût d'exploitation minière dépend en grande partie du coût initial de chacune de ces mines, et le fait d'aller dans un territoire nouveau a exigé nécessairement de grands travaux de prospection, des travaux considérables de développement qui ont été plus ou moins inutiles parce qu'on ne les avait pas faits aux endroits les plus avantageux et nous n'avons eu pratiquement aucune aide du gouvernement fédéral dans ce district minier. Dans une certaine mesure nous avons eu de l'aide au point de vue géologique purement d'une manière générale. Au cours des cinq dernières années le gouvernement nous a aidés au point de vue géologique dans le district du Nid-de-Corbeau, dans une moindre mesure le long de la ligne du Canadien-Pacifique, mais pratiquement rien n'a été fait dans le nord de la province. Le gouvernement fédéral a retiré des recettes considérables du nombre de tonnes de charbon qui a été produit dans les mines de l'Ouest, et il nous a bien peu aidés. Il me semble que l'on pourrait faire quelque chose pour nous aider dans ces travaux des débuts, parce qu'après tout l'encouragement donné à ces exploiteurs qui travaillent dans ce district, que ce soit dans le nord ou dans le sud; affectera sensiblement toute la population non seulement de l'Ouest, mais encore de toute la partie centrale du Canada.

M. Chisholm:

Q. Quelle serait la nature de l'aide dont vous parlez?—R. Je pense actuellement à un examen plus ou moins complet de la situation là-bas, et de l'aide de temps en temps, des recommandations et des données qui pourraient nous aider à trouver un

marché et nous fournir les renseignements voulus pour établir une comparaison avec d'autres zones.

M. Cowan:

Q. Vous voulez dire, à ce que je comprends, que les travaux géologiques n'ont pas été suffisants?—R. Ils n'ont pas été tout à fait suffisants. Prenez, par exemple, ce qui s'est fait dans la zone que je connais depuis plus de dix ans—ils nous a fallu y aller sans aide du gouvernement fédéral, aucun renseignement sur formation géologique ou aucun renseignement au point de vue géologique, mais il nous a fallu travailler nous-mêmes tous les détails, établir les conditions et développer nos mines à nos propres frais.

M. Keefer:

Q. Je pense que le personnel de la division géologique était bien incomplet durant la guerre. C'est un point dont il faut tenir compte. Vous avez raison. On s'en occupe maintenant?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Les données ont-elles été assez exactes?—R. Je crois que M. Rose et les autres ont fait un excellent travail à la Passe-du-Nid-de-Corbeau pendant les quelques dernières années.

Q. Ce qu'ils ont fait a été bien fait?—R. Assez bien fait.

Q. Ils n'en ont pas fait assez?—R. Ils n'en ont pas fait assez. Lorsque j'étais dans le district du Nid-de-Corbeau au service de la *International Coal Company* nous n'avions pratiquement rien pour faire les premiers travaux de développement. La division des levés géologiques y a envoyé ses hommes après que les travaux de développement eurent été faits, mais tout cela a été du très bon travail; cependant cela n'a pas empêché les personnes intéressées de subir certaines pertes.

Q. Vous avez parlé des recettes du gouvernement fédéral. Quelles recettes le gouvernement tire-t-il de ces mines?—R. Il reçoit environ cinq cents par tonne et il reçoit aussi son loyer annuel. Je crois que c'est à peu près tout ce que j'ai sur mes notes.

M. McKenzie:

Q. Nous avions ces renseignements déjà, mais pouvez-vous nous donner une idée de la quantité de charbon, c'est-à-dire de l'anthracite dans l'Alberta? Je veux dire pouvez-vous nous en donner le chiffre d'après les renseignements que vous pouvez recueillir là-bas concernant ce qui est assez exposé pour servir de base au calcul de la quantité de charbon que vous croyez posséder dans cette province?—R. C'est purement un calcul estimatif. Plusieurs estimations ont été faites pour des fins diverses. M. D. D. Dowling a fait ce calcul des quantités de charbon dans l'Ouest du Canada.

Q. Je ne parle que de l'Alberta actuellement?—R. Oui, je sais, de l'Alberta. Pour l'Alberta il donne—j'ai ici des chiffres qui sont, je crois, les chiffres fournis par M. Dowling, mais ce ne sont que des estimations—1,182,000,000 tonnes d'anthracite, 217,593,000,000 tonnes de charbon bitumineux, et 963,795,000,000 tonnes de lignite.

M. KEEFER: C'est une belle quantité de charbon.

M. MCKENZIE: Nous aimons à parler des choses considérables.

Le TÉMOIN: En parlant de l'anthracite, par exemple, la quantité du charbon anthracite n'est pas bien déterminée par l'exploitation dans l'Alberta. Ce que je veux faire ressortir....

Q. En somme, il est probable que vous ayez plus de charbon que vous ne le croyez? —R. Pas seulement cela, mais je veux établir ce point bien clairement; jusqu'ici, ce point n'était pas bien clair. Les couches Kootenay, lorsqu'on les travaille suffisamment

pour produire du charbon anthracite, produiront un charbon friable et ce charbon friable devra peut-être subir certain traitement pour le rendre propre à être mis sur le marché. Comme exemple de cela, prenez Banhead où le charbon contient environ de 9 à 10 pour cent de matières volatiles, et la quantité du charbon menu qu'on en extrait est tellement grande qu'on ne pourra exploiter cette mine qu'en y installant une fabrique de briquettes.

Q. Je n'ai plus qu'une question à vous poser. Avez-vous des filons sous-jacents dans l'Alberta? Je veux dire des filons qui se trouvent sous d'autres filons, ou sont-ils continus?—R. Non, il y a une grande quantité de filons dans chaque zone. Je parlais il y a un moment de ces filons de charbon dur, ou des filons de charbon semi-anthracite, qui se forment en tas. Nous avons sept ou huit filons là-bas, plus que cela en fait, dix ou onze filons qui se trouvent les uns sous les autres, séparés par une forte couche de roc et variant dans une certaine mesure au point de vue de la qualité, une différence appréciable dans la qualité, mais très manifeste; mais ce que je voulais faire ressortir c'est que la présence de l'anthracite dans l'Alberta est due à la pression des charbons des séries Kootenay, lesquels sont des charbons bitumineux, et par suite de cette pression la production donne du charbon anthracite qui est friable et qui aura peut-être besoin d'être mis en briquettes ou de subir un autre traitement pour le rendre propre au marché.

Q. Lorsque vous dites à ce comité que vous avez jusqu'à sept ou huit filons, et peut-être dix filons sous-jacents de charbon anthracite, comment savez-vous qu'il y en a autant que cela? Vous ne voyez pas tous les affleurements?—R. Nous voyons tous les affleurements là-bas, et on les exploite tous à Bankhead.

M. Keefer:

Q. Ils sont pratiquement à pendage vertical?—R. Pratiquement, oui. Les filons sont entièrement en montant. Plus au nord, dans l'embranchement de Mountain Park, ce que l'on appelle la *Cadoman Coal Company,* le filon est absolument debout; de fait, il est retourné.

M. McKenzie:

Q. Ce filon ne doit pas être très facile à travailler?—R. Les travaux de minage ont été faits à bien bon compte, parce qu'il n'y a pratiquement pas eu de minage à faire.

Q. Il se trouve pratiquement par gradins droits?—R. Ce charbon tombe de lui-même du moment que vous ne voulez pas du charbon en gros morceaux, et ce genre de minage est très peu dispendieux, mais vous ne pouvez pas en retirer ainsi du charbon pour l'usage domestique parce que lorsque le charbon arrive dans les wagons du puits, c'est probablement déjà du menu charbon. Il y a d'autres mines plus loin sur ce même embranchement et qui contiennent seulement du charbon pour l'usage domestique et, parce qu'elles se trouvent placées verticalement il est très difficile d'en retirer des quantités suffisantes de charbon en gros morceaux pour le vendre pour l'usage domestique, c'est-à-dire, qu'une grande partie de ce charbon est perdue.

M. Cowan:

Q. J'ai brûlé de ce charbon de Bankhead pendant un an dans des fournaises à air chaud. C'est à peu près la même chose que l'anthracite américain. De fait, je le préfère à cet anthracite américain?—R. Il prend feu plus facilement.

M. Keefer:

Q. Avez-vous terminé votre exposé?—R. Je crois que oui.

Le président:

Q. Les manufacturiers désirent-ils poser des questions d'abord?

M. McKenzie: M. McCrea est ici.

[M. Leonard E. Drummond.]

M. Keefer:

Q. La question de votre charbon se réduit à une question de transport?—R Simplement une question de transport.

Q. Simplement un problème de transport?—R. Oui.

Q. J'aimerais d'attirer votre attention sur ce point pour un moment. Quelles recommandations pouvez-vous nous faire dans le but d'essayer de faire venir votre charbon en Ontario? De Montréal à Winnipeg se trouve cette partie du Canada où il n'y a pas de charbon et il faut que le charbon y soit amené de l'Est ou de l'Ouest. Que pouvons-nous faire en vue de trouver la solution de ce problème?—R. Au point de vue du charbon, il ne s'agit que d'une question de coût.

Q. Mais comme vous le dites, prenez, par exemple, les réseaux des chemins de fer de l'Etat, le coût actuel sur cette ligne (indiquant sur la carte).

LE PRÉSIDENT: Indiquez la ligne. Le rapporteur doit prendre note de cela. Dites de quelle ligne vous parlez.

LE TÉMOIN: Prenant d'abord le réseau du chemin de fer National et en premier lieu le charbon bitumineux, la distance qui sépare la zone de charbon bitumineux d'Edmonton est d'environ 129 milles. La distance jusqu'à Winnipeg est d'environ 800 milles et, par le même chemin, pratiquement mille milles pour se rendre aux zones houillères, votre taux est actuellement de $5.5C ou 5.5 mills.

M. McKenzie:

Q. Est-ce la grosse tonne?—R. C'est pour la petite tonne, deux mille livres.

M. Keefer:

Q. Cela veut pratiquement dire sur une tonne de charbon, $10?—R. Non, $5.50 par tonne. Votre taux actuel est de $5.50. Maintenant l'an dernier nos taux de charbon n'ont été augmentés que de bien peu.

Q. Je ne veux pas vous interrompre, continuez. Vous vouliez nous aider à résoudre ce problème.—R. La distance jusqu'à la tête des Lacs donne encore 437 milles, puis continuez avec la détermination de cette distance, vous arrivez à Midland qui est le premier point de départ d'où nous pouvons déplacer le charbon américain jusqu'à Winnipeg. Je ne crois pas qu'il y ait de doute à ce sujet. Nous avons un taux dans les houillères de l'Alberta. A l'ouest de Vancouver, il est de $3.20. La distance est de 827 milles. Vancouver est un peu plus loin. Cela est dû au fait que le transport se fait sur un double chemin de fer, deux chemins de fer, l'ancien chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien National. Toutefois, le taux sur cette distance était pratiquement de $4. Je suppose que l'on considérera ce taux comme une offre avantageuse parce qu'on l'a offert aux compagnies de charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Qui est ce "on"?—R. Le chemin de fer Canadien National.

Q. Le C.P.R. est-il sur même pied à ce point de vue?—R. Non, son taux n'est pas aussi bas. Le plus bas taux en Canada est le taux que le chemin de fer Canadien-National, ou l'ancien Grand-Tronc, a offert aux compagnies de ce district, ici, dans l'Alberta.

M. Ball:

Q. A quel point de l'Alberta?—R. Les mines adjacentes au chemin de fer Canadien-National, ce sont celles du Mountain-Park, et six ou sept mines situées le long de la zone houillère.

Q. N'y a-t-il aucune cité ou ville par lesquelles vous pouvez les désigner, ou les noms des zones?—R. On le connaît simplement sous le nom de district de Mountain-Park, de district du parc Jasper et les houillères de l'Alberta.

M. Keefer:

Q. Si je comprends bien le point de votre exposé, voici: Nous ne voyons pas les moyens de faire venir du charbon de l'ouest d'Ontario?—R. Je voulais en venir à ceci que si l'on pouvait trouver le moyen d'adopter le taux que l'on a déjà accordé dans l'Ouest, lequel est de un mill et demi plus bas que le taux actuel, adopté à Winnipeg —si ce taux était adopté sur toute la distance—sauf le taux en vigueur ici (indiquant sur la carte) nous aurions alors un taux de transport, jusqu'à Toronto, de sept piastres et quatre-vingt-quatre cents.

Q. Et quel serait le coût du charbon?—R. Parlant en chiffres ronds? Le charbon se vendrait à....

Q. Aux wagons?—R. Aux wagons, probablement à un prix aussi bas que $4, et peut-être moins, si l'on réduit quelque peu les salaires.

Q. Le coût du charbon à Toronto serait de combien?—R. Sept piastres et quatre-vingt-quatre cents serait le taux du transport, pourvu que l'on se serve du même transport....

Q. C'est le transport par voie ferrée sur toute la distance?—R. C'est le transport par voie ferrée sur toute la distance.

Q. Pourriez-vous le vendre à meilleur marché, comme vous l'avez fait pour le charbon de la Pensylvanie, en le transportant par voie d'eau sur une partie de la distance?—R. Je le crois.

Q. De combien meilleur marché? Ce serait simplement renverser la manière d'agir?—R. Ce serait renverser la manière d'agir, je suppose. La seule chose, c'est que cela ne se ferait peut-être pas très bien parce que la plus grande partie du transport par voie d'eau se ferait sur le lac.

Q. La question revient à la cargaison pour le retour?—R. Oui, il s'agit de la cargaison pour le retour.

Q. Etudions un peu cette question. Supposons que vous ayez la cargaison de retour, vous devriez pouvoir y arriver pour le double du taux, parce qu'ils remontent le lac aujourd'hui pour prendre la cargaison de retour et ils ont déjà amené du charbon du lac Erié pour?—R. Trente-cinq cents.

Q. Bien, disons, quarante cents; cela ferait quatre-vingts cents?—R. Oui.

Q. En supposant que vous établissez votre prix à quatre-vints cents, comment cela affecterait-il votre charbon à Toronto? Il n'y aurait plus de chargement de retour?—R. Cela ferait probablement une diminution de une piastre et demie à deux piastres.

Q. Par conséquent, ce transport par voie d'eau est de la plus grande importance? —R. Oui.

Q. Même à Toronto, en prenant votre charbon de l'Ouest?—R. Oui.

Q. Cela réduirait le prix de une piastre et demie, si vous le transportiez par voie d'eau?—R. Oui.

Q. Maintenant, je suppose que l'une des difficultés, si vous obtenez ce taux moins élevé par voie ferrée jusqu'à la tête des lacs, est la question de l'usage à faire des wagons?—R. Oui.

Q. Pusqu'il n'y aurait pas de chargement de retour pour ces wagons?—R. Non.

Q. Puisqu'ils ont du charbon venant de la Pensylvanie?—R. Oui.

Q. C'est une des raisons pour lesquelles le C.P.R. peut livrer économiquement son charbon à Winnipeg et ailleurs?—R. Oui.

Q. Parce qu'il doit ramener ces wagons pour les remplir de charbon?—R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Dans quel état se trouve ce charbon lorsqu'il arrive à Toronto, au point de vue de la dégradation?

M. KEEFER: Vous parlez du charbon de l'Ouest?

M. Chisholm:

Q. Le charbon de l'Ouest. Vous voulez le transporter à Toronto. Maintenant, si vous le faites passer des wagons dans le bateau et ensuite du bateau dans les wagons, ce charbon subira certainement une dégradation.

M. KEEFER: Je crois que je pourrais poser cette question: Serait-ce la même qualité de charbon que le charbon qui aurait été amené par l'autre voie et transporté par la même voie sur toute la distance?

M. CHISHOLM: J'aimerais entendre la réponse du témoin à cette question.

Le TÉMOIN: Quant à la dégradation, nous parlons du charbon bitumineux.

M. Chisholm:

Q. Je pensais que vous appeliez ce charbon du charbon semi-anthracite?—R. Dans ce district il n'y a pas de charbon anthracite le long du chemin de fer Canadien-National.

Q. Vous parliez du charbon bitumineux?—R. Oui, et par conséquent la dégradation, du moins pour le charbon bitumineux, est négligeable parce que vous vous servez de wagons semblables. Quant au charbon pour l'usage domestique, il y aurait probablement une certaine dégradation parce que le charbon se briserait, mais jusqu'à quel point il serait bien difficile de le déterminer.

M. Keefer:

Q. Le charbon de la Pensylvanie subit-il une dégradation?—R. Oui.

Q. Et il vous faut le faire passer des wagons dans les bateaux, puis des bateaux dans les wagons?—R. Oui.

Q. Et vous renversez simplement ce travail à Toronto?—R. Oui.

Q. De sorte que vous pensez entrevoir une chance pour nous, en obtenant un taux de transport moins élevé jusqu'à la tête des lacs, et le transportant ensuite par voie d'eau?—R. Je crois qu'il serait avantageux de le transporter ainsi sur une certaine distance, et j'y vois un plus grand avantage encore pour le charbon moins cher dont j'ai parlé il y a quelques minutes et que l'on pourrait bien aussi appelé le charbon sous-bitumineux, par suite du fait qu'il coûte bien meilleur marché. Quant à savoir si ces charbons donneront satisfaction et seront propres au marché d'Ontario, c'est une autre question, et il faudrait tenter l'aventure pour être en mesure de le savoir.

Q. Mais la clef de tout le problème c'est le transport?—R. Absolument.

M. Chisholm:

Q. Appliquant cette règle, vous supposez que vous obtiendriez le même taux à l'est des lacs qu'à l'ouest des lacs. En supposant que vous obteniez ces taux par chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse à Toronto—qu'en penseriez-vous alors?—R. Par chemin de fer? Bien, je ne crois pas qu'il y ait une bien grande différence, parce que la distance, disons de Sydney à Montréal, est de mille et un milles, si je me rappelle bien, et la distance de Montréal à Toronto...

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Nous a été donnée de trois cent trente-trois milles.

Le TÉMOIN: Oui, trois cent trente-trois, c'est bien cela, environ treize cents milles, et la distance de l'autre côté pour transporter votre charbon à Toronto est pratiquement de deux mille deux cents milles, de sorte que vous auriez ainsi l'avantage sur le transport par chemin de fer.

M. Keefer:

Q. Continuant la question de M. Chisholm, le charbon de la Nouvelle-Ecosse se trouve en bien meilleure position dans ce problème que votre charbon de l'Ouest, parce

qu'il n'y a pratiquement pas de transport à faire par chemin de fer; il y a un service de transport à bon marché par voie d'eau si l'on veut s'en servir?—R. Oui.

Q. On peut se rendre jusqu'à Montréal, par voie d'eau?—R. Oui.

Q. La difficulté c'est que les bateaux ne peuvent pas porter une cargaison assez forte?—R. Oui.

Q. Cela changerait-il votre situation s'il vous fallait faire passer ce charbon des bateaux dans les wagons pour le rendre jusqu'à Toronto?—R. Cela l'aggraverait.

Q. Comme on fait pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

M. McKENZIE: N'indiquez pas les réponses au témoin.

M. KEEFER: C'est notre témoin. Nous lui faisons pas subir un contre-interrogatoire.

M. Keefer:

Q. De sorte qu'en réalité, en y pensant bien et suivant la question de M. Chisholm, il ne s'agit pas d'une question de comparer le transport de la Nouvelle-Ecosse; il s'agit de faire ce transport par voie d'eau. Quel serait le taux par voie d'eau? Vous êtes un ingénieur et bien qualifié pour parler en la matière—quel devrait être le taux par voie d'eau, en supposant que vous ayiez un chargement de retour des ports de l'Ontario pour la Nouvelle-Ecosse?—R. Je pourrais dire environ soixante cents.

Q. En temps normal?—R. Oui.

Q. De sorte que vous devriez être capable de transporter votre charbon de la Nouvelle-Ecosse dans la province d'Ontario, si vous développiez votre système de canaux, à un taux de soixante cents ou de quatre-vingts cents, ou du moins, moins qu'un?—R. Je dirais à peu près une piastre, tenant compte toujours du tonnage.

Q. De sorte que si les gens de la Nouvelle-Ecosse veulent envoyer leur charbon ici, il leur faudra faire face à cette question du transport par voie d'eau?—R. Oui.

Q. M. Drummond, vous avez donné un taux pour le transport par les Rocheuses, soit une distance d'environ huit cents milles, un taux de quatre cents?—R. Oui.

Q. Cela veut dire .4 d'un cent par tonne par mille?—R. Oui.

Q. Sur le chemin de fer Canadien National?—R. Sur l'ancien chemin de fer Grand-Tronc.

Q. Et dans un pays montagneux encore?—R. Oui.

Q. Bien, je suppose que vous avez remarqué dans son témoignage que le Grand-Tronc se faisait payer à lui-même, ou du moins a porté dans ses livres un taux de un demi-cent par tonne de charbon transporté pour son propre usage?—R. Oui.

Q. Et que le chemin de fer Canadien National place ce chiffre à sept dixièmes de cent dans l'Est?—R. Bien, sept dixièmes, c'est la base sur laquelle tous les taux pour le transport du charbon ont été déterminés.

Q. C'est un principe général?—R. C'est le principe général pour la détermination des taux auxquels le tarif pour le transport du charbon a d'abord été établi.

Q. Et cela est général, je suppose, en Amérique, n'est-ce pas, ou seulement en Canada?—R. Non. J'ai ici toutes sortes de taux américains avant l'avance des taux. J'ai un grand nombre de taux avant l'avance de taux, aux Etats-Unis, aussi bas que 3¾ milles, c'est un peu plus que trois dixièmes, cela est pour un district central de concurrence à des points situés au centre de l'Ouest, et c'est la raison pour laquelle, l'an dernier, en établissant ce point devant M. Carvell, je ne pouvais comprendre le but du chemin de fer en nous accordant un taux, jusqu'à la Côte, d'environ quatre dixièmes, ce qui était à peu près la même chose que les taux américains, et que nous ne pouvions obtenir pour le district des Prairies un taux égal à celui qui nous avait été accordé dans la division des Montagnes.

Q. C'est la raison donnée pour cela?—R. On n'a donné aucune raison. Il a dit que les représentants des chemins de fer lui avaient expliqué qu'ils ne pouvaient faire le transport à ce taux. Il n'a donné aucune raison.

Q. Les chemins de fer ont-ils déclaré le taux pour lequel ils pourraient faire le transport? A-t-il été question de cela?—R. Il a laissé entendre que là-bas ils pourraient peut-être—je ne me rappelle pas bien au juste ce qu'étaient ces taux. Je me souviens maintenant l'avoir entendu dire que ces taux étaiet à peu près d'un demi cent la tonne-mille, mais je ne me rappelle pas le chiffre exact.

Q. Ce taux pour le transport par les Rocheuses s'applique au charbon que les chemins de fer transportent pour leur propre usage? Il s'applique aussi au charbon dont les consommateurs se servent, en outre des chemins de fer.

M. McKenzie:

Q. De fortes quantités de charbon américain sont livrées ici, à Port-Arthur. Connaissez-vous quelque chose du taux de transport par voie ferrée, si le transport se fait dans l'Ouest par Winnipeg? Savez-vous quels sont les taux qu'on demande?—R. On demande, à ce que je me rappelle, $3.10 dans le moment jusqu'à Winnipeg. Autrefois, le taux était de $2.50 pour cette distance de 437 milles jusqu'à Winnipeg.

M. Cowan:

Q. Demande-t-on un taux moins élevé pour transporter ce charbon américain de Fort-William à Winnipeg que celui que l'on demande pour le transporter de Winnipeg à Fort-William?—R. Je ne suis pas certain, mais je sais que le taux de Fort-William à Winnipeg est plus élevé que celui de l'Ouest à Winnipeg, parce que c'est un des endroits où je me suis rendu pour savoir exactement le taux que l'on demandait.

M. CHISHOLM: Il y a ici un manufacturier.

Le PRÉSIDENT: Le comité consent-il à ce que nous donnions aux manufacturiers l'avantage de poser des questions?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je consens volontiers, mais j'allais moi-même poser une question. Quel est le taux de l'Est. Vous avez ce renseignement, n'est-ce pas? Vous nous avez donné les taux des houillères jusqu'à la côte?—R. Le taux de la tête des lacs jusqu'à Winnipeg?

Q. Oui?—R. Je crois qu'il est de $3.10 de la tête des lacs jusqu'à Winnipeg.

Q. De vos houillères jusqu'à, disons, Winnipeg?—R. Jusqu'à Winnipeg, le taux est de $5.50 à partir des districts de charbon bitumineux. Ce taux se réduit à environ $5.00 lorsque vous êtes rendu à peu près au centre de la zone.

Q. Quelle comparaison établissez-vous entre ce taux et le taux en vigueur lorsque vous vous rendez jusqu'à la côte?—R. Il est bien plus élevé. Il est de 5½ mills contre 4 mills par tonne-mills.

M. Keefer:

Q. Pourriez-vous convertir ce taux en tonnes par mille?—R. Il est d'environ 5.5 mills par tonne-mills.

Q. L'autre est de 4?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il s'agit du charbon pour le commerce?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous donner le taux pour le charbon pour le commerce, de la Nouvelle-Ecosse à Montréal?—R. Je ne sais pas quel est le taux là-bas.

M. McKenzie:

Q. On avait l'habitude de transporter le charbon de Springhill à Montréal, il y a bien longtemps, pour trois dixièmes de cent par tonne par mills.

M. McCrea:

Q. Quelle était la raison de ce taux moins élevé dans les Prairies?—R. Je crois que ce taux était en grande partie dû au fait que l'on essayait de pousser le développement de l'Ouest. Jusqu'ici le système du Grand-Tronc y a été plus ou moins rémunérateur. Il ne faisait pas de trafic pour l'Ouest. Il faisait le transport du poisson et autres choses dans l'Est, de sorte que l'on essayait d'encourager le transport du charbon. C'est ce qui l'a surtout porté à accorder ce taux.

M. Cowan:

Q. Vous ne savez pas si l'Association des manufacturiers canadiens a pris des mesures pour essayer d'amener ses membres à ne se servir que de charbon canadien?—R. Monsieur McIntyre est ici aujourd'hui et il a probablement travaillé plus que toute autre personne pour propager cette idée d'amener les manufacturiers à porter un plus grand intérêt au développement de la région de l'Ouest.

Q. Monsieur Côté a parlé du transport par eau jusqu'à Winnipeg. En savez-vous quelque chose? Si l'on utilisait les biefs de la rivière et effectuait ce transport au moyen de barques?—R. De certains endroits de l'Alberta, la chose serait possible, comme aussi de certains centres de la Saskatchewan et d'Edmonton, mais la chose est si nouvelle que, je vous l'assure, je n'en ai point étudié les détails. J'ai tout simplement constaté, par son témoignage, qu'on avait entrepris la chose. On a étudié cette question depuis quelques années, mais on n'a jamais donné suite à l'étude qu'on en a faite.

Q. A l'heure actuelle la chose est encore à l'état de projet?—R. On n'en a rien fait jusqu'ici.

Q. L'idéal serait de charroyer le charbon par voie ferrée, si la chose était possible. Seriez-vous en mesure de proposer un moyen en vertu duquel votre service serait amélioré, et par lequel vous pourriez effectuer ce transport de telle façon que les chemins de fer pourraient transporter le charbon à un taux raisonnablement réduit?—R. Il n'y a pas de doute que l'on pourrait effectuer une certaine économie sur les fourgons destinés au transport du charbon; toutefois, au point de vue économique, et en ce qui a trait aux chemins de fer, les compagnies de transport doivent retenir pour le mouvement du grain un grand nombre de fourgons, et il en découle naturellement que l'on devrait utiliser ces fourgons à certaines époques de l'année, et cela tout à l'avantage des compagnies de chemin de fer, afin d'éviter la congestion qui peut survenir pendant les froids. Ainsi, je ne crois pas qu'elles se décident à changer leurs fourgons; nous sommes obligés d'utiliser les fourgons fermés pour une grande partie du transport du charbon, non seulement parce que ces fourgons sont plus propres au transport du grain, mais aussi parce qu'ils servent à protéger le charbon contre les éléments.

M. Cowan:

Q. Dans ces fourgons le charbon ne se détériore pas autant?—R. Non.

M. McKENZIE: C'est le mot; je suis heureux que vous en soyez là. Détérioration, c'est le mot propre; vous appeliez tous cela "dégradation".

Le PRÉSIDENT: Il n'y a plus que cinq minutes avant l'ajournement. Si M. McIntyre a quelques questions à poser, nous serons heureux de les entendre.

M. McINTYRE: Les questions que j'avais à poser ici l'ont été par différents membres du comité; d'ailleurs, ce que je tenais à savoir, c'était la différence entre le taux de transport à partir du district d'Edmonton à Winnipeg, comparé à celui du trans-

port à travers les Rocheuses; aussi la différence entre le taux de transport du charbon de l'Ouest à partir des mines à venir à la tête des Lacs, et le même taux à partir de la tête des Lacs vers l'Ouest; je comprends qu'à une certaine époque il y avait là une différence considérable.

M. McIntyre:

Q. (Continuant.) Si vous le permettez, je voudrais relever une déclaration faite, il y a quelques années, par le docteur McCallum qui prétendit que si les gens étaient forcés d'utiliser le charbon de l'Ouest, dans la province du Manitoba seule on serait obligé de mettre de côté quarante mille fournaises. Je voudrais voir cela réglé définitivement, car je crois que c'est très important si nous de l'Ontario décidons d'utiliser du charbon de l'Ouest; nous voulons savoir au juste si en utilisant ce charbon, nous serons obligés de mettre nos fournaises de côté.

M. Keefer:

Q. Qu'est-ce que cela fait? Vous pourriez utiliser les fournaises ordinaires? Vous pourriez les utiliser pour votre charbon domestique?—R. Assurément.

Q. C'est ce que j'ai fait l'hiver dernier et je n'ai eu aucun trouble.—R. Aucune difficulté.

Q. Et vous avez utilisé de votre propre charbon?—R. Oui.

Q. Nous en avons été satisfaits.—R. Oui.

Q. Ce n'est alors qu'une question de transport? Vous ne pouvez sortir de là.—R. J'ai reçu une lettre d'un de vos représentants de Port Arthur; c'est un de vos représentants américains que je dois voir à mon retour, précisément à ce sujet.

Q. C'est précisément comme vous disiez, tout cela relève du taux de transport?—R. C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. DOUGLAS (Cap Breton): Le témoin cherchait-il à nier la déclaration à l'effet qu'on serait obligé de jeter nos fournaises au rancart?

Le TÉMOIN: Il n'y a pas de difficulté à utiliser du charbon de l'Ouest dans n'importe quelle fournaise; la seule chose, c'est que le charbon de l'Ouest produits un peu plus de gaz et il peut se faire qu'il ne donne pas absolue satisfaction dans une fournaise dont la chambre de chauffe est petite; mais après tout on s'en plaint un peu à tort, car il n'y a pas de raison de croire que le charbon de l'Ouest ne puisse donner une satisfaction absolue pour des fins domestiques.

Le président:

Q. Vous parlez de ce qu'on appelle là-bas le "charbon domestique"?—R. Oui.

Q. Ce terme ne s'applique pas à toutes les catégories de charbon de l'Ouest?—R. Non.

M. COWAN: Je crois que l'on devrait s'arrêter un peu à cela; je suis d'avis que le point est très juste, car il me semble que dans l'Ontario l'on s'alarme un peu trop à la pensée que nos fournaises ordinaires ne pourront plus servir, ce qui est absurde à mon sens.

Le PRÉSIDENT: L'heure de l'ajournement est sonnée; avez-vous d'autres questions à poser, M. McIntyre?

M. MCINTYRE: Oui.

M. McIntyre:

Q. Si l'on fait de la production une entreprise continue, est-ce que cela tendra à en réduire le coût? C'est-à-dire, sommes-nous en droit de nous attendre à une réduction à un moment donné? En élargissant le marché qui doit recevoir le charbon de l'Alberta, est-ce que cela ne contribuera point à la continuité des opérations, et de là à

une réduction considérable dans le coût de production aux mines?—R. Sans doute, toute augmentation dans la production réduira en définitive le coût du produit, comme le fera aussi tout ce qui tendra à la continuité des opérations.

M. Keefer:

Q. M. Drummond, vous ai-je bien compris lorsque vous nous avez dit que vous aviez dans l'Ouest d'immenses dépôts de houille propre à l'usage domestique et que cette houille pouvait être extraite au moyen de la pelle à vapeur?—R. Oui, cependant, il reste à déterminer exactement quelle proportion de ce charbon aurait les dimensions exigées par le marché. Dans toute entreprise de cette nature, la somme de charbon fin excédera de beaucoup celle que l'on trouve dans une mine souterraine dans des conditions normales. Il n'y a pas à douter que ce charbon servira bien à des fins domestiques; il reste tout simplement à savoir quelle sera la proportion de charbon de dimension que l'on puisse obtenir dans ce genre d'opérations minières.

Le PRÉSIDENT: M. McKenzie a une question à poser.

M. McKenzie:

Q. En Nouvelle-Ecosse l'on éprouve beaucoup de difficulté à obtenir des contrats de la part des chemins de fer nationaux. L'administration semble hésiter à placer ses contrats avec nos gens. Quelle est sous ce rapport votre expérience avec les exploitants de l'Ouest?—R. Dans le passé, la signature de semblables contrats n'a présenté aucune difficulté; nous avons eu des retards parfois, mais nous avons toujours considéré ces hésitations comme faisant partie d'une politique d'économie dont le but était d'obtenir les prix les plus avantageux possibles.

Le président:

Q. Vous obtenez le contrat lorsque votre prix convient à la compagnie de chemin de fer?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions à poser?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Monsieur le président, M. Drummond a rendu un témoignage qui nous est d'une grande valeur; je suis sous l'impression qu'il ne viendra pas ici de quelques jours. Il peut se faire que nous ayons encore quelques questions à lui poser.

Le TÉMOIN: S'il y a lieu, je serai heureux de rester ici.

Le PRÉSIDENT: Notre programme est bien rempli pour demain et vendredi, et nous n'avons pas de séance jeudi.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Ce n'est qu'une suggestion que j'ai faite là; j'ai voulu faire allusion à l'importance du témoignage du témoin.

Le PRÉSIDENT: Je serai heureux d'agir ainsi, mais je ne sais pas quand nous pourrons entendre de nouveau M. Drummond, à moins que nous soyons désappointés par quelque témoin demain ou vendredi. Bien que je serais heureux de l'entendre témoigner ici davantage, il nous est difficile maintenant de défaire le programme que nous nous sommes tracé.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): C'est vrai.

M. KEEFER: Avant que nous ajournions, puis-je demander quelles mesures l'on entend prendre en vue de nous fournir le bilan des frais d'exploitation de ces diverses mines.

Le PRÉSIDENT: Nous allons en venir à cela à l'instant.

M. CHISHOLM: Monsieur le président, je désirerais présenter une motion. Les ouvriers de mon comté ont exprimé le désir de se faire entendre devant ce comité, et je propose que nous accédions à leur requête.

M. DOUGLAS (Cape Breton): J'appuie la motion. On l'a fait déjà pour un district du Cap-Breton, et je ne crois pas que la motion de M. Chisholm dépasse les limites de ce qui est raisonnable.

M. MCKENZIE: Est-ce que les témoins qui sont appelés ici de cette région ne pourraient pas représenter tout aussi bien les ouvriers dont vous parlez?

M. CHISHOLM: Non; il y a dans la partie ouest de l'île des conditions particulières, et je tiens à ce que ces ouvriers soient représentés ici.

Le PRÉSIDENT: Me serait-il permis de faire remarquer que le comité s'est taillé un programme qui doit respecter les désirs de ses membres, savoir que certains représentants ouvriers soient entendus—j'ignore de quelle partie du pays ces représentants doivent venir; mais je crois que la majorité des membres était en faveur d'entendre une délégation ouvrière venant de l'Est et que cela serait suffisant. Maintenant, le comité se crée un embarras sérieux, savoir que lorsque vous ouvrirez la porte aux représentants ouvriers, vous recevrez en même temps des requêtes de toutes les parties du pays, requêtes que l'on ne pourra plus refuser. Je suis prêt à me courber aux décisions du comité, mais c'est là mon opinion personnelle.

M. CHISHOLM: Vous avez demandé trois témoins ouvriers de la partie est du Cap-Breton; par conséquent, je propose que les ouvriers de la partie ouest du Cap-Breton soient représentés.

Le PRÉSIDENT: M. Chisholm propose que le comité appelle ici des représentants ouvriers de la partie ouest du Cap-Breton...

M. DOUGLAS (Cap-Breton): La motion fait mention d'un seul représentant.

Le PRÉSIDENT: Très bien; un représentant des champs miniers d'Inverness—savoir, qu'un représentant des ouvriers de cette région soit sommé de comparaître devant le comité.

M. MCKENZIE: Avant de prendre le vote sur la motion, je voudrais demander si ce représentant serait capable de comparaître ici avec les autres.

M. KEEFER: D'où viennent ces trois dont vous avez parlé.

Le PRÉSIDENT: De la partie est du Cap-Breton. Je crois qu'il est mieux pour moi de parler franchement sur le sujet. Il nous importe de nous éloigner de ce sentiment de clocher et ne par chercher à servir ici des intérêts locaux. Notre tâche est trop grande pour permettre cela. Ainsi, je ne puis pas admettre que nous devrions commencer à appeler ici des témoins de côté et d'autre pour satisfaire des groupes particuliers, à moins que nous soyons prêts à étudier la situation ouvrière pour tout le Canada.

M. CHISHOLM: Monsieur le président, ne croyez-vous pas que ma demande n'est que légitime et raisonnable? Vous demandiez trois représentants d'une autre région et personne ne s'y est objecté.

M. KEEFER: Je crois que nous avons fait erreur en agissant ainsi.

M. BALL: C'était une erreur.

M. KEEFER: Je crois que nous nous sommes trompés, et s'il en est ainsi, combien de temps encore allons-nous prolonger l'erreur? Il y a maintenant trois représentants de la Nouvelle-Ecosse qui sont en route.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous en avons convoqués trois pour vendredi; ils se sont embarqués lundi soir.

M. KEEFER: Très bien; maintenant, M. Chisholm veut en avoir un autre d'Inverness, n'est-ce pas?

M. CHISHOLM: Oui, des champs miniers d'Inverness.

M. KEEFER: Est-ce qu'il y a d'autres districts qui tiennent à nous envoyer des représentants? Les gens de l'Ouest y tiennent.

M. McKENZIE: Pictou et Springhill.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Les trois représentants qui sont en route sont le président des *United Mine Workers*, le secrétaire et un membre du conseil; la juridiction de ce corps s'étend, en général, sur toute la province de la Nouvelle-Ecosse; mais, dans le cas des ouvriers d'Inverness, d'après ce que nous a démontré les témoignages entendus, il y a là des conditions différentes de celles qui existent dans les autres districts miniers de la Nouvelle-Ecosse. Bien que je sois d'avis que les trois représentants en question puissent servir les intérêts de tous les intéressés de la Nouvelle-Ecosse, je crois qu'un représentant spécial d'Inverness servirait à complémenter l'information que l'on puisse désirer de cette région; je ne crois pas que cela soit de nature à ouvrir la porte à d'autres représentants de cette région—et je ne m'attends pas à ce que cela ait cet effet.

M. CHISHOLM: Les conditions qui prévalent chez nous sont uniques.

Le PRÉSIDENT: Il en est ainsi de toutes les situations locales. De quelle façon les conditions chez vous sont-elles uniques?

M. CHISHOLM: A cause des complications existant dans les relations entre les mineurs et les propriétaires.

M. KEEFER: Est-ce que cela affecte la production?

M. CHISHOLM: Assurément; et c'est pour cette raison que je voudrais les voir représentés ici.

M. KEEFER: S'il est un membre du comité qui croit qu'une telle situation puisse affecter la production, je crois que nous devrions faire venir un représentant de ce district.

M. COWAN: Nous voulons des mineurs qui soient compétents dans leurs exposés de la situation. Je ne comprends pas la nature de ces conditions.

M. KEEFER: Tout ceci fait partie du dossier; désire-t-on que cela fasse partie du dossier?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je suis d'avis qu'il convient de faire venir ici tout témoin qui soit capable de nous renseigner d'une façon générale sur la question que nous sommes chargés d'étudier; mais, s'il nous vient ici des témoins dont le but est de nous exposer des situations particulières, n'intéressant qu'un district en particulier, je ne crois pas que nous soyons justifiés d'user ainsi du temps qui nous est alloué, car nous serons obligés de mettre de côté certains sujets que nous aimerions à éclaircir.

M. COWAN: Je suis prêt à appuyer cette motion sur l'entente que c'est là toute la représentation que nous allons exiger de l'Est du Canada; je ne tiens pas à doubler les dépenses que le gouvernement aura à faire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Est-on prêt pour la question?

M. COWAN: Est-ce entendu que nous ne permettrons plus d'ajouter au nombre de représentants de l'Est du Canada? Est-ce entendu?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois que ces quatre représentants devraient suffire à couvrir tout le champ.

M. COWAN: Je ne vais pas voter en faveur d'ajouter au chiffre des dépenses strictement nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis pas imaginer quelle somme de renseignements le représentant d'Inverness va ajouter à celle que le comité a déjà réquisitionnée; j'entends, au point de vue de la question que nous sommes chargés d'étudier. Etes-vous prêts à voter sur la motion?

La motion est mise aux voix et remportée.

M. KEEFER: Quand entendrons-nous ce témoin?

[M. Leonard E. Drummond.]

Le PRÉSIDENT: Quand cela conviendra au programme que vous vous êtes tracé. Notre programme est rempli pour cette semaine et la semaine prochaine.

M. KEEFER: Voulez-vous nous faire connaître ce programme?

Le PRÉSIDENT: Demain, nous entendons M. Britt, préposé général des achats du combustible du Pacifique-Canadien; M. Price, gérant général des lignes de l'Est; vendredi, nous entendons les représentants ouvriers du Cap-Breton. Hier, nous avons tracé le programme pour la semaine prochaine; je regrette ne pas l'avoir ici. Nous avons écrit à la plupart de nos témoins leur demandant de se présenter ici aux jours indiqués; nous n'avons pas encore reçu leurs réponses. Lundi, nous devons étudier la question du transport par eau; puis, il y a la question des substituts pour le charbon.

M. KEEFER: Quand allons-nous recevoir les bilans que nous avons demandés?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous entendre la lecture des lettres qui ont trait à cela.

(On fait lecture des lettres et dépêches suivantes):

OTTAWA, le 29 avril 1921.

"M. ROY M. WOLVIN,
Président de la "Dominion Coal Company",
Montréal, Québec.

"Monsieur,—Agissant sur les ordres du Comité du combustible de la Chambre des Communes, je vous adresse une copie de la motion adoptée par ledit comité à l'occasion d'une séance tenue jeudi, le 21 avril. Voici la motion:—

> "Que les exploitants de charbon appelés comme témoins devant ce comité soient tenus de fournir audit comité des états mensuels détaillés, couvrant la période de 1912 à date, du coût de production de charbon par tonne, indiquant aussi séparément tous les item formant ce coût; lesdits états devant être visés par leurs apurateurs."

A une séance tenue jeudi, le 26 avril, le comité expliqua plus clairement la portée de la motion sus-mentionnée en adoptant la résolution suivante:—

> "Que les apurateurs des compagnies exploitantes appelés à comparaître devant le comité s'y présentent en personne avec les bordereaux originaux de frais d'exploitation dont il est question dans la résolution du 21 avril, afin que ledit comité puisse en faire l'étude."

Veuillez m'avertir par dépêche du jour où les apurateurs pourront comparaître devant le comité avec les documents originaux et les questions.

Respectueusement à vous,

Greffier, Comité du Combustible,"

MONTRÉAL, le 30 avril 1921.

"Le Greffier, Comité du Combustible,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre du 29 avril ainsi que la copie de la résolution adoptée par votre comité demandant la présence de nos apurateurs avec les états des frais d'exploitation.

Par ceci, entendez-vous avec nos apurateurs qui sont la "Price Waterhouse and Company" et qui sont chargés de vérifier les comptes de notre compagnie?

Votre tout dévoué,

(Signé) R. M. WOLVIN,
Président."

"M. Roy M. Wolvin,
Président, la "Dominion Coal Co., Ltd.,"
Montréal, P.Q.

"Non pas la Waterhouse & Co.", mais R. Gordon, contrôleur, (apurateur) de la "Dominion Coal Company".

(Signé) THOMAS S. HOWE,
Greffier, Comité du Combustible."

M. Keefer: Quand a-t-on envoyé cette dépêche?

Le président: Hier.

M. Keefer: C'est très facile de remettre cette affaire à plus tard. Je crois cependant que nous ne devrions pas tarder à les faire venir, si c'est l'intention du comité de les convoquer.

M. McKenzie: Que l'on fixe une date à laquelle nous voulons les voir. Nous pouvons bien leur adresser une dépêche établissant que le comité sera prêt à les entendre un jour donné.

M. Keefer: C'est une excellente idée.

Le président: Quelle date fixeriez-vous?

M. Keefer: Un jour la semaine prochaine afin de leur donner assez de temps pour s'y préparer.

B. Chisholm: Je crois que votre programme est suffisamment rempli pour la semaine prochaine.

M. Keefer: Qu'avons-nous au programme à compter de mercredi de la semaine prochaine?

Le présiddnt: Je puis dire que j'ai adressé une lettre personnelle à toutes les parties intéressées; il s'en trouvera sans doute qui ne pourrront pas se présenter le jour que nous leur avons proposé.

M. Keefer: Pourquoi ne pas établir, à tout risque, un jour, disons, mercredi prochain, soit une semaine de demain?

M. McKenzie: Il y a deux compagnies, en particulier, la *Dominion Coal Company*, et la *Dominion Steel Company*, représentées par M. McDougall et M. Wolvin respectivement; vous tenez à avoir des états préparés de la part de ces compagnies.

M. Keefer: C'est aujourd'hui mardi; je proposerais que vous fixiez cette date à mercredi prochain—soit demain en huit jours.

Le président: Et modifier le programme en conséquence. Ce sera le 11 mai.

M. Keefer: Je crois que nous devrions les en avertir à temps, comme l'a suggéré M. McKenzie, et leur demander une réponse.

M. Douglas (Cap-Breton): Ceci s'applique à la *Nova Scotia Coal Company* et à la *Dominion Steel and Coal Company*?

Le président: Est-ce qu'il y a autre chose à soumettre au comité ce matin? Sinon, je déclare l'ajournement du comité jusqu'à demain matin à 10.30 heures.

Le comité est ajourné jusqu'à mercredi, le 4 mai 1921, à 10.30 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 425,
MERCREDI, 4 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur les questions relatives à l'approvisionnement futur du Canada en combustible se réunit à 10.30 heures a.m. Son président, M. Steele, est au fauteuil.

LE PRÉSIDENT: Au règlement, s'il vous plaît. Nous avons comme témoins, aujourd'hui, deux représentants du chemin de fer du Pacifique. Nous allons d'abord appeler M. Britt, l'agent général du combustible de ce chemin de fer.

M. THOMAS BRITT est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle, M. Britt, relativement au chemin de fer?—R. Agent général du combustible.

Q. Depuis combien de temps détenez-vous cette position?—R. Je fais partie du service du combustible depuis vingt ans. J'en ai la direction depuis 13 ans.

Q. Quelles sont vos fonctions, dans les grandes lignes?—R. Je m'occupe des achats, de la distribution et de la comptabilité.

Q. Du combustible?—R. Oui, du combustible seulement.

M. Maharg:

Q. Pour tout le réseau?—R. Non, je ne m'en occupe activement que pour jusqu'à Fort-William. A l'ouest de Fort-William, c'est le bureau de Winnipeg qui s'en occupe, bien que je voie au charbon que nous transportons de l'Est à Fort-William.

M. Cowan:

Q. Que vous transportez de l'Est à Fort-William?—R. Oui, le charbon transporté par le lac Erié.

Le président:

Q. Quand vous parlez de combustible, voulez-vous dire que vous employez d'autre combustible sur le chemin de fer que du charbon?—R. Oui, nous nous servons de l'huile combustible, dans la région de la Colombie-Britannique.

M. Keefer:

Q. Où la prenez-vous?—R. Nous la faisons venir de la Californie à Vancouver, par eau.

Q. Je suppose que là où vous vous en servez, elle est moins chère que le charbon? —R. Pas à tout prendre. Nous avons inauguré cela, d'abord, pour la protection des forêts, dans les montagnes Rocheuses, c'est-à-dire pour éviter l'étincelle.

Le président:

Q. Combien de charbon dépensez-vous sur le chemin de fer, par année, à peu près? Avez-vous un état?—R. Je n'ai pas d'état. J'ai apporté quelques mémorandums. Notre consommation, en 1920, a été de 4,172,582 tonnes de houille bitumineuse.

M. Cowan:

Q. Pour tout votre réseau?—R. C'est pour tout notre réseau. En outre, nous avons dépensé 1,110,688 barils d'huile combustible.

Q. Cela ne comprend pas vos embranchements aux Etats-Unis du tout? Rien que le Canadien du Pacifique?—R. Rien que le Canadien du Pacifique. Les ramifications américaines ont leur organisation à part et se pourvoient elles-mêmes. Notre consommation de charbon est divisée entre les lignes de l'Est et celles de l'Ouest, c'est-à-dire celles qui sont à l'est ou à l'ouest de Fort-William. Les lignes de l'Est ont consommé 2,154,553 tonnes et les lignes de l'Ouest 1,918,029. En outre, évidemment, la consommation d'huile appartient toute aux lignes de l'Ouest et se limite à la Colombie-Britannique. Il y a pas d'huile pour la peine sur les lignes de l'Est. Sur la quantité consommée par les lignes de l'Est, 111,000 tonnes ont été utilisées sur les lignes des Etats-Unis, c'est-à-dire sur nos lignes orientales qui passent sur le territoire américain. Par exemple, dans le Maine et le Vermont.

Le président:

Q. Tout cela était de la houille bitumineuse?—R. Oui.

Q. Achetez-vous de l'anthracite?—R. Très peu. Nous ne nous servons d'anthracite que sur nos diligences, dans les calorifères Baker. Depuis plusieurs années, nous servons nos stations de coke provenant des usines à gaz.

M. Cowan:

Q. Où vous procurez-vous ce coke?—R. Nous le prenons surtout de la *Montreal Light, Heat and Power Company.*

Q. Ce charbon que vous expédiez dans l'Ouest, 1,000,000 de tonnes, où le prenez-vous? D'où vient-il?—R. Du lac Erié. Des différents ports du lac Erié.

Q. Jusqu'où, dans l'Ouest, l'expédiez-vous, pour vous en servir sur le chemin de fer Canadien du Pacifique?—R. Je puis dire qu'il ne va pas plus loin que Brandon ou Broadview.

Le président:

Q. Dites-nous, d'une manière générale, quelles sont vos ressources d'approvisionnement. Vous nous avez dit quelle était votre consommation totale, votre consommation sur les lignes de l'Est et sur les lignes de l'Ouest. Maintenant, indiquez-nous vos sources d'approvisionnement.—R. Eh bien, je ferais mieux, je crois, de commencer à l'extrémité est de la ligne, c'est-à-dire au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse. Cette partie de nos lignes prend son charbon dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Quand nous entrons dans l'Etat du Maine, nous nous servons du charbon américain pour le reste du réseau.

Q. Pouvez-vous nous donner la quantité de charbon achetée des provinces maritimes?—R. Je puis vous donner la quantité de charbon canadien consommée l'an dernier. Sur notre consommation de l'an dernier, il y avait 1,370,000 tonnes de charbon canadien.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quel était le total?—R. Le total était de 4,072,000 tonnes au Canada, ce qui comprenait aussi nos lignes de l'Etat du Maine.

Q. La quantité de charbon des provinces maritimes était de combien?—R. Voici comme je calcule cela. Le charbon canadien consommé dans le district du Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire de Saint-Jean au lac Mégantic...

M. Cowan:

Q. Dans le monde, où est cet endroit?—R. Mégantic?

Q. C'est dans la province de Québec?—R. Oui, au delà de Sherbrooke. Le district du Nouveau-Brunswick a consommé 150,000 tonnes; le district de Manitoba, 70,000 tonnes; la Saskatchewan, 390,000 tonnes; l'Alberta, 570,000 tonnes et la Colombie-Britannique, 182,000 tonnes. Cela forme une consommation totale, en charbon canadien, de 1,370,000 tonnes.

M. Douglas:

Q. Vous n'avez pas inclus la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique qui passe en Nouvelle-Ecosse?—R. La *Dominion Atlantic?*

Q. Oui.—R. Cette ligne est exploitée par une organisation distincte.

Q. Ce n'est pas le Canadien-Pacifique qui lui achète son charbon?—R. Non, on a l'autonomie locale, par là. Cette ligne fait elle-même ses achats, sa distribution et tout le reste.

Q. C'est une filiale du Pacifique-Canadien?—R. Oui, mais son organisation est absolument distincte.

Q. Je suppose que d'autres lignes sont dans la même situation?—R. Oui, le Québec Central.

Q. Avez-vous une idée de la quantité consommée par ces deux lignes?—R. Depuis la guerre, c'est-à-dire depuis que la situation est devenue difficile, je n'achetais pas d'eux la grosse quantité du charbon du Québec Central. La consommation de cette ligne est entre 50,000 et 60,000 tonnes par année.

Q. Et le *D.A.R.*?—R. Je sais qu'il achète tout son charbon dans la région. On lui en a haussé le prix, ce printemps.

Q. Vous ne savez pas quel est le prix?—R. On l'a élevé de $6.25 à $6.50.

Q. On n'a pas haussé votre prix?—R. Je n'ai aucun prix à considérer. J'ai eu du charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Délivré où?—R. Sur le wagon.

Q. Où?—R. A Stellarton. Je crois que Stellarton est le centre de livraison de l'Acadie. Si j'ai bonne mémoire, on payait $6.25, et, d'après le dernier contrat, on paye $6.50.

M. Cowan:

Q. A-t-on élevé le prix du charbon américain que vous achetez?—R. Cette année, je puis dire que je n'ai fait de contrat pour l'achat d'aucune espèce de charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Pourquoi?—R. Parce que je puis l'acheter avec plus d'avantage en marché libre et que nous sommes bien protégés par une grande quantité de charbon que nous avons sur le terrain et qui nous coûte beaucoup d'argent. Je calcule faire gagner quelque argent à ce charbon. Alors, au lieu de passer un contrat à un prix élevé, j'achète sur le marché. Jusqu'ici, je m'en suis très bien trouvé.

Q. Sur le marché américain?—R. Oui. Il n'y a vraiment pas de charbon tout prêt sur le marché caanadien. Les 150,000 tonnes du Nouveau-Brunswick sont presque toutes du charbon de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Tout le reste est utilisé dans l'Ouest canadien et il provient, presqu'en totalité, de la division de Crow's-Nest, de Canmore et de cette région.

M. Cowan:

Q. Possédez-vous quelques-unes des mines, par là?—R. Non.

Q. Je croyais que vous aviez une mine à Bankhead?—R. Une mine de charbon dur.

Q. Possédez-vous des mines par l'intermédiaire de vos filiales?—R. Il y a une filiale, je crois, la *Gault Company*, qui en a une à Lethbridge, mais c'est pratiquement tout du charbon domestique.

Q. Vous n'avez pas de mines aux Etats-Unis?—R. Nous avons des intérêts dans une mine, mais nous n'en sommes pas les propriétaires. Nous avons acquis ces intérêts pour nous protéger.

[M. Thomas Britt.]

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Recevez-vous beaucoup de charbon de cette mine?—R. Nous en recevons tout ce qu'il nous faut pour le lac Erié et pour la province d'Ontario. En d'autres termes, c'est un moyen de nous aider et d'avoir la préférence. On nous donne la préférence pour la fourniture, lorsque nous la voulons, et on nous la donne pour l'achat, mais nous ne sommes pas les maîtres de la propriété.

Q. Quelle proportion de votre charbon américain avez-vous acheté des autres lignes?—R. Je dirais, de mémoire, la moitié. L'an dernier, cette mine nous a donné toute sa production, mais cela ne représentait pas la moitié de la quantité qu'il nous fallait pour nos consignations des lacs. Notre réserve a été anéantie, et, comme je vous dis, la mine nous a donné toute sa production, mais cela n'approchait pas la quantité dont nous avions besoin.

M. McKenzie:

Q. Les 150,000 tonnes que vous avez consommées en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick représentent-elles la totalité de votre consommation dans cette région? —R. Non, il nous a fallu employer du charbon américain, l'an dernier.

Q. Pourquoi?—R. Nous ne pouvions pas avoir de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Pourquoi?—R. On n'en avait pas, disait-on.

Q. Quelle était la différence entre votre prix et le leur?—R. Oh, ce n'est pas cela. Nous payions ce qu'on nous demandait.

M. Cowan:

Q. Vous payiez quoi?—R. Nous payions tout ce qu'on nous demandait. Pour la houille bitumineuse apportée par eau et livrée à Saint-Jean, nous avons commencé, en janvier, à $6.75; de février à avril nous avons payé $7; de mai à août, $8.50; d'août à décembre, $9. Ainsi, vous voyez que nous avons été très, très généreux. Nous donnions ce qu'on nous demandait, bien qu'on nous ait demandé $11 en décembre.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous ne leur avez pas donné ce prix-là?—R. Non, et nous ne leur donnerons pas, parce que le prix des charbons américains baisse. Nous pouvions apporter du charbon américain, par eau, à meilleur marché, et on a gracieusement consenti à enlever cette augmentation de $2.

Q. C'était pour le chemin de fer?—R. Oui, livré sur le wagon, à Saint-Jean. Nous avons aussi acheté d'eux du charbon de Springhill qui nous est venu par rail. Je puis dire que c'était une grande condescendance de leur part de donner au Pacifique-Canadien du charbon de Springhill. Ce charbon appartient à un autre chemin de fer du voisinage. C'est par une extrême faveur que nous l'avons eu, après les avoir suppliés. En février, ils nous ont demandé $5.60, sur le wagon, aux mines; en août, $6; d'août à novembre, $6.50 et en décembre $7.50. Maintenant, pour revenir au $6.75...

Le président:

Q. Pourquoi?—R. Pour du charbon, sur le wagon, à Springhill.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Springhill ou Springhill-Junction?—R. Springhill-Junction, dois-je dire. Le transport, de Springhill-Junction à Saint-Jean, nous coûte $1.55, en sus du prix.

M. Chisholm:

Q. Est-ce pour une grosse tonne?—R. Une petite tonne.

Q. Votre compagnie est disposée à utiliser plus de charbon de la Nouvelle-Ecosse, si elle peut l'obtenir?—R. Je tiens à dire ceci que, lorsqu'il y a abondance de charbon,

le charbon de la Nouvelle-Ecosse peut très bien s'acheter; mais dans un temps de disette, ce n'est pas la peine.

M. Cowan:

Q. Quelle est la différence?—R. C'est qu'il ne nous parvient pas.

Q. Que voulez-vous dire par là?—R. On le confisque.

Q. Qui?—R. Les chemins de fer de liaison.

Q. Ce n'est pas une plainte contre le charbon. Le charbon est assez bon?—R. Je parle de la fiabilité de l'approvisionnement. C'est pourquoi nous comptons davantage sur les consignations par eau.

Q. C'est une affaire qui se complique tous les jours. Il me semble que quelque chose ne va pas, en Nouvelle-Ecosse. Je ne puis dire ce que c'est, mais j'aimerais le savoir.

Le président:

Q. Voulez-vous nous expliquer cela?—R. Je vais vous l'expliquer comme ceci. Si nous achetons par contrat du charbon qui doit nous venir par rail, nous allons le recevoir quand il y aura abondance de charbon, mais si le charbon est rare, les autres chemins de fer vont le prendre et nous dire qu'ils ont des droits de priorité sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse. On m'a dit cela franchement.

M. Cowan:

Q. Il n'y a rien qui vous incite à transiger avec ces compagnies?—R. Pas pour les consignations par rail. Les transports par eau sont contrôlés par la "Dominion Coal Company". Elle l'expédie et le vend elle-même, mais le charbon transporté par rail, on ne peut y compter.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ainsi, le Pacifique-Canadien subit un désavantage lorsqu'il veut s'approvisionner de charbon en Nouvelle-Ecosse?—R. Comme je vous l'ai expliqué. J'hésiterais aujourd'hui à donner par contrat, à une firme de la Nouvelle-Ecosse, une commande d'un an pour du charbon à transporter par rail. La situation est meilleure aujourd'hui, mais elle peut changer avant l'automne.

M. Cowan:

Q. Comment les autres chemins de fer obtiennent-ils ces droits de priorité? Ont-ils des intérêts dans la compagnie?—R. Non, mais ils prennent le charbon. Ils en ont besoin.

M. Chisholm:

Q. Ce sont les autres chemins de fer, les chemins de fer de l'Etat?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les chemins de fer Nationaux?—R. Oui, ils ne le prennent pas tout le temps. Lorsqu'il y a abondance de charbon il va nous parvenir, mais s'il y a disette ou rareté, notre contrat ne sert à rien. Une des dernières actions de M. Magrath a été de régler un gros différend que nous avions, pour un lot de ce charbon qu'on nous enlevait, en donnant aux exploitants un ordre comme celui-ci: "Vous devez nous donner le charbon à nous et non pas au Pacifique-Canadien." L'exploitant disait: "J'ai un contrat avec le Pacifique-Canadien. Vous pouvez le prendre à vos propres risques, si vous le voulez." Et on le prenait.

M. McKenzie:

Q. Ces choses n'ont-elles pas eu lieu pendant la guerre?—R. Oui, et depuis la guerre, mais pas autant.

Q. Avant la guerre vous n'avez jamais eu de difficultés de cette sorte au sujet du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Il nous venait surtout par eau.

Q. Soit qu'il vous vînt par eau ou par rail, vous n'aviez pas à subir ces confiscations, avant la guerre?—R. Non. Comme je l'ai dit, nous en recevions très peu par rail. Il venait presque tout par eau.

Q. Dans tous les cas, cela n'a pas eu lieu avant la guerre?—R. Non.

M. Cowan:

Q. S'il venait par eau, les compagnies de chemin de fer ne pouvaient pas le confisquer?—R. Non.

M. McKenzie:

Q. Vous savez que bien des choses ont été dérangées et jetées dans le désordre, pendant la guerre, et qu'il arrivait des choses qui n'avaient jamais eu lieu auparavant?—R. Oui, mais les chemins de fer devaient marcher, et si les compagnies de transport devaient en avoir, pourquoi une compagnie prenait-elle le charbon d'une autre?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ce n'était pas la faute de l'exploitant?—R. Non, je ne blâme pas l'exploitant.

Q. La faute est au chemin de fer?—R. Oui. La situation peut être très bonne aujourd'hui. Je dis qu'au printemps de 1919, la situation était très bonne, mais en septembre et octobre, vous ne pouviez pas avoir de charbon.

Q. De sorte que vous n'aimez pas à donner des commandes par contrat, en Nouvelle-Ecosse, pour cette raison?—R. J'hésite à le faire.

M. Cowan:

Q. Vous pourriez faire transporter beaucoup de ce charbon à Montréal et à Saint-Jean? Pourquoi ne le faites-vous pas?—R. Parce que je n'ai pas eu de cotations de la *Dominion Coal Company* pour les ventes de cette année.

Q. En avez-vous demandé?—R. J'en ai demandé et on m'a dit que les renseignements me seraient donnés cette semaine.

Q. Il semble que la compagnie n'est pas pressée de s'assurer des contrats.—R. Elle sait que nous sommes dans une situation plus ou moins défavorable, là-bas. Elle est la seule qui peut nous fournir du charbon, dans ce territoire.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il serait raisonnable d'inférer qu'une des raisons pour lesquelles les mines ne fonctionnent pas régulièrement en Nouvelle-Ecosse ou au Cap-Breton, c'est la confiscation, par le C. N. R., du charbon consigné à votre compagnie?—R. Je n'en dirais pas autant que cela. Aujourd'hui, une des raisons est notre faible consommation. Notre trafic a beaucoup diminué et notre consommation est très réduite. C'est là que nous avons pris ce dont nous avions besoin jusqu'au 1er mai.

M. Maharg:

Q. Ces autres compagnies prennent-elles votre charbon sans un ordre du contrôleur du combustible?—R. Elles n'ont plus besoin de le faire maintenant, mais lorsqu'elles le prenaient...

Q. Sans un ordre du contrôleur du combustible?—R. Je le crois.

M. Cowan:

Q. Tous les chemins de fer ont ce droit, par exemple, si je comprends bien, dans l'Ouest, si le Pacifique-Canadien a besoin d'un wagon ou d'une consignation de charbon destinée à un marchand, il va prendre le charbon?—R. Je ne puis pas en dire autant sur l'Ouest, mais je sais que, pendant la guerre, le Pacifique n'a pas confisqué 25

wagons de charbon, qu'il a offert de remettre ce qu'il avait confisqué dans les dix jours, et que ces wagons confisqués, probablement 25 en tout, ne l'ont pas été parce que nous manquions d'approvisionnement, mais à cause des blocus de neige. Tout de même, 25 wagons est la somme totale de nos confiscations, à l'est de Fort-William, pendant toute la durée de la guerre. Nous préférons acheter notre charbon à des prix excessifs que de nous approprier le charbon du commerce.

Q. Dans le passé, avez-vous fait délivrer de ce charbon à Montréal, par eau?—R. Pas depuis 1916. En 1912, à Montréal et Québec, nous en avions 527,000 tonnes; en 1913, 515,000 tonnes; en 1914, peut-être 500,000 tonnes; en 1915, 390,000 tonnes.

M. Keefer:

Q. Pouvez-vous nous donner les prix?—R. Oui. En 1916, 112,000 tonnes; en 1917, à Québec seulement, 22,000 tonnes. Il ne nous est pas venu de charbon au delà de Québec, cette année-là. On n'en avait pas à nous donner. En 1916, nous n'en avons eu qu'une quantité limitée.

M. Cowan:

Q. Il y a eu une baisse énorme dans le prix du charbon qui vous était consigné par eau?—R. Pour le charbon reçu de la *Dominion Coal Company* au cours de ces années, oui.

Q. Maintenant, vous n'en recevez plus?—R. Non.

Q. 1917 a été la dernière année?—R. Où nous en ayons reçu à Québec, oui.

M. Keefer:

Q. Quels étaient les prix?—R. Les prix du charbon, livré à Montréal, sur le wagon, par tonne nette: 1912, $2.61¼; 1913, $2.61¼; 1914, $2.68; 1915, $2.68; 1916, $3.35. Et les prix de Québec ont toujours été à peu près de 25 à 30 sous plus élevés que ceux de Montréal.

Q. C'était transporté par eau?—R. Par eau, délivré dans les wagons, sur nos voies.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. La petite tonne?—R. Tous les chiffres que je donne sont pour la petite tonne. En 1917, le charbon, à Québec, était de $6.70.

M. Cowan:

Q. Cette forte augmentation dans le prix est-elle la raison pour laquelle vous n'en recevez plus de cette façon maintenant?—R. Nous ne pouvions avoir de charbon pour aucune raison en 1918 et 1919.

Q. Vous n'avez pas eu de cotations de la compagnie, cette année, pour du charbon délivré?—R. Oui, j'ai une cotation, cette année. On offre 100,000 tonnes à $8.10.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Où?—R. Sur le wagon, à Montréal.

M. Keefer:

Q. Pouvez-vous nous expliquer cette différence entre le prix de 1914 et celui de 1920?—R. Je ne puis dire d'où provient toute la différence. Tout est attribué au coût de la production. Pendant un certain temps, nous avions une assez bonne idée du coût de la production, mais depuis ces dernières années, ce coût a cessé d'être un facteur.

Q. Quand aviez-vous ce coût de production?—R. En 1911 et 1912.

Q. A quel prix était-il, alors?

M. Cowan:

Q. Il était au-dessous de 2.61, dans tous les cas?—R. Oui.

Q. Savez-vous ce que coûtait le transport par eau?—R. On avait l'habitude de nous donner un prix pour le charbon livré. C'était de 50 à 60 sous. C'est, je crois, ce qu'on calculait pour le transport et la manutention. Sans doute, ils gardaient ces renseignements pour eux-mêmes. C'était leur affaire.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quelles cotations vous a-t-on données, cette année, sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse, délivré par eau?—R. Nos achats, cette année, vont être minimes, à cause de baisse considérable du trafic. Nous avons beaucoup de charbon d'entassé. On nous en a offert 100,000 tonnes à $8.10, et je puis avoir de meilleur charbon, à Montréal, pour $7.50; du charbon américain.

M. Keefer:

Q. Où prenez-vous ce charbon?—R. Il vient de la région de Clearfield, en Pensylvanie, près de l'ouest de la Virginie.

Q. Comment apportez-vous ce charbon?—R. Par rail, tout le long.

Q. Vous pouvez l'apporter là par rail pour $7.50.—R. Cela comprend le droit et le change.

Q. En avez-vous fait venir par eau?—R. Non, pas du tout.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Comment faites-vous venir votre charbon de l'ouest de la Virginie?—R. Par rail.

M. Cowan:

Q. Quel est le taux, à cet endroit? Nous voulons savoir le coût de la production de ce charbon, du côté américain plutôt que dans la Nouvelle-Ecosse; ce qu'on prétend être le coût de la production.—R. Le coût, aux mines, $2.25.

Q. Pour le charbon tout prêt?—R. Ne confondez pas le charbon encombrant avec le charbon disponible. Quelques-uns des témoins ont mis les deux ensemble.

M. Keefer:

Q. Expliquer la différence, s'il vous plaît.—R. Le charbon encombrant provient du fait qu'en prévision d'une disette on met du charbon en charbonnerie ou sur des wagons, sujet à un droit d'emmagasinage ou de surestarie, charbon qui doit être vendu.

Q. A moins qu'on ne paye le droit?—R. Oui. il suffit d'un certain temps pour que le droit mange la valeur du charbon. Les exploitants occupés préfèrent le vendre à sacrifice et tenir leurs mines en exploitation.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il s'agit de charbon disponible?—R. Ce serait le charbon disponible. J'appellerais charbon disponible le charbon à expédier après que la commande a été donnée.

M. Cowan:

Q. Vous pouvez l'avoir ou ne pas l'avoir?—R. Il vous faut courir la chance d'en avoir assez pour marcher.

M. Keefer:

Q. Ce prix est pour le charbon disponible?—R. Oui, le charbon qu'on expédie en recevant la commande.

Q. Quel en est le prix?—R. $2.25 aux mines.

Q. Ce ne serait pas un bon critérium à prendre?—R. On m'a offert du charbon par contrat à $2.75.

M. Douglas (Cap-Breton) :

Q. Prenons le charbon vendu par contrat. Quel est le taux du transport?—R. Il varie de $2.75 à $3, suivant le propriétaire.

M. Keefer:

Q. Donnez-nous la différence dans le coût, pour le rendre à Montréal.—R. $2.75, c'est sur les voies du C.P.R. Cela ne comprend pas les frais du C.P.R. aux têtes de lignes. C'est-à-dire que le transport par les autres lignes jusqu'à celles du C.P.R., autrement dit par les chemins de liaison, est de $3.71.

Q. Que faudrait-il ajouter aux frais du marchand ordinaire qui fait venir le charbon?—R. Je crois que c'est 80 sous la tonne pour le mouvement, c'est-à-dire l'aiguillage. Cela comprendrait le mouvement aux têtes de lignes jusqu'aux voies de déchargement.

Q. Quel est l'item suivant?—R. Ce serait approximativement 12 pour cent, soit à peu près $7.70.

Q. Quels sont les frais additionnels?—R. Droit, 53 sous.

Q. Rien pour l'assurance?—R. Non, pas sur le charbon apporté par rail.

Q. Cela fait un total de combien—R. $7.70.

Q. Avez-vous essayé de le faire venir par eau pour épargner cette forte dépense du transport par rail?—R. C'est meilleur marché que par eau.

Q. Comment cela?—R. Le transport ne peut se faire par eau d'un bout à l'autre. Il faut se servir du rail pour une part. Alors, vous avez le déchargement et la manutention aux têtes de ligne.

Q. On s'est beaucoup servi de l'eau pendant la guerre parce que le matériel roulant de chemin de fer faisait défaut. Vous ne pouviez pas faire venir de charbon des Etats-Unis par rail?—R. Non.

Q. Quel était le taux américain?—R. $1.81 et $1.95.

Q. Quel est le taux par eau, de là?—R. Cette année, je comprends qu'il a baissé à $2.22.

Q. Cela change avec la grosseur du vaisseau?—R. Ce sont tous des barges de canal.

Q. A quel prix faites-vous transporter le même charbon à la tête des lacs?—R. Cinquante sous ou moins.

Q. Pourquoi la différence entre $2.25 et 50 sous? Jusqu'à la tête des lacs, c'est deux fois la distance jusqu'à Montréal. Pourquoi cette différence?—R. D'abord, le coût du trajet en rivière dépend de la grosseur du vaisseau. Une autre chose, c'est que le voiturier ne peut se servir que de barges de canal. Prenez un vaisseau du lac Ontario. Il va porter 3,200 ou 3,300 tonnes. Les meilleurs vaisseaux qui descendent par les canaux ne portent que 2,200 ou 2,300 tonnes. Beaucoup porteront moins que cela.

Q. La difficulté est dans le transport par les canaux?—R. Oui.

Q. Si ce transport par les canaux s'améliorait, vous augmenteriez le taux?—R. Je crois qu'on avait l'habitude de transporter ce charbon pour 90 sous.

Q. D'où?—R. Du Lac Erié à Montréal.

Q. A cette époque, vous le faisiez venir jusqu'à Port-Arthur et Fort-William pour 30 sous?—R. Oui.

Q. C'est presque trois fois plus?—R. Oui, on calcule pas mal les taux, ici, sur ce qu'on peut obtenir.

Q. Le taux du transport du charbon, à partir du lac Erié, dépend pour une bonne part de la question des canaux?—R. Il y a aussi une autre question, celle de la cargaison de retour.

Q. Y a-t-il des cargaisons de retour qui vont de Montréal vers l'ouest par eau?—R. Pas beaucoup. Quelques bateaux vont en aval de Montréal chercher du bois de pulpe.

Q. Il y a une bonne quantité de bois de pulpe?—R. Qui revient.

Q. Y a-t-il beaucoup de transport de colis, ou ce transport ne se fait-il que par rail?—R. Je sais que tous les charbonniers s'en retournent pratiquement vides.

Q. Nous allons laisser cette question. Le fait est que le transport par les canaux augmente le coût de transport du charbon à Montréal, comme d'autres témoins nous l'ont dit, de $1.50 la tonne. Si vous aviez un gros charbonnier prenant huit ou dix milles tonnes de cargaison, vous devriez pouvoir rendre cela à Montréal pour 75 sous facilement?—R. Non, je ne dirai pas cela.

Q. Pour combien?—R. Par exemple, un bateau des grands lacs transporte à 40 ou 50 sous la tonne. Il a habituellement la chance d'avoir une cargaison de retour à deux fois ce prix.

Q. Il a une cargaison de retour. J'ai une idée de cela ici. Lorsque les taux sur le charbon étaient de 30 sous en 1911 et de 40 sous en 1919, les taux sur le minerai de fer étaient de 60 sous à un dollar. Puis il y a le grain, l'automne.

Q. Supposons qu'un vaisseau venait à Montréal, s'en retournait à vide et se faisait payer un taux d'aller et retour, cela ne dépassait pas 90 sous?—R. Il y a un autre facteur. Dans la saison du grain, un bateau de neuf mille tonnes va monter là avec du charbon à 40 ou 50 sous. Il gagne $4,500. Il revient avec du grain. Je vous indique ces différentes phases, mais, pour ce qui est de l'expédition par rail, ce sont d'autres compagnies qui la font. Ces taux, jusqu'à Montréal, se payent en totalité à des compagnies étrangères. Nous ne faisons rien là-dessus.

Q. Prenez votre charbon pour les vaisseaux. Où prenez-vous votre charbon pour ces vaisseaux qui font le service des lacs?—R. A Port McNichol.

Q. Comment recevez-vous votre charbon à Port McNichol?—R. Par des bateaux à déchargement automatique qui l'apportent à Lake Erié.

Q. Vous le transportez à Port McNichol?—R. Oui.

Q. A quel taux?—R. A peu près un dollar. Cela comprend le déchargement.

Q. De combien Port McNicol est-il plus éloigné que Montréal par eau? C'est à deux fois la distance, n'est-ce pas, en passant par le lac Erié, la rivière Sainte-Claire, la rivière Détroit et la baie Georgienne. L'autre chemin est en descendant par le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent?—R. Oui.

Q. Et vous le recevez par eau pour 90 sous, y compris le déchargement?—R. Oui.

Q. Quelle cargaison de retour avez-vous pour ces bateaux, à Port-McNichol?—R. Ils sont construits pour le transport de la pierre. Nous ne leur faisons transporter que de la pierre.

Q. Pourquoi la même chose ne pourrait-elle pas se faire à Montréal, si c'était désirable?—R. Je ne le sais pas.

M. Cowan:

Q. J'aimerais que vous regardiez cette carte des chemins de fer, en arrière de vous. Vous dites que vous prenez votre charbon quelque part dans les Etats de l'Est et que vous le transportez vers l'ouest jusqu'à Broadview. Voudriez-vous indiquer, sur cette carte, où vous prenez le charbon, aux Etats-Unis?—R. On le charge à Astabula, Cleveland, Camion et même à Toledo.

Q. A quelle distance le transporterait-on par rail du côté américain avant qu'il arrive au bord des lacs?—R. De 150 à 175 milles. Il y en a qui vient du sud, de plus loin que cela.

Q. Nous allons nous souvenir de cela maintenant, le nombre des chemins de fer. Alors vous le transportez à la tête des lacs, vous le transbordez et le transportez dans l'Ouest jusqu'à Broadview. Indiquez sur la carte où se trouve Broadview. C'est dans la Saskatchewan.

M. KEEFER: C'est près de la frontière.

M. COWAN: C'est à 90 milles à l'est de Regina. Vous avez sept cents milles pour aller là. Et vous portez le charbon de l'Alberta jusqu'à Broadview dans la direction est. D'après cette carte, vous prenez votre charbon à 175 milles sur le territoire

américain et vous le transportez à la tête des lacs. Toute cette distance est en sus du trajet que vous auriez à faire pour transporter du charbon de l'Alberta jusqu'à Broadview. Dites-moi pourquoi il vous est plus profitable de transporter cela vers l'ouest sur 700 milles de votre chemin de fer, plus le trajet de l'est, que de le transporter vers l'est à partir de l'ouest?—R. D'abord, le transport par les lacs—j'ai expliqué les affaires des entreprises de navigation dont les bateaux montent une cargaison à bon marché pour aller en chercher une autre. Par exemple, cette année, il était très difficile d'avoir des bateaux parce qu'il n'y avait pas de minerais à redescendre.

Q. Cela n'explique rien du tout, parce que, sur le sol canadien, vous transportez ce charbon sur une longueur de 700 milles et que vous transportez votre charbon à 700 milles vers l'est. Vous le transportez réellement aux endroits du centre. Mais dans le trajet de l'est, vous avez tout le chemin par eau et tout le transport par rail aux Etats-Unis en sus. Pourquoi?—R. Parce que le transport sur le sol canadien se fait à une époque où les wagons reviendraient vides autrement. Nous utilisons le mouvement des wagons vides. Ces wagons arrivent à Fort-William avec du grain et s'en retournent avec du charbon. S'ils arrivaient avec du charbon, ils s'en retourneraient vides.

Q. Cela explique toute l'affaire?—R. C'est ainsi que nous calculons cela. Je ne suis pas un expert en transport. Je ne fais que vous indiquer les principes généraux.

Q. Je comprends bien cela. Lorsque vous calculez le prix du charbon et distribuez votre patronage aux villes américaines pour leur profit, considérez-vous le fait que si vous achetiez ce charbon de l'Alberta, pour développer des villes canadiennes et l'industrie canadienne, le trafic augmenterait d'autant sur votre chemin de fer, tandis que, de l'autre manière, vous êtes perdants?—R. Tout cela est considéré et les avantages sont calculés. Le Pacifique-Canadien achète aujourd'hui et a toujours acheté autant de charbon de l'Ouest qu'il le peut, pour le transporter vers l'est, et, à certaines saisons de l'année, il en transporte jusqu'à Winnipeg, lorsque les circonstances le permettent. Le Pacifique-Canadien développe réellement l'industrie le long de ses lignes. Il l'a fait à des époques où il perdait de l'argent en le faisant, mais il y a une limite à ce qu'on peut faire pour nourrir des industries.

Q. Je comprends cela, mais il semble étrange qu'il vous soit plus profitable de transporter ce charbon à 1,500 milles plus loin que vous ne pouvez l'avoir sur vos propres lignes. C'est une différence de traitement considérable au profit des Américains.—R. Regardez l'autre côté aussi. Nous pourrons probablement apporter du charbon à Fort-William cette année pour $6.50, droits payés. Or, nous n'avons que quatre cent quelques milles pour transporter ce charbon à Winnipeg. Notre charbon de l'Alberta nous coûte plus de $5 sur le wagon. Voyez l'autre côté de la médaille. Le charbon américain peut être extrait, transporté par rail et par eau et déchargé à Fort-William pour $1.25 de moins que ce que le charbon coûte pour la seule extraction dans l'Alberta.

Q. Nous voulons savoir pourquoi?—R. Toute l'affaire dépend du coût du charbon.

M. Keefer:

Q. Cela s'applique également au charbon de la Nouvelle-Ecosse. Il vous coûte $8.10?—R. Oui.

Q. Vous pouvez le rendre à Port-Arthur pour $8.50. Il y a quelque chose de défectueux. Cela peut être dû à l'augmentation des difficultés de l'exploitation minière en Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Ce sont là les faits saillants?—R. Oui.

Q. Et le charbon de la Nouvelle-Ecosse aurait en sa faveur cette longueur de trajet et les droits?—R. Et le change.

Q. Les exploitants auraient cela si seulement ils réduisaient leurs frais d'exploitation?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Que calculez-vous pour déterminer où le charbon américain peut faire concurrence au charbon de l'Ouest, lorsque vous le transportez vous-mêmes? Quel taux par mille?—R. Je ne puis vous dire cela de mémoire. Je ne le sais pas.

M. Keefer:

Q. Vous nous donnez, à propos de votre charbon, des renseignements qui nous aideront beaucoup. A propos de ce charbon de la Nouvelle-Ecosse, à part ce que vous montez à Québec et à Montréal, vous devez en acheter beaucoup, pour votre consommation, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse. Quelle quantité consumez-vous dans les provinces maritimes?

Le PRÉSIDENT: Il nous a donné cela.

Le TÉMOIN: En 1920, nous avons acheté de la *Dominion Coal*, pour les provinces d'en bas, 101,000 tonnes et par rail nous en avons fait venir 13,000 tonnes.

M. Keefer:

Q. A quel prix?—R. Je vous ai donné le prix. Je désire aussi mentionner ceci: Nous avons toujours eu de la difficulté à obtenir du charbon de Springhill parce que certaines raisons l'empêchent de nous en donner, bien que le charbon de Springhill soit le plus appréciable, pour le Pacifique, parce qu'il est moins loin. On tient à nous apporter de la houille bitumineuse par eau.

M. BALL: C'est en concurrence avec $2.80, tandis que le Springhill n'est que de $2.55.

M. Cowan:

Q. Evidemment, ce charbon de la Nouvelle-Ecosse est tout à fait satisfaisant pour le Pacifique-Canadien et la seule question est de faire un arrangement pour l'avoir. Votre compagnie a-t-elle jamais essayé de faire, avec les mines de la Nouvelle-Ecosse, ce qu'elle a fait avec une des mines américaines: obtenir une préférence ou acquérir des intérêts dans la mine? Avez-vous jamais pensé à acquérir des intérêts dans une mine de la Nouvelle-Ecosse, de manière à vous servir vous-mêmes?—R. Nous y avons pensé une ou deux fois, mais, en premier lieu, il faut trouver un moyen de transport par rail et par eau. Par exemple, le charbon qui vient à Montréal arrive par eau. Nous ne pourrions pas extraire la même quantité de charbon en hiver qu'en été, et il serait difficile de trouver une issue pour ce charbon, en hiver.

M. Keefer:

Q. Je croyais que le Pacifique-Canadien avait fait quelques travaux au Nouveau-Brunswick.—R. Non, nous n'avons pas de mines au Nouveau-Brunswick. Nous avons un contrat à terme avec la *Minto Coal Company.*

Q. A combien achetez-vous ce charbon?—R. $5.36 à la mine.

Q. Où charbonnez-vous vos navires océaniques?—R. A Saint-Jean, l'hiver, à Montréal et à Québec, l'été.

Q. Avec du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Le charbon de la *Dominion Coal Company.* Nous nous en sommes servis l'hiver dernier.

Q. On le transporte à Saint-Jean?—R. Oui.

Q. Par eau?—R. Oui, ou à Montréal, par eau.

Q. Cela vous revient-il au même prix que par rail?—R. Nous avons payé, l'hiver dernier, $13 la tonne brute, placée dans les soutes.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. A Saint-Jean?—R. Oui. Jusqu'au premier de ce mois, nous payions $9 à Saint-Jean, pour le charbon, à Saint-Jean, à 48 heures de Sydney.

Le président:

Q. Pour le charbon apporté par rail?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Savez-vous quelle est la proportion du coût du charbon dans une valeur d'un dollar en trafic de transport? Nous pourrions alors voir la proportion du coût du charbon dans les taux élevés du transport.—R. Non, je ne crois pas avoir ces chiffres. Je ne m'occupe réellement que du mouvement du charbon.

Q. Serait-ce un cinquième, en chiffres ronds?—R. Il me faudrait prendre plus de renseignements, même pour vous dire que c'est un cinquième.

M. Maharg:

Q. Avez-vous de la difficulté à obtenir le charbon que vous voulez, sur le marché de l'Ouest?—R. Pas quand les mines fonctionnent. Nous avons eu des difficultés avec les grèves. Mais nous n'avons pas eu de misère depuis un certain temps.

Q. Vous avez eu tant de difficultés que vous avez dû transporter plus loin vers l'ouest votre charbon américain?—R. Oui, il nous a fallu aller à l'étranger acheter des charbons inférieurs, des charbons de l'Illinois et de l'Indiana.

M. Cowan:

Q. Le charbon américain a-t-il ordinairement la valeur du charbon canadien?—R. Il y en a de bon et de mauvais, mais quand on trie le charbon américain, celui-ci est meilleur que le charbon canadien.

Q. Quand on le trie?—R. Oui, quand on a la chance de le choisir, comme à présent, sur un marché libre. On peut faire un tri et un choix aujourd'hui.

Q. Le bon charbon américain n'égale pas le charbon canadien?—R. Il y a beaucoup de charbon inférieur en Nouvelle-Ecosse.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il peut se comparer avec le charbon ordinaire, mais il n'est pas comparable au bon charbon américain?—R. Le point faible du charbon du Cap-Breton, dans une locomotive, c'est sa friabilité. C'est une houille friable. Il y a aussi d'excellent charbon au Cap-Breton, mais tout est mêlé ensemble. On ne les sépare pas.

M. Cowan:

Q. Pensez-vous qu'il leur serait avantageux de les séparer?—R. Je crois que les frais seraient trop élevés. Le triage serait une grosse question.

M. Chisholm:

Q. Vous nous avez parlé de la confiscation de votre charbon par les chemins de fer Nationaux. Vous avez dit que cela vous avait découragé de faire un contrat?—R. Oui, j'ai dit que cela m'avait découragé.

Q. Prévoyez-vous des difficultés de ce genre cette année?—R. C'est très difficile à dire. Dans le moment, la production houillère, dans toute l'Amérique, est faible.

Q. La consommation?—R. La production est faible. Aujourd'hui, du côté américain, on est en arrière de l'année dernière de plusieurs millions de tonnes, parce que personne n'achète ni ne fait de réserves. Si les industries se remettent en activité tout d'un coup, les mines peuvent se réveiller.

M. Cowan:

Q. Cela ne vous porte-t-il pas à croire qu'il serait opportun pour vous de faire un contrat avec la Nouvelle-Ecosse aussitôt que possible?—R. Pas au taux actuel.

Q. Si vous l'obteniez à un prix raisonnable, vous seriez prêts à passer un contrat? —R. J'ai un emmagasinement suffisant pour me protéger, dans le moment. Je

diffère de bien d'autres, sous ce rapport. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a toujours eu pour politique de garder de fortes quantités de charbon pour se garantir.

M. Keefer:

Q. Combien en emmagasinez-vous à la tête des lacs?—R. Pour ce qui est de la réserve de Fort-William, nous devons prévoir les besoins de la saison suivante. Il faut calculer un an en avant. Puis il faut toujours calculer un mois ou deux de plus, au printemps, à cause des différends ouvriers et le reste.

Q. Cela, c'est pour l'approvisionnement en charbon entre Fort-William et où?—R. Broadview et plus loin.

Q. Jusqu'où allez-vous, du côté de l'est, avec votre distribution du lac Supérieur?—R. Le charbon du lac Supérieur ne vient pas à l'est de Fort-William, mais nous avons un dépôt à Jackfish.

Q. Avec votre distribution par eau, vous balayez depuis Chapleau jusqu'à Broadview?—R. Je fais plus que cela. J'ai un autre port sur la baie Georgienne: Byng Inlet.

Q. A Port-McNichol aussi?—R. Là c'est une question de bateau.

Q. Jusqu'où allez-vous vers l'est à partir de Byng Inlet?—R. Jusqu'à la rivière à la Craie.

Q. Ainsi, vous balayez jusque-là en utilisant Port-Arthur comme base?—R. Oui.

Q. C'est un projet que ne s'applique pas au Saint-Laurent?

M. COWAN: C'est ce qui me déconcerte. Je veux trouver l'obstacle à cela.

M. KEEFER: L'obstacle, ce sont les canaux.

M. COWAN: Ils ne montent pas même à Montréal.

Le TÉMOIN: S'ils ne peuvent pas faire concurrence à Montréal avec le haut tarif du transport américain, voyez les difficultés qu'ils vont avoir à surmonter.

M. Keefer:

Q. Pourquoi ne descendez-vous pas votre charbon par eau si vous pouvez le faire?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Comment expliquent-ils le fait qu'ils pouvaient le faire en 1912 et 1913 et faire un profit de $2.13, et qu'avec un taux de $1.60 et 80 sous par eau, ils ne peuvent plus le faire?

M. COWAN: C'est ce que je ne puis pas comprendre. Il y a anguille sous roche quelque part et je veux trouver cette anguille.

M. Chisholm:

Q. En cherchant l'anguille sous la roche, je voudrais poser une question. Le système des confiscations m'intéresse. Vous aviez un contrat avec la *Dominion Coal Company* et la *National Railways* aussi. Est-il possible que la *Dominion Coal* vous ait donné une plus grande proportion de votre contrat qu'à la *National Railways*?—R. La principale difficulté dont j'ai parlé a été l'achat du charbon de la houillère de Greenwood, par suite de notre insuccès à obtenir le charbon de Springhill. Nous avons acheté du charbon de la houillère de Greenwood et c'est ce charbon-là qu'on nous a pris.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Cette compagnie n'avait pas de contrat avec le C. N. R. du tout, à cette époque?—R. Je ne le crois pas. La chose était très claire. C'était pendant une période où nous grattions pour avoir du charbon.

M. Chisholm:

Q. Je vous pose ces questions parce que nous devons voir d'un mauvais œil ce système de confiscations qui vous décourage d'acheter du charbon de la Nouvelle-

Ecosse?—R. Pendant la période de l'arbitrage sur ce charbon, on m'a déclaré que le Canadien du Pacifique n'avait pas d'affaire à acheter du charbon à Springhill. On m'a dit cela en présence de M. Magrath, que ce n'était pas notre territoire, de nous en tenir éloignés.

M. COWAN: Je considère que toute compagnie a le droit d'aller dans n'importe quelle partie du Canada acheter ce qu'il lui plaît.

M. DOUGLAS: Le Canadien du Pacifique devrait avoir autant droit de confiscation que le Canadien-Nord.

M. Cowan:

Q. Seriez-vous prêt à vous adresser aux charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, si cette raison était supprimée?—R. M. Dick m'a dit qu'il était très occupé avec ce comité et qu'il n'avait pas le temps de s'occuper des prix.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je suppose que ces négociations marchaient en même temps avec vous?—R. Non, parce que notre contrat actuel durait jusqu'au premier mai. Notre contrat pour la Nouvelle-Ecosse et le bout d'en bas expirait le 1er mai.

Q. Pour livraison de charbon à Saint-Jean?—R. Oui, et je n'en ai pas pris plus que le nécessaire, à $9 la tonne.

Q. Mais vous n'avez pas de charbon qui doit vous être livré à Montréal?—R. Non, bien que je croie que nous en prendrons beaucoup pour charbonner nos navires.

Q. Montréal?—R. A Montréal, parce que l'approvisionnement de nos navires vient surtout par eau. Nous charbonnons nos navires surtout par eau. Or, le charbon de la *Dominion Coal* est là, disponible, et nous nous en servons.

M. Keefer:

Q. Où est le goulet Byng, sur la baie Georgienne?—R. C'est près de Parry-Sound.

Q. Vous le transportez à Sudbury, puis vous le ramenez sur votre voie principale jusqu'à la rivière à la Craie?—R. Oui.

Q. Vous le descendez aussi vers Toronto?—R. Seulement jusqu'à McTier, premier point de division.

Q. Ce n'est qu'un tiers du chemin entre Sudbury et Toronto?—R. Je ne sais pas où est cette division.

Le président:

Q. En général, votre compagnie est parfaitement disposée à acheter et à utiliser le charbon de la Nouvelle-Ecosse pourvu que le prix en soit raisonnable et que vous puissiez compter sur la livraison?—R. Oui, et que la qualité et la préparation du charbon soient bonnes.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quelle quantité votre compagnie pourrait-elle utiliser, à peu près, par année? —R. Les conditions ont quelque peu changé sous ce rapport. Lorsque nous achetions beaucoup de la *Dominion Coal Company,* nous entassions le charbon l'été pour l'hiver.

M. Cowan:

Q. Trouviez-vous cela profitable?—R. C'était nécessaire. Il fallait le faire venir par eau et tout l'amasser l'été. Mais cela n'est pas nécessaire lorsqu'on le transporte par les chemins de fer américains. Nous en avons entassé l'automne dernier, pour les mauvais temps, et comme nous n'en avons pas eu, nous avons plus de charbon en réserve que nous en aurions ordinairement.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Du charbon américain?—R. Du charbon américain avec lequel nous avons dû nous garantir contre une saison rigoureuse.

M. Keefer:

Q. Combien de charbon prendriez-vous, à Montréal et aux autres endroits, des houillères de la Nouvelle-Ecosse. Vous avez à considérer ce que vous prenez aux Etats-Unis?—R. Oui.

Q. A peu près, quelle serait la quantité totale que vous consommez?—R. On ne nous a offert que 100,000 tonnes.

Q. Combien vous en faudrait-il?—R. Actuellement, il nous en faudrait à peu près 25,000 tonnes par mois.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Par rail?—R. Par eau.

M. Keefer:

Q. Je parle de ce que la Nouvelle-Ecosse pourrait vous fournir, jusqu'à Montréal. Quelle est votre consommation totale?—R. En tenant compte de la réserve que nous avons, notre demande réduite d'aujourd'hui serait à peu près de 25,000 tonnes par mois.

Q. Si vous n'aviez pas de réserve du tout, pour le charbonnage de vos vaisseaux et tout, quel serait le marché du Pacifique-Canadien pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Les chiffres que j'ai donnés sont pratiquement justes et basés sur l'état du trafic.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. C'est-à-dire qu'un demi-million de tonnes ne serait pas trop?—R. Non.

M. Cowan:

Q. La *Dominion Coal* vous a-t-elle dit pourquoi elle ne pouvait pas vous donner plus que 200,000 tonnes?—R. Le temps où l'on donnait des raisons pour tout est passé.

M. Keefer:

Q. Vous savez que ce charbon se vendait en dehors du pays, jusqu'à cette année, à des prix très élevés?—R. Oui, et il y en a une partie qui va prendre une petite dégringolade, maintenant.

M. McKenzie:

Q. Combien avez-vous obtenu de charbon de la *Dominion Coal Company,* l'année où vous en avez eu le plus pendant la guerre?—R. A peu près 527,000 tonnes.

Q. Vous n'avez pas eu de difficulté à obtenir ce charbon?—R. Non, la compagnie avait besoin de le vendre à cette époque. Elle nous aurait donné tout ce que nous lui aurions demandé.

Q. Elle avait ses gros vaisseaux et son outillage pour transporter le charbon à cette époque?—R. Oui, nous n'avons pas de matériel de transport pour ce charbon. Nous comptons sur le matériel de la compagnie pour le transporter.

M. Cowan:

Q. Ses vaisseaux?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Vous savez que, pendant la guerre, les vaisseaux ont été réquisitionnés?—R. Oui.

Q. Alors, évidemment, la compagnie ne pouvait plus monter de charbon sur le Saint-Laurent?—R. Non. Une partie servait à la fabrication des produits de l'acier.

Q. Vous savez aussi que des centaines et des milliers de leurs hommes sont allés outre-mer pour se battre et que cela a causé une baisse dans le transport du charbon des mines du Cap-Breton. Vous savez cela?—R. Je sais cela aussi.

Q. Vous savez aussi que, depuis la guerre, on essaye de reprendre les marchés qu'on avait dans les ports du Saint-Laurent?—R. Et dans la Nouvelle-Angleterre.

Q. La compagnie a perdu tous ses marchés à cause de la guerre. Vous savez cela? —R. Oui.

Q. Vous savez certainement qu'il y a déplacement de produits en ce qui concerne la *Dominion Coal Company*?—R. N'allez pas plus loin que l'an dernier. Il n'y avait pas de guerre, l'été dernier, et nous ne pouvions pas faire expédier de charbon à Saint-Jean.

Q. Elle n'est pas revenue aux conditions normales?—R. Elle a donné beaucoup de charbon aux Hollandais.

Q. Quels Hollandais?—R. A la Hollande. Cela payait mieux.

M. Chisholm:

Q. Comme question de fait, la *Dominion Coal* n'a pas expédié une grande quantité de charbon en Europe?—R. Je ne sais pas quels sont ses chiffres. Il m'a semblé y avoir beaucoup de bateaux, là.

M. McKenzie:

Q. N'est-il pas vrai que l'embargo qu'on a mis sur le charbon a annulé les contrats avec la Hollande? Vous savez cela?—R. Oui, je le présume.

Q. Et elle n'a pas envoyé ce charbon?—R. C'était tard dans la saison, n'est-ce pas? Même avant cela, nous ne pouvions pas avoir de charbon.

Q. N'est-il pas vrai que, comme acheteuse de charbon, votre compagnie ferait le meilleur marché possible, pour aller au fond des choses?—R. Oui, sans égard aux sentiments.

Q. Absolument sans égard aux sentiments?—R. Oui.

Q. Je suppose que vous donnez le même droit à celui qui vend le charbon. En règle générale, il vendra aux meilleures conditions possibles?—R. Oui.

Q. Nous avons eu un surcroit de loyauté, dans ce comité, dans le passé, et des opinions de gens qui achètent par loyauté. Achetez-vous par loyauté?—R. Nous avons passé cette période-là. Notre loyauté nous a coûté cher pendant la guerre.

Q. A propos du détournement du charbon de votre contrat, il s'agit de charbon qui vous était consigné et qu'on dirigeait ailleurs. C'était sous le régime de M. Magrath, sans doute?—R. Je crois que oui. Je ne sais si c'était bien dans son temps — c'était pendant son règne comme contrôleur du combustible.

Q. C'est pendant le temps où il était surintendant ou contrôleur du combustible, je crois?—R. Oui.

Q. La situation n'était-elle pas tout à fait différente de ce qu'elle avait été dans le vieux temps?—R. Chose étrange, le charbon qui se vendait à des prix élevés à St-Jean nous est toujours parvenu sans être confisqué. C'est celui-là qu'il nous a fallu acheter.

Q. M. Magrath avait la main haute?—R. M. Magrath n'a jamais annulé cela, je pense, parce que lors de l'arbitrage il leur a fait payer les dommages.

Q. Il fixait les prix à nos mines. Je ne vous dis que cela.—R. Oui, il fixait les prix.

Q. Vous avez déclaré, il y a un instant, qu'on vous avait dit, en présence de M. Magrath, que vous n'aviez pas d'affaire à ce charbon?—R. Le charbon de Springhill?—Oui.

Q. M. Magrath était donc là, lorsque cela vous a été dit?—R. Il n'était pas là comme contrôleur du combustible, mais comme arbitre. J'ai prétendu que le charbon n'avait été confisqué au prix du contrat, que je devais payer un prix plus élevé à St-Jean, et j'ai insisté pour qu'on paie la différence.

Q. Lorsque M. Magrath contrôlait les affaires, les circonstances n'étaient pas les mêmes qu'auparavant—R. Non.

Q. Les exploitants de mines et les agents houillers avaient peu de chose à dire. Ils étaient sous sa direction?—R. Cette fois-là cela s'est fait sans son approbation.

Q. Cette confiscation s'est faite par les chemins de fer du gouvernement?—R. Oui.

Q. Et ils prétendaient avoir un droit supérieur en temps de guerre?—R. Oui, et ils pourraient le réclamer encore.

Q. Nous ne sommes plus en temps de guerre. Vous devez comprendre que, pendant la guerre, le gouvernement est censé avoir la main libre, je veux dire pour les fins de la guerre; faire marcher les trains et transporter les troupes. Tout ce qu'il trouve, il le prend?—R. Oui.

Q. C'est ce qui est arrivé?—R. Cela serait très joli si l'on ne considérait pas le droit du Pacifique-Canadien de transporter des troupes et des hommes sur des trains.

Q. Ils avaient le pouvoir, et, étant dans une atmosphère de guerre, ils le faisaient? —R. Oui, et ils le feront encore.

M. Chisholm:

Q. Dois-je comprendre que, tandis qu'on vous confisquait ce charbon, vous achetiez du charbon au même endroit?—R. Pas au même endroit, mais du charbon qui venait sur la même route.

Q. Vous pouviez avoir ce charbon à un prix plus élevé?—R. Oui, et il me fallait l'acheter.

Q. Dois-je comprendre que M. Magrath a siégé comme arbitre entre vous et la compagnie?—R. Oui.

Q. Eh bien, il n'est pas très probable qu'il ait été responsable de la confiscation?—R. Il n'était pas responsable de la confiscation.

Le président:

Q. De quelle autorité se faisaient ces confiscations?—R. Ce qu'on a, on le garde: tel est le principe.

Q. Mais il fallait quelqu'autorisation.

M. Keefer:

Q. C'était une sorte de mesure de guerre alors?—R. Oui, c'était pendant la guerre.

Le président:

Q. Cela n'était pas suffisant. Il fallait qu'il y eut une autorisation expresse de faire cela.—R. Non; je me rappelle qu'une fois où ils sont venus et ont pris deux wagons, la nuit, sur nos voies. Ils n'avaient aucune autorisation pour le faire.

M. Keefer:

Q. Les chemins de fer ont fait la même choses. Pas le vôtre, mais d'autres chemins de fer.—R. Non, ils ne sont pas allés sur la propriété du voisin. Cela ressemble terriblement à du cambriolage.

Q. Ils ont pris leur bien sur vos wagons?—R. Oh!

M. Cowan:

Q. Ces conditions n'existent plus du tout, maintenant.—R. Elles ne sont pas disparues depuis longtemps.

Q. Vous ne vous attendriez pas à la même chose maintenant?—R. Je m'y attendrais cet automne, si la situation devient difficile. Je ne considérerais pas qu'il est

sauf de mettre notre charbon sur un chemin de fer et de compter sur les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui.

M. Maharg:

Q. Vous dites que vous avez eu des confiscations, même avant la guerre?—R. Oui, on nous a pris des wagons, l'hiver dernier. Je parle du temps où nous grattions pour avoir du charbon.

Q. Avant la guerre et jusqu'il y a trois ans, les confiscations se sont faites sous la responsabilité des chemins de fer *Canadian Northern*. Depuis lors, ce sont les chemins de fer du gouvernement canadien qui portent la responsabilité.—R. Ils n'ont pas confisqué de charbon avant la guerre, parce que l'on pouvait toujours obtenir tout le charbon désiré. Il n'y avait pas de difficulté de cette sorte avant 1914.

Le président:

Q. En avez-vous fini avec M. Britt? Je dois dire que nous avons ici un autre représentant du Pacifique-Canadien.

M. McKenzie:

Q. Vous vous occupez du louage des hommes, je suppose?—R. Oui.

Q. Le salaire des hommes que vous employez est monté depuis quelques années?—R. Oui.

Q. Dans quelle proportion?—R. Je crois que M. Price pourra répondre à cette question mieux que moi. L'augmentation des salaires est...

Q. Mais c'est une augmentation très substantielle?—R. Oui.

Q. Et votre chemin de fer a obtenu une augmentation substantielle des taux du transport?—R. Oui.

Q. Et je suppose qu'il est raisonnable de penser que l'augmentation des taux du transport a causé une augmentation des dépenses d'administration en général?—R. Oui.

Q. Comprenez-vous le salaire des hommes dans les dépenses de l'administration? Appelez-vous cela des dépenses d'administration?—R. La main-d'œuvre ordinaire?

Q. Oui, les mécaniciens et tous ceux qui travaillent à vos trains. Comprenez-vous cela, lorsque vous parlez de dépenses d'administration?—R. Je n'ai pas de chiffres concernant les dépenses d'administration. Pourquoi ne pas laisser cela à M. Price? Il s'occupe de l'exploitation. Il sait cela mieux que moi.

Q. Si une compagnie, soit de chemin de fer ou d'exploitation minière, espère donner de bons salaires à ses hommes, elle doit gagner beaucoup?—R. Oui.

Q. Si les mines de charbon espèrent payer de bon salaires à leurs employés, elles doivent avoir un bon prix pour leur charbon n'est-ce pas?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Elles ne doivent pas avoir des prix plus élevés que les autres, autrement elles ne vendront pas. L'embêtement, c'est que si les prix actuels doivent durer, vous allez modifier vos territoires actuels—R. Comme question de fait, il y a une tendance dans l'autre sens, parce que, quand le change baissera, la concurrence deviendra plus active. Autrefois, les houillères du Canada en avaient assez des droits de douane pour les protéger. Maintenant, elles ont le change qui double cette protection. Je doute si elles vont garder leur position actuelle et l'améliorer. Il leur faudra réduire le coût de la production. Je ne sais ce qui concourt à former le coût de la production, mais j'en connais un facteur: l'augmentation de l'inefficacité du travail et je dois dire que cette inefficacité est soldée par le consommateur tandis qu'il devrait profiter de l'efficacité du travail.

[M. Thomas Britt.]

M. Maharg:

Q. Pouvez-vous nous dire approximativement comment l'augmentation, dans les mines canadiennes, se compare avec l'augmentation des mines américaines, depuis que les prix ont commencé à baisser?—R. Les prix, aux Etats-Unis, ont été gouvernés, en grande partie, par l'offre et la demande, et, pour conserver le marché ou pour le conquérir, on est descendu à une base de frais raisonnable, même en sacrifiant des dividendes pour exploiter à profit.

M. Cowan:

Q. C'est ce que les compagnies canadiennes ne font pas?—R. Non, elles veulent que le consommateur soit patriote et paie la différence. Je ne crois pas que ce soit juste. Le Canadien du Pacifique a toujours nourri et préféré le marché domestique, mais il n'est pas juste qu'il paye des primes lorsque ce n'est pas nécessaire.

M. Chisholm:

Q. Je présume que le coût de la production a augmenté des deux côtés de la ligne. Nous nous attendions naturellement à une augmentation sur les faibles distances, et j'aimerais savoir si les prix ont augmenté dans les mines américaines autant que dans les nôtres?—R. Sans entrer dans les détails, je pense que les frais au Canada, sont plus élevés. Ils n'ont pas été plus élevés à certaines époques mais ils ne sont pas descendus à la normale aussi vite que dans les mines américaines.

M. Keefer:

Q. Le prix américain est de $2.60?—R. On peut faire des contrats aujourd'hui pour $2.75.

Q. Comment ce prix se compare-t-il avec ceux de 1912, 1913, 1914?—R. C'est à peu près le double.

Q. Il était la moitié de cela?—R. Oui, à peu près.

M. Maharg:

Q. Dans les mines de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ouest, le prix est-il le double?—R. Il est plus que le double. Il dépasse $5 partout.

M. Cowan:

Q. Il est de $1 de plus que cela en Nouvelle-Ecosse?—R. L'Acadia demande aujourd'hui $6.50

Q. C'est une différence entre $2.75 aux mines américaines et $5 à $6.50 aux mines canadiennes?—R. Oui. L'Acadia demande $6.50 et elle l'obtient parce qu'il n'y a pas de concurrence.

Q. N'y a-t-il qu'une mine de l'Ouest où vous pouvez avoir du charbon?—R. Non, il y en a plusieurs. Je crois avoir un petit mémorandum ici. J'y ai juste indiqué les noms. Nous avons eu du charbon des houillères Hillcrest, West-Canadian et Maple-Leaf.

M. Keefer:

Q. Pourriez-vous nous donner le coût du transbordement du charbon du wagon au vaisseau et *vice versa*? Supposons que nous apportons le charbon de l'Ouest par rail, quel prix serait-il raisonnable d'allouer pour le transbordement du vaisseau au wagon?—R. Je ne pourrais pas vous dire cela bien que je sache ce que c'est aux mines américaines. On demande huit sous, de l'autre côté, mais on a un lot de gros appareils à cette fin, aux ports des lacs. On vide quatre mille wagons par jour.

Q. On demande huit sous?—R. Oui.

Q. Que demande-t-on pour transborder du vaisseau dans le wagon?—R. Avec un équipement moderne, cela devrait se transborder pour trente sous.

Q. Merci.

Le PRÉSIDENT: Le comité en a-t-il fini avec M. Britt?

M. Ball:

Q. J'ai remarqué, dans ce que vous avez dit tout à l'heure, que comme acheteur de C.P.R. vous n'étiez jamais à court. Vous calculez pour avoir une certaine quantité de charbon en avant?—R. Oui.

Q. Depuis que vous êtes là-dedans, avez-vous jamais eu occasion de faire un contrat pour une certaine quantité de charbon—je suppose que vos contrats sont comme les autres. Ils sont entourés de tant de stipulations que ce sont à peine des contrats. Ils sont sujets aux questions de transport et le reste?—R. Autrement, quand un contrat est-il un contrat?

Q. Avez-vous eu occasion, ayant un contrat, d'avoir besoin de charbon et de n'en pas pouvoir avoir parce que vos entrepreneurs ne pouvaient pas avoir de wagons, ne pouvaient pas le transporter et le reste, tandis qu'un autre pouvait vous vendre du charbon disponible, si vous l'acceptiez, à $3, $4 ou $5 de plus que le prix du contrat, parce qu'on pouvait vous le livrer tout de suite?—R. Il se fait beaucoup de cela. Cela ne s'est pas fait par les compagnies de première ligne, mais cela s'est fait.

Q. Je suppose que cela s'est fait par des commerçants de charbon?—R. Cela a pu se faire par des subordonnés. C'était question d'obtenir tout ce qu'on pouvait lorsque les profits étaient faciles.

Q. C'est à peine une transaction honnête. Vous avez un contrat avec une mine qui doit vous fournir du charbon à une certaine époque et, dans certaines conditions, les entrepreneurs ne peuvent pas délivrer votre charbon, mais certains autres drôles peuvent, de la même mine, livrer ce qu'on appelle du charbon disponible, si vous lui payez un peu plus pour l'avoir?—R. Oui.

Q. Il me semble que les mines devraient prendre quelques mesures pour protéger et sauvegarder leurs clients sous ce rapport.

M. Chisholm:

Q. Votre compagnie a-t-elle une installation de déchargement à Montréal?—R. Non.

Q. Vous n'avez pas d'installation à Montréal?—R. Non.

Q. Ni à Québec?—R. Non, ni à Trois-Rivières. Si nous prenons du charbon, nous comptons sur la *Dominion Coal* pour nous le décharger.

M. Keefer:

Q. C'est une des raisons pour lesquelles vous transportez par rail à partir des charbonnages de la Pensylvanie au lieu de faire venir par eau?—R. C'est une des raisons. La principale raison est l'endroit où le charbon est délivré et des frais de manutention.

M. Chisholm:

Q. Dans ce cas, il me semble que la *Dominion Coal Company* a le contrôle de toute cette affaire, de tout ce commerce par eau à partir de la Nouvelle-Ecosse. Par exemple, je viens d'une partie de la Nouvelle-Ecosse où il y a d'immenses terrains houillers et d'où la houille pourrait s'expédier à Montréal. Supposons qu'on fasse cela, vous ne pourriez pas la recevoir. Vous n'avez pas d'installation à cet endroit?—R. Non, nous n'en avons pas. La *Dominion Coal Company* est la seule qui ait une installation près des voies du Canadien du Pacifique.

Q. Y a-t-il une compagnie de la Nouvelle-Ecosse qui a expédié du charbon au Canadien du Pacifique, à Montréal, où on l'a déposé dans un autre établissement? Une compagnie de la Nouvelle-Ecosse envoie du charbon à Montréal et vous dites qu'il y a d'autres installations. Connaissez-vous des cas où du charbon de la Nouvelle-

Ecosse ait été envoyé par eau et déposé dans l'établissement de quelque compagnie montréalaise où vous l'avez pris?—R. Pas à ma connaissance.

Q. En d'autres termes, vous n'avez pas pris de charbon sur les quais, aux établissements de la *Dominion Coal Company* ou de la *Nova Scotia Steel Company*?—R. Non.

M. Douglas:

Q. Les mêmes remarques s'appliquent-elles au Canadien-National et au Grand-Tronc, à Montréal?—R. Je le crois. Je sais que le Grand-Tronc, qui reçoit du charbon d'en bas par eau, n'a pas d'installation au bord de l'eau, à Montréal.

M. Chisholm:

Q. Ce serait peut-être une bonne affaire pour votre compagnie d'avoir une installation à cet endroit pour profiter de la concurrence?—R. C'était un projet de la compagnie, et les plans en étaient faits, mais il a fallu l'abandonner lorsque la guerre est arrivée.

M. Cowan:

Q. Je crois que vous feriez mieux de reviser votre projet et d'acheter une mine par en bas?—R. Supposons que nous aurions une mine, comment sortirions-nous le charbon? En ayant une ligne de chemin de fer.

M. Chisholm:

Q. Si vous acquérez un petit bout de chemin de fer au détroit de Canso, qui traverserait. Vous avez des billions de tonnes de charbon, là, à Mabou, à Port-Hood et dans toute cette région. Vous avez un vaisseau pour le prendre, à Hastings. Vous auriez là tout le charbon dont vous avez besoin d'ici cent ans.—R. Que ferions-nous de ce charbon en hiver?

Q. Le brûler, je suppose.—R. Comment le transporter à Montréal?

Q. Avoir un établissement à Montréal et monter le charbon là l'été.

M. Keefer:

Q. Pourriez-vous le mettre en réserve?—R. Que ferions-nous de la mine, l'hiver?

M. Cowan:

Q. Ne pourriez-vous pas vendre le charbon comme toute autre compagnie?

M. Keefer:

Q. Ne pourriez-vous pas le mettre en réserve, l'hiver, au coût supplémentaire de 25 sous la tonne?—R. Quand il s'agit de mettre en réserve et de reprendre le charbon, 25 sous la tonne ne vont pas loin au prix qu'est la main-d'œuvre.

M. McKenzie:

Q. Vous êtes une entreprise de chemin de fer?—R. Oui.

Q. Vous n'exploitez pas de houillères?—R. Pas dans le moment, dans tous les cas.

Q. Vous faites mieux de vous en tenir aux chemins de fer?—R. Je le crois.

M. Keefer:

Q. Mais vous êtes intéressés dans l'exploitation minière. Vous avez un département des mines?—R. Dans l'Ouest canadien.

Q. Il n'y a pas de raison pour que vous ne vous intéressiez pas à l'exploitation de la houille.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le comité a pas mal épuisé les questions qu'il désirait poser. En avez-vous fini avec M. Britt?

M. KEEFER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous allons appeler M. Price, le gérant des lignes de l'Est du Pacifique. Depuis que le comité s'est réuni ce matin, il est arrivé un représentant du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Il voudrait avoir quelques minutes du temps du comité ce matin. Si vous pouvez en finir avec M. Price dans à peu près une demi-heure, aimerez-vous entendre ce monsieur? Alors nous nous interromprons avec M. Price dans une demi-heure.

M. KEEFER: Nous ne pouvons pas dire comment les choses vont aller. Nous ferons de notre mieux.

Le témoin se retire.

M. ALFRED PRICE est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Gérant général des lignes de l'Est du Canadien du Pacifique.

Q. Depuis combien de temps détenez-vous cette position?—R. Depuis huit ans. J'ai été gérant général adjoint, puis gérant général.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous au Canadien du Pacifique?—R. Eh bien, je suis entré au Pacifique en 1883, mais j'ai fait du chemin de fer sur une partie du Canadien du Pacifique à partir de 1879.

M. Keefer:

Q. Vous occupez-vous du trafic?—R. Non, du transport.

Q. Quels renseignements pouvez-vous nous donner sur cette question du charbon? Quelle aide pouvez-vous nous donner?—R. Je n'ai aucun état de préparé, n'ayant pas su ce dont le comité désirait s'informer.

Q. Une des choses qui ennuient le comité c'est la question de savoir pourquoi vous ne vous servez pas du charbon de l'Ouest plus loin, vers l'ouest, que Broadview. Pouvez-vous expliquer cela?—R. Je puis dire qu'il y a bon nombre d'années, lorsque j'étais dans l'Ouest, le Pacifique-Canadien étudiait, chaque année, les données économiques afin de déterminer jusqu'où il pourrait apporter le charbon de Crow's Nest vers l'est. Très souvent, on a apporté du charbon plus loin vers l'est qu'il payait d'en transporter, étant donnée la concurrence des taux du charbon américain, etc. Mais je crois que la compagnie a toujours eu pour politique de développer les mines et, pour cette raison, elle a donné des commandes à un certain nombre de houillères de l'Ouest et a transporté leur charbon plus loin à l'est qu'il n'était économique de le faire.

Q. Vos marchandises vont pratiquement toutes vers l'est aujourd'hui?—R. Sans doute, nous avons le charbon qui va vers l'ouest à partir de Fort-William et les produits manufacturés en destination de l'ouest. C'est peu comparé au blé et à tout ce qui vient vers l'est, ordinairement.

Q. Ainsi la difficulté est la grande accumulation de wagons à la tête des lacs. Si vous pouviez avoir des charges de retour, cela simplifierait cette question du charbon dans l'Ouest?—R. Tout cela entre en ligne de compte, dans l'étude des données économiques dont je vous ai parlé.

Q. La même chose s'applique aux cargaisons de grain qui vont vers l'est. Vous pouvez monter des cargaisons par là à meilleur marché?—R. Oui.

Q. Le dernier témoin nous a parlé du transport par rail, de Montréal aux mines. Quelle distance y a-t-il à partir de la Pensylvanie?—R. La distance par rail?

Q. Sur laquelle vous faites venir le charbon par rail?—R. Trois à quatre cent milles.

Q. Vous exploitez des vaisseaux sur les lacs et sur l'océan?—R. Oui.

Q. Quelle est la proportion des transports par eau et par rail, approximativement? —R. Le coût de la manutention?

Q. Non, le coût du transport?—R. Oh! je ne le sais pas. Il y a tant de facteurs qui comptent. Ce serait difficile à dire.

Q. On m'a dit que les marchandises transportées par rail devaient être maniées plusieurs fois de plus que les marchandises transportées par eau?—R. C'est très vrai, je crois.

Q. Vous démontrez cela en ayant vos propres vaisseaux sur les lacs et en transportant vos marchandises de Port-Nichol à la tête des lacs, puis en les remettant sur vos wagons ?—R. Oui.

Q. Vous ne feriez pas cela, n'était-ce la question du bon marché dans la manutention des marchandises qui suivent ce chemin?—R. Nous avons des chiffres sur les taux du transport par rail seulement, en été, et nous trouvons qu'il n'y a rien sur quoi nous pouvons épargner beaucoup d'argent en tenant les bateaux à l'œuvre.

Q. Savez-vous quelle était la proportion?—R. Non, je ne saurais le dire.

Q. De sorte que, l'été, cela vous paye de transporter par eau?—R. Oui.

Q. Vous ne songez jamais à transporter du charbon ou du blé, à partir de la tête des lacs, autrement que par eau, lorsque vous pouvez le faire par eau?—R. Non, pas aux mêmes chiffres.

Q. Si vous pouviez baisser le coût de la manutention du blé ou du charbon, en le transportant par eau, vous ne dérangeriez pas votre chemin de fer, je suppose.—R. Je suppose que cela dépendrait de l'endroit dont vous voulez parler. Sur la baie Georgienne et le lac Supérieur?

Q. N'importe où, oui. C'est juste, n'est-ce pas?—R. C'est vrai.

Q. De sorte que le développement du transport par eau ne nuit pas aux chemins de fer?—R. Cela dépend.

Q. Si vous pouvez réduire le taux par eau, il vous vient plus de marchandises par eau?—R. Vrai.

Q. Je parle de la tête des lacs à Montréal, par eau, en passant par le lac Erié?—R. Eh! bien, vous pouvez transporter du grain, par exemple, à meilleur marché par eau que par rail.

Q. Combien meilleur marché?—R. Je ne tiendrais pas à le dire.

Q. Par conséquent, il est de l'intérêt public d'essayer à continuer de baisser le taux du transport par eau?—R. Oui.

Q. Cela ne nuit pas aux chemins de fer?—R. Non.

Q. En Nouvelle-Ecosse?—R. Vous voulez savoir si cela ne nuit pas aux chemins de fer en Nouvelle-Ecosse?

Q. Si vous baissez le taux du transport par eau, vous ne faites pas de tort aux chemins de fer?—R. Cela dépend si le chemin de fer exploite les bateaux ou non.

Q. Si ce n'est pas le chemin de fer, ce sont d'autres compagnies.—R. Si vous établissez une concurrence entre l'eau et le chemin de fer, si vous rendez le transport par eau très bon marché, le chemin de fer va en souffrir.

Q. Pourquoi souffrir de ce qu'il se fait du transport par eau? S'il y a concurrence, le chemin de fer ne perd rien?—R. Si le transport se fait par eau, le chemin de fer le perd. Si vous baissez le prix à tel point que le transport se fasse par eau, vous nuisez certainement au chemin de fer.

M. Maharg:

Q. Supposons que les taux par eau sont les deux tiers des taux par rail?—R. Tout le transport va aller par eau, pour profiter du taux réduit, n'est-ce pas?

Q. Personne ne paiera un dollar s'il peut ne payer que 66⅔ sous.—R. C'est assez clair.

Q. Si vous réduisez cela de moitié, vous ne perdez rien par rail parce que le transport se fait déjà par cette voie?

M. Keefer:

Q. A propos de la question du transport en Nouvelle-Ecosse, pouvez-vous transporter par rail, de la Nouvelle-Ecosse à Montréal, économiquement?—R. Tout dépend du prix du charbon. Nous l'avons déjà transporté par rail jusqu'à Montréal.

Q. De quelle manière le prix du charbon est-il concerné?—R. Tout dépend de la différence des prix entre le charbon de la Nouvelle-Ecosse et le charbon américain.

Q. Expliquez cela en détail.—R. Si le prix à la mine, plus les taux du transport au Canada, est plus élevé que le prix à la mine aux Etats-Unis, plus le transport, le droit et le change, il ne sera pas payant de transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Cela ne s'applique-t-il pas au charbon de la Nouvelle-Ecosse en été? Vous ne penseriez jamais de le transporter par rail?—R. Non, nous ne le transporterions pas par rail.

Q. De sorte que c'est une question de transport par eau, en Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire quel est le coût probable, par tonne et par mille, pour le transport du charbon?—R. Ce qu'il en coûterait pour le transporter?

Q. Quel est le prix raisonnable, sans profit, pour transporter le charbon, par tonne, au mille?—R. Peut-être les trois quarts d'un sou.

Q. Que faudrait-il ajouter à cela, comme profit raisonnable sur le transport?—R. Pour défrayer les dépenses d'administration et tout le reste?

Q. Un profit raisonnable, pas excessif.

M. Cowan:

Q. Pour tout défrayer, oui.—R. Je dirais à peu près 25 pour cent.

M. Keefer:

Q. Vingt-cinq pour cent des trois quarts d'un sou?—R. Je préférerais que vous demandiez ces renseignements à nos hommes qui s'occupent du trafic. Ces taux leur sont familiers.

M. McKenzie:

Q. Quand vous dites que vous transportez du charbon à trois quarts de sou par tonne au mille, cela ne comprend-il pas un profit? Serait-il payant de le faire?—R. A trois quarts de sou?

Q. N'est-ce pas ce que vous voulez dire?—R. Non, je crois que monsieur Keefer m'a demandé le coût.

M. Cowan:

Q. C'est quoi? Est-ce, lorsque vous transportez votre propre charbon? C'est ce que vous vous imputez lorsque vous transportez votre propre charbon? Par exemple, vous transportez votre charbon de Crow's-Nest jusqu'à Broadwiew et vous vous imputez le coût de ce transport. Ce serait là le montant?—R. Pour déterminer jusqu'où vers l'est nous pouvons transporter le charbon de l'Ouest, c'est à peu près ce que nous imputerions.

M. Keefer:

Q. Cela comprendrait-il les dépenses d'administration?—R. Non.

Q. Votre augmentation de vingt-cinq pour cent payerait vos dépenses d'administration?—R. Je le suppose.

Q. Et encore, vous n'auriez pas de profit?—R. Non.

Q. Vous ne pourriez pas calculer transporter un produit, de nos jours, pour moins d'un sou la tonne au mille, n'est-ce pas?—R. C'est ce que nous gagnons. Nous gagnons 1.038.

Q. Avant cette augmentation dans le coût du transport, on avait l'habitude de parler d'un demi-sou la tonne au mille?—R. Oui, mais les recettes étaient de .7 à .77.

Q. Ainsi, lorsque nous parlons du transport du charbon par rail, de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ouest, nous devons calculer ce coût par mille.

M. COWAN: Aujourd'hui.

M. Keefer:

Q. On m'a dit, je ne sais si c'est vrai ou non, que parmi les marchandises qui vont vers l'ouest, certaines catégories ont un meilleur taux que le charbon: le bois, par exemple. En savez-vous quelque chose?—R. Je n'en sais rien.

Q. Vous ne pourriez pas calculer transporter une marchandise aujourd'hui et recevoir à peu près cela?—R. Non.

Le président:

Q. Pouvez-vous dire au comité à peu près combien de charbon on dépense pour transporter du charbon, par exemple, pour transporter une tonne de charbon à cent milles?—R. Cela dépend en grande partie des subdivisions sur lesquelles on le transporte, de la raideur des pentes et le reste, mais je crois que vous pourriez calculer le coût pour une centaine de milles.

Q. Oui. Combien de charbon auriez-vous à consommer pour transporter une tonne de charbon à cent milles?

M. MCKENZIE: Ce sont là de hautes mathématiques, monsieur le président.

Le TÉMOIN: Il en faudrait probablement de 10 à 12 dollars.

Le président:

Q. Pour transporter une tonne de charbon à cent milles. Combien de charbon transporteriez-vous pour $10 ou ce $12? Sans doute, la question se pose de savoir si le transport du charbon à de longues distances est payant. La consommation du charbon est-elle si grande qu'il serait payant de transporter le charbon pour d'autres fins, à de grandes distances?—R. Cela dépend, sans doute — prenez l'exemple donné par monsieur Keefer: Si vous transportez vers l'ouest à partir de Fort-William, mettons quarante wagons contenant chacun quarante tonnes de charbon, soit seize cent tonnes de charbon, il va probablement falloir dépenser 250 livres de charbon par mille pour transporter cela.

M. Keefer:

Q. Il suffit de prolonger la distance pour que vous consumiez toute la charge du train.

Le président:

Q. Cela ferait à peu près onze mille livres, ou 5½ tonnes, pour transporter seize cent tonnes, de Fort-William à Winnipeg.

Le TÉMOIN: Non, c'est 250 livres par mille. Vous avez 420 milles pour vous rendre à Winnipeg.

M. McKenzie:

Q. Cela ferait combien en tout?

Le PRÉSIDENT: Cela ferait 110,000 livres.

Le TÉMOIN: Il faudrait probablement 30 tonnes pour transporter cela à Winnipeg. Les subdivisions sont de 120 milles chacune.

M. Keefer:

Q. En suivant un peu ce point, quelle est la proportion du combustible dans une valeur d'un dollar en transport?—R. Je n'aimerais pas risquer une opinion sur ce point. Il y a tant de facteurs.

Q. Disons à la tête des lacs ou à Montréal. Prenez Montréal, par exemple. Quelle serait la proportion de votre taux sur le transport?—R. Voulez-vous savoir quelle proportion de notre trafic est représentée par le charbon?

Q. Non, — vous pourrez nous donner cela aussi — mais quelle proportion de vos recettes est absorbée par le coût du combustible?—R. Je n'ai pas avec moi les données voulues pour répondre à cette question.

Q. Là où il y a tant de chutes d'eau, votre compagnie a-t-elle songé à électiser son réseau?—R. Non.

Q. Y a-t-il quelque officier supérieur de votre compagnie qui puisse nous indiquer quels seraient les profits ou les pertes qui résulteraient de l'électrisation de quelques-unes de vos voies?—R. Nous trouvons qu'il n'est pas payant d'électriser une ligne tant que le trafic n'y est pas très dense.

Q. Allez donnez-nous ces renseignements.—R. C'est que, si l'électricité sert depuis un bon nombre d'années sur le New-York-Central, par exemple, la seule partie de sa ligne qui ait été électrisée est celle qui avoisine New-York. Sur tout le reste de son réseau, il se sert de la vapeur parce qu'il trouve cela plus économique. Et pourtant, c'est une ligne qui traverse un territoire très dense.

Q. A l'opposé de cela, prenez le "Chicago, Minneapolis and St. Paul." Jusqu'où est-il électrisé?—R. D'un bout à l'autre, je crois.

Q. Sur combien de milles?—R. 300 ou 400 milles, je crois.

Q. Savez-vous ce qu'il en résulte, au point de vue des bénéfices?—R. Je ne sais comment le coût de la partie électrisée se compare avec celui de la partie mue par la vapeur.

Q. On ne l'exploiterait pas à perte?—R. Ils calculent pour faire de l'argent.

Q. Je suppose qu'ils ont le transport par eau à bon marché, tout près?—R. Oui.

Q. Ce n'est pas une contrée fort peuplée?—R. Non, c'est un pays montagneux.

Q. La population ou le volume du trafic n'est pas tant, dans la question d'électrisation. C'est le coût du charbon.—R. C'est le coût de l'installation qui compte le plus.

Q. Dès que la chose est faite, les frais d'entretien et d'exploitation sont beaucoup moindres?—R. Notre compagnie a fait des études là-dessus, dans les montagnes, il y a quelques années.

Q. Quelqu'un peut-il nous donner ces chiffres?—R. Notre ingénieur en chef. Cela serait fort intéressant et je suis certain qu'il se ferait un plaisir de vous donner ces renseignements.

Q. Qui est-il?—R. M. J. N. R. Fairbairn, l'ingénieur en chef. Il pourrait vous donner cela, je crois.

Q. Vous préférez que je ne continue pas à vous interroger sur ce point?—R. Peu m'importe.

Q. En savez-vous davantage sur ce point?—R. Pour ce qui nous concerne, sur les lignes de l'Est, nous avons toujours estimé que le temps n'était pas venu.

Q. Votre trafic entre Montréal et Toronto et entre Montréal et Ottawa, diriez-vous qu'il est dense?—R. Non.

Q. Où est votre trafic dense?—R. Le trafic le plus dense que nous avons sur le Canadien du Pacifique, à prendre l'année complète, est entre Smith's-Falls et Montréal.

Q. La section Smith's-Falls-Montréal est la plus dense?—R. Oui.

Q. Et les lignes qui vont de Smith's-Falls à Toronto?—R. Le trafic n'y est pas aussi fort, parce que la subdivision de Smith's-Falls, comme nous l'appelons, prend le trafic qui va à Montréal et aussi celui qui vient de l'Ouest.

Q. Le trafic du Grand-Tronc, entre Montréal et Toronto, ne diriez-vous pas qu'il est dense?—R. C'est la partie la plus dense du Grand-Tronc, oui. Mais elle n'est pas dense comparée à certains chemins de fer qui vont vers le sud.

Q. C'est juste. La population y est plus considérable. Mais les chemins de fer qui vont au sud n'ont pas les mêmes chances de s'électriser que les nôtres. Nous avons des chutes d'eau depuis Montréal jusqu'aux prairies, sur ce chemin, au moins jusqu'à Toronto.—R. C'est vrai.

Q. De sorte que c'est l'affaire d'un ingénieur de nous fournir ces données-là concernant l'exploitation et la dépense de capital.—R. Oui.

Le président:

Q. Il y a bien des plaintes, dans l'ouest de l'Ontario, surtout. On trouve qu'un des obstacles à leur approvisionnement en charbon est la manque de wagons, aux mines, pendant l'hiver. Il y en a eu l'an dernier.

Q. L'automne dernier?—R. L'automne dernier, oui.

M. Cowan:

Q. Lorsque les représentants du gouvernement de l'Alberta étaient ici, ils ont suggéré...

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous être assez bon de lui laisser finir sa déclaration.

M. COWAN: Je vous demande pardon.

Le TÉMOIN: La difficulté dépendant en grande partie, de l'hiver, et l'opinion des hommes de chemin de fer, aux Etats-Unis, est que les difficultés subséquentes provenaient du contrôle des chemins de fer par l'administration américaine.

Le président:

Q. Prévoyez-vous des difficultés, cette année?—R. Je ne crois pas qu'il y en ait.

Q. Il y a plus de wagons et moins de trafic en général?—R. Je ne crois pas qu'on ait beaucoup plus de wagons, mais il y a un surplus de quelque six cent mille wagons aux Etats-Unis, à l'heure actuelle.

M. Cowan:

Q. Lorsque le représentant de l'Alberta était ici, il a déclaré qu'une des grandes difficultés, dans cette province, était la mauvaise distribution des wagons, c'est-à-dire que certaines lignes ne pouvaient pas avoir de wagons du tout, tandis que d'autres en avaient en quantité. Il suggérait qu'on nomme un administrateur pour placer ces wagons là où on en a besoin. Votre compagnie aurait-elle quelqu'objection à cela?—R. Je pense bien.

Q. Pourquoi?—R. A moins qu'on ne montre que le Canadien du Pacifique a été injuste.

Q. C'est-à-dire que, comme la chose s'est présentée bien des fois, on ne pouvait pas avoir de wagons et on a été obligé de cesser l'exploitation, pendant certaines périodes. S'il en est ainsi, ne trouvez-vous pas que le gouvernement devrait intervenir? —R. Je ne crois pas que des gens de l'extérieur puissent distribuer le matériel roulant aussi bien que les hommes de chemin de fer.

Q. Les différentes compagnies de chemin de fer s'entendraient elles-mêmes sur une personne, sur un système?—R. Je crois que cela ne corrigerait rien. Je crois que les hommes de chemin de fer peuvent faire ce travail mieux que n'importe qui.

M. MAHARG: Nous avons eu occasion de les surveiller au sujet du grain, parfois.

M. Cowan:

Q. Pourquoi cela ne s'appliquerait-il pas aussi bien au charbon qu'au grain?—R. Parce que, M. Maharg et moi, nous ne nous entendrions pas sur la distribution des wagons à grain.

Q. Cependant, si les gens souffrent et si les mines languissent, il appartient au gouvernement d'agir.—R. Je représente le Canadien du Pacifique, M. Cowan, et pour ce que je sais de l'Ouest—j'ai été en charge de la division de l'Alberta six ans—il n'y a jamais eu de difficulté au sujet de la distribution équitable du matériel roulant disponible. Je ne crois pas qu'il y en ait maintenant non plus. Je parle du Canadien du Pacifique seulement.

M. KEEFER: Je crois que, d'après la déposition de l'autre témoin, les houillères se trouvaient sur le Canadien-National.

M. COWAN: Il n'a spécifié le Canadian-National. Sans doute, on est embarrassé, dans cette partie du pays, mais sa proposition s'appliquerait à toute la province de l'Alberta et le distributeur de wagons aurait à couvrir tout le territoire.

Q. Maintenant, nous désirons savoir sur quoi se fondent vos objections.—R. D'abord, je crois qu'on ne devrait pas s'immiscer dans une administration de chemin de fer et lui dicter comment distribuer ses wagons. Si l'on peut démontrer qu'il y a eu passe-droit, on devrait le réprimander, mais notre expérience du passé ne prouve pas que l'intervention des commissions dans le travail des exploitants des chemins de fer ait été un gros succès.

Q. Vous ne croyez pas aux commissions, à moins qu'elles n'augmentent les taux? Est-ce là une question loyale.—R. Je ne le crois pas.

Q. Je ne vous demanderai pas d'y répondre.—R. Je crois que M. Carvell peut vous donner une assez bonne explication des raisons pour lesquelles les taux doivent être augmentés.

M. Keefer:

Q. Vous croyez que votre compagnie n'aurait pas d'objection à ce que votre ingénieur rende le témoignage sur la question de l'électrisation?—R. Non, pas du tout. Je suis sûr que notre président serait heureux de le faire venir.

M. Cowan:

Q. Vous ne connaissez pas les taux du tout, les taux actuels?—R. Les taux ne me sont pas familiers.

LE PRÉSIDENT: Autre chose à demander à M. Price?

M. KEEFER: Non, merci.

Q. Quelle proportion représente le combustible dans le taux du transport? Vous pouvez donner cela lorsque vous ferez votre rapport.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. J'aimerais poser une question. M. Britt a donné le prix du charbon américain, $2.75; le taux du transport, $3.71; et en comptant le taux du change et le droit de douane, cela fait $7.76. Cela ne comprend pas le transport à Montréal, sur les lignes du Pacifique, du charbon des Etats-Unis. Maintenant, en prenant une estimation de trois quarts de sou par mille, voulez-vous nous donner le montant additionnel qu'il faudrait ajouter pour faire vos frais jusqu'à Montréal.—R. Ce taux est pour jusqu'à Montréal.

Q. Si j'ai bien compris M. Britt, c'était $3.71 sur les lignes autres que le Pacifique, jusqu'aux lignes du Pacifique.—R. Auparavant, les autres lignes nous faisaient la livraison à Montréal même.

Q. Cela comprend tout?—R. Cela comprend tout, sauf les auguillages aux têtes de lignes locales.

Q. Qui coûteraient à peu près combien?—R. Probablement 40 sous la tonne.

Q. Cela formerait un total de $8.16?—R. Oui.

Q. C'est tout?—R. Sans doute, il y a aussi de l'aiguillage pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'il vient à Montréal.

Q. A peu près la même chose, je suppose?—R. Oui.

Le témoin se retire.

NOTE.—Ce témoin, après avoir rendu son témoignage, a fourni le mémoire suivant:—

"Q. Combien de charbon emploie-t-on pour transporter une tonne de charbon à cent milles de distance?—R. A peu près 15 livres.

"Q. Sur chaque dollar que gagne le Canadien du Pacifique, combien en paie-t-il pour le combustible?—R. Je n'ai pas par devers moi les données qui puissent me permettre de répondre à la question."

M. J. E. MICHAUD est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Avez-vous quelque position officielle?—R. Je suis membre du conseil exécutif de la province de Nouveau-Brunswick, ministre sans portefeuille.

Q. Qui représentez-vous aujourd'hui?—R. Je représente l'honorable M. Foster, en réponse à votre courtoise invitation de paraître devant le comité et de vous soumettre les suggestions de la province du Nouveau-Brunswick au sujet du combustible dans cette province.

Q. Vous avez un état, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Nous serons heureux de l'entendre donner.—R. Comme les membres du comité le savent, nous avons plusieurs mines, au Nouveau-Brunswick, près de Minto, des terrains miniers Minto, et, à l'heure actuelle, quatre de ces mines sont fermées. Une seule fournit du charbon au Canadien du Pacifique, la mine Minto, en vertu d'un contrat, et la difficulté semble être dans les taux du transport. Il n'y a qu'une branche qui relie les terrains houillers aux voies principales, dans le Nouveau-Brunswick. C'est le vieux *Central Railway* qui se relie au Canadien du Pacifique. Il n'y a pas de raccordement direct avec le chemin de fer du gouvernement entre le terrain houiller Minto et le Canadien du Pacifique ou le Transcontinental, qui va de Edmunston à Moncton. Le Transcontinental passe à 4.9 milles de Minto. Nous suggérerions que les chemins de fer du gouvernement construisent jusqu'aux terrains houillers de Minto un rameau de 4.9 milles pour faire concurrence au Canadien du Pacifique. On nous dit que le Canadien du Pacifique exige un taux de 80 sous la tonne, de Minto à Chipman, distance de 12 milles. Chipman est sur le Transcontinental. Le Canadien du Pacifique a un taux de 80 sous la tonne, ce qui a beaucoup augmenté le coût du transport. Alors, les exploitants de Minto ne peuvent pas faire concurrence aux exploitants de la Nouvelle-Ecosse ou de Springhill, surtout ceux de Springhill.

M. Keefer:

Q. Ce 80 sous est pour quelle distance?—R. Vingt milles.

M. Cowan:

Q. Est-ce le Canadien du Pacifique qui a imposé ce taux ou existe-t-il en vertu d'une ordonnance de la Commission des chemins de fer?—R. On m'informe que c'est le Pacifique.

Q. C'est un endroit de concurrence, sur le National Canadien?—R. C'est à Chipman. En construisant un rameau, des houillères jusqu'au Transcontinental, nous aurions de la concurrence avec le Canadien du Pacifique. Prenons le Canadien du Pacifique comme exemple. Entre Springhill et Edmundston, sur le Transcontinental, distance de 306 milles, le taux est de $2.50, contre $2.55 pour une distance de 203

milles, c'est-à-dire 103 milles de moins, entre Springhill-Junction et Edmundston, où le taux est de 5 sous de plus par tonne.

Q. Cela comprend 80 sous sur le Canadien du Pacifique de Minto à Chipman?—R. Le National-Canadien transporte du charbon de la Nouvelle-Ecosse à un demi-sou la tonne au mille, tandis que le Canadien du Pacifique, à partir de Minto, exige 1¼ sou par mille.

Q. Quelles sont les distances?—R. C'est 103 milles de moins, de Minto à Edmundston. Nous avons pris Edmundston comme un endroit où le charbon doit être délivré. Nous soumettons que les chemins de fer du gouvernement ne se servent pas du tout du charbon de Minto sur leurs embranchements du Nouveau-Brunswick. Ils transportent le charbon de la Nouvelle-Ecosse pour approvisionner leurs embranchements du Nouveau-Brunswick. Si le charbon du Nouveau-Brunswick approvisionnait les divisions de Edmundston, Devon et Campbellton....

M. Keefer:

Q. Vous avez entendu la déclaration de M. Britt sur le coût du charbon de Minto?—R. Oui, $5.36.

Q. Est-ce juste?—R. Je le crois.

Q. Comment cela se compare-t-il avec le prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Je ne le sais pas.

Le président:

Q. Quelle est la production de la houillère Minto?—R. Elle peut donner actuellement deux cent tonnes par année aux chemins de fer, à part ce qu'elle donne au marché local. Elle ne fournit actuellement que cinquante mille tonnes au Pacifique-Canadien et cela provient d'une seule mine. Mais les autres chemins de fer qui auraient besoin d'à peu près 200,000 tonnes par année, les chemins de fer du gouvernement et les industries qui ont fait des contrats sont intéressés à encourager les mines de Minto, mais ils ne peuvent pas avoir leur charbon à cause des taux élevés du transport.

M Keefer:

Q. Combien de tonnes par année?—R. 200,000 tonnes.

Q. Vous aviez dit 200?—R. 200,000 tonnes, pour le réseau National Canadien et les industries locales. Cela comprend la *Fraser Pulp,* au Nouveau-Brunswick. Nous pourrions aussi fournir 50,000 tonnes par année aux industries américaines à la frontière de l'Etat du Maine. On prendrait le charbon de Minto, si des taux raisonnables permettaient de les approvisionner. Vous comprenez que le gouvernement du Nouveau-Brunswick est intéressé là-dedans, pour plusieurs raisons, puisque le développement des industries locales donnerait de l'emploi aux gens de la région qui chôment depuis assez longtemps. Puis, ce serait une économie pour l'administration du chemin de fer du gouvernement. Elle épargnerait sur le transport du charbon. Au lieu de tout le transporter de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Edmunston ou Campbellton, elle pourrait le prendre à Minto. Et la province du Nouveau-Brunswick perçoit un droit régalien sur ce charbon.

Q. A qui appartiennent les mines de Minto?—R. A une corporation. Je ne sais.

Q. Il y a quelques années, on prétendait généralement que le Pacifique Canadien y avait des intérêts?—R. Il peut y avoir quelque chose comme cela.

Q. En savez-vous quelque chose?—R. Je crois que sir Thomas Tait, de Montréal, y est intéressé.

Q. Il est un de ceux qui l'ont ouverte, si je comprends bien? Et il est un ancien gérant du Pacifique-Canadien. Y a-t-il encore affaire?—R. Je le crois.

M. Cowan:

Q. Ces mines sont-elles difficiles à exploiter?—R. Un peu plus, je dirais, que les autres mines.

Q. Que les mines de la Nouvelle-Ecosse?—R. Que quelques-unes d'entre elles. On m'informe qu'elles sont plus difficiles à exploiter que quelques-unes des mines de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Cependant vous produisez du charbon, actuellement, à peu près un dollar moins cher que les mines de la Nouvelle-Ecosse, à la sortie de la mine.

Le président:

Q. Que coûterait ce chemin de fer?—R. La construction de ce rameau, voulez-vous dire?

Q. Oui?—R. Il en coûterait à peu près $150,000 pour le construire et si l'on recommandait que l'administration du National Canadien aide la province à construire ce rameau, je suis informé que la province serait prête à coopérer avec le gouvernement canadien pour construire ce rameau, afin d'améliorer la situation.

M. Keefer:

Q. Et vos autres mines? Pouvez-vous nous dire pourquoi elles ne fonctionnent pas? —R. Parce qu'elles ne peuvent pas faire concurrence aux houillères de la Nouvelle-Ecosse, à cause des taux élevés du transport.

Q. Les taux du transport affectent la situation?—R. Oui.

Q. Comment sont-elles situées, par rapport à la distance sur le Transcontinental? —R. A l'heure actuelle, elles sont à douze milles via les lignes du Pacifique-Canadien, mais elles ne seraient qu'à quatre milles si l'on construisait ce rameau.

Q. Vous parlez de la Minto? Les autres sont-elles dans le même cas?—R. Elles sont toutes sur le même terrain houiller.

M. Cowan:

Q. Quelle est la qualité du charbon, en comparaison de celui de la Nouvelle-Ecosse? R. D'aucuns prétendent qu'il n'est pas si bon; d'autres soutiennent qu'il est aussi bon. Mais si le Pacifique-Canadien le trouve assez bon pour l'exploitation de ses embranchements du Nouveau-Brunswick, je crois qu'il serait assez bon pour l'exploitation de l'embranchement du chemin de fer du gouvernement.

M. Douglas:

Q. Quel est le taux du transport, disons du terrain de Minto à Campbellton?— R. Je n'ai pas ces chiffres, M. Douglas, mais la distance est à peu près la même que pour aller à Edmundston.

Q. Et vous avez dit que le taux jusqu'à Edmundston était de combien?—R. Une différence de 5 sous, au détriment de Minto, entre le trajet de Minto à Edmundston et celui de Springhill à Edmundston, bien que Minto soit à 103 milles plus près.

M. Keefer:

Q. Votre filon est-il étroit, au Nouveau-Brunswick?—R. Oui, c'est ce qui le rend difficile à exploiter, ai-je compris.

Q. Quelle est la production annuelle de la Minto, à l'heure actuelle?—R. Elle fournit au Pacifique-Canadien à peu près 50,000 tonnes. Je n'ai pas les chiffres exacts du rendement.

Q. Je suppose que nous aurions cela dans les rapports miniers de la province?— R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Vous vous plaignez de ce taux relativement élevé, 80 sous la tonne, que le Pacifique-Canadien vous demande. Avez-vous jamais demandé à la Commission des Chemins de fer de redresser ce grief?—R. Nous avons fait un appel, je crois, il y a quelque temps, et la commission nous a fait entendre que plus tard la province aurait l'occasion de faire comparaître un représentant devant la commission, mais rien ne s'est

fait depuis. Nous nous proposons de préparer notre cause et de la présenter à la Commission des Chemins de fer. Dans l'intervalle, nous avons reçu l'invitation de comparaître devant ce comité.

M. Keefer:

Q. Soupçonne-t-on, au Nouveau-Brunswick, que la houillère Minto est sous le contrôle du C.P.R.?—R. Je ne le sais pas.

Q. Ne pensez-vous pas qu'il est temps de le savoir?—R. Je ne rends pas témoignage sur des doutes. Des actionnaires du C.P.R. sont aussi actionnaires de la *Minto Coal Company.* C'est tout ce que puis dire.

M. Cowan:

Q. Vous produisez le charbon à cet endroit à meilleur marché qu'en Nouvelle-Ecosse, et vous le vendez à meilleur compte, à la sortie de la mine? Je désire savoir pourquoi? Savez-vous si ces mines payent les mêmes échelles de salaires qu'en Nouvelle-Ecosse?—R. Ce sont les salaires des syndicats.

Q. Il y a une échelle uniforme partout.—R. Oui.

Q. Y a-t-il eu des plaintes au sujet de l'efficacité des hommes?—R. Non. Il y a eu des plaintes, de la part des hommes, qui prétendaient devoir être payés plus cher que les mineurs de la Nouvelle-Ecosse, parce que leur travail était plus dur. La tâche était un peu plus dure, mais je ne sais pas si on leur a donné l'échelle qu'ils demandaient ni si leur plainte a été considérée.

M. Douglas:

Q. Sont-ils sujets au contrat de salaire de Montréal?—R. Quelques-uns le sont. Je comprends que les mineurs de la *Minto Coal Company* ne sont pas soumis à l'échelle de salaire des syndicats. Ils ont un contrat spécial avec les mineurs, qui ne forment pas partie des syndicats. Mais les mineurs des quatre autres mines que je connais sont sujets au contrat de Montréal.

M. Keefer:

Q. J'ai ici le rapport préliminaire de 1920 sur la production minérale du Canada et je vois que le Nouveau-Brunswick a produit en 1919, 179,108 tonnes de charbon et en 1920, seulement 161,164 tonnes. Tandis que la Nouvelle-Ecosse a produit jusqu'à 5 ou 6 millions.—R. Je comprends que cette augmentation des taux du C.P.R. a eu lieu en 1920.

Le président:

Q. Comme question de fait, la Commission des Chemins de fer peut connaître de ce taux, n'est-ce pas?—R. Je le crois.

Q. Elle a promis de vous donner rendez-vous plus tard?—R. Oui.

Q. Ne serait-il pas bon de tâcher de voir ce que vous pouvez faire avec la Commission des Chemins de fer quand à l'obtention de ce taux réduit, avant de demander au gouvernement fédéral de dépenser $150,000 pour construire un second chemin de fer qui ne servirait pas en temps normal?—R. Nous pourrions attendre, mais nous pensions qu'en soumettant les faits au comité, le comité ferait des recommandations avant que nous ayons la chance de comparaître devant la Commission des Chemins de fer.

Q. Nous voulons comprendre parfaitement la situation. La production de ce terrain houiller est-elle suffisante pour justifier l'établissement de deux chemins de fer? —R. Je le crois.

Q. Ainsi, les 200,000 tonnes dont vous nous avez parlé ne représentent que 5,000 wagons par année?—R. Oui. Mais cela ne comprend pas le trafic du marché local.

Q. Savez-vous si vous pourriez augmenter votre rendement?—R. Nous n'en doutons pas.

[M. J. E. Michaud.]

Q. Vous pourriez l'augmenter?—R. Certainement.

M. Keefer:

Q. Vous produisez une faible quantité de charbon, moins de 200,000 tonnes, et cette faible quantité, vous la vendez à meilleur marché que les mines qui en produisent cinq et six millions de tonnes ne vendent le leur.

M. Cowan:

Q. Pourquoi pouvez-vous le produire à bien meilleur compte que les autres mines lorsque vous êtes pratiquement dans la même région? Cela dépend-il des salaires ou de la disposition de la mine?—R. Je ne sais.

M. CHISHOLM: C'est là une question très vaste.

Le PRÉSIDENT: J'ai un autre engagement pour deux heures. Le comité voudra bien m'excuser. Il faut que j'aille casser une croûte. Je demanderais à M. Maharg de me remplacer.

M. McKenzie:

Q. Votre compagnie houillère a-t-elle une certaine longueur de chemin de fer?—R. Non, elle n'en a pratiquement pas. Sans doute, l'*Acadia Coal Company*—le C.P.R. a un contrat avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick en vertu duquel il a consenti à prendre une certaine quantité de charbon, chaque année, durant une certaine période, pour avoir pris l'embranchement construit par la province.

M. Keefer:

Q. La province a construit un chemin de fer jusqu'à la ligne et le C.P.R. l'a pris?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Elle n'a gardé aucun contrôle sur les taux en cédant cet embranchement?—R. Non.

M. McKenzie:

Q. Ces compagnies houillères n'ont pas de chemin de fer?—R. Non.

Q. Combien sont-elles?—R. J'en connais cinq.

Q. Sont-elles groupées?—R. Oui.

Q. Sont-elles proches les unes des autres?—R. Je ne sais quelle est l'étendue du terrain.

Q. Sont-elles à un mille les unes des autres?—R. Un mille ou deux, je suppose.

Q. Et pour sortir leurs produits, elles dépendent du C.P.R. ou du National Canadien?—R. Oui.

Q. Et elles n'ont pas de chemin de fer à elles?—R. Non.

Q. Vous savez que les gens de Springhill ont construit leur chemin de fer?—R. Je ne le savais pas.

Q. Ils ont une ligne, de Springhill à Springhill Junction. C'est le chemin de la compagnie. Vous savez cela?—R. Bien, je ne le savais pas avant que vous me le disiez.

Q. La *Dominion Coal* a construit à peu près 39 milles de chemin de fer, de Sydney à Louisbourg. Elle a construit son chemin de fer, et la *Nova Scotia Steel* a construit trois ou quatre milles de chemin de fer. Lorsque vous entrez en concurrence avec ces compagnies, pensez-vous que le gouvernement devrait vous bâtir un chemin de fer?—R. Le gouvernement n'a-t-il pas encore pris possession de ces lignes?

Q. Je demande ceci—je ne veux que vous faire remarquer que si vous entrez en concurrence—il y a le chemin de fer d'Inverness—elles ont construit 69 milles de chemin de fer. Je vous signale simplement que ces compagnies avec lesquelles vous allez entrer en concurrence sur le marché ont construit leur propre chemin de fer et qu'il serait injuste que le gouvernement intervint pour construire votre chemin de fer.

M. COWAN: Ce n'est pas au gouvernement qu'ils s'adressent pour cela; c'est à la compagnie de chemin de fer qu'ils le demandent.

M. McKenzie:

Q. Vous êtes de ceux qui croient que ce n'est pas avec la manne du ciel que l'on construit un chemin de fer, mais qu'il faut compter sur le gouvernement de son pays? —R. Cela vient tout de la même source.

M. Cowan:

Q. Vous cherchez à établir que ce serait profitable à la compagnie de chemin de fer?—R. A l'administration des chemins de fer Nationaux.

Q. Cette petite ligne de cinq milles seulement?—R. Elle en profiterait en ce sens qu'elle pourrait l'utiliser pour alimenter ses embranchements dans la partie septentrionale du Nouveau-Brunswick. Cela lui coûterait moins cher que si elle était obligée de faire venir son charbon de la Nouvelle-Ecosse; il y a, entre les deux parcours, une différence de 102 à 75 milles. Ce serait moins dispendieux d'ériger des chutes à charbon à Devon, à Edmundston et à Campbellton.

M. McKenzie:

Q. Vous croyez que les chemins de fer Nationaux devraient aller puiser là leur propre approvisionnement de charbon en y établissant un embranchement?—R. C'est ce que je crois.

Le président suppléant:

Q. De combien croyez-vous pouvoir augmenter le rendement de vos mines?—R. Nous pourrions alors approvisionner le marché local au lieu de compter toujours sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis; nous pourrions encore fournir aux chemins de fer Nationaux du Canada environ 200,000 tonnes par année. Tout dépend de l'activité des propriétaires à agrandir leurs mines; toutefois, nous croyons pouvoir compter sur un rendement de quatre à cinq millions de tonnes par année.

Q. Vous croyez qu'il y ait là un territoire capable de consommer un demi-million de tonnes par année?—R. Je le pense.

Q. Et il serait raisonnable de supposer que cette région pourrait servir de débouché pour vos mines?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Etes-vous allé voir cette mine?—R. Oui, j'y suis allé.

Q. Est-ce le cas d'une exploitation au moyen de pelle à vapeur?—R. Je ne connais pas leur mode d'exploitation.

Q. Ceci représente un facteur considérable en matière de coût d'exploitation.

M. MCKENZIE: Vous pouvez être assuré que nulle mine de l'Est ne peut être exploitée à la pelle à vapeur.

M. KEEFER: Dans l'Est, est-ce que la houille n'est pas près de la surface?

M. COWAN: A sept cents pieds au-dessous de la surface.

M. KEEFER: Au Nouveau-Brunswick?—R. Le filon est à deux pieds au-dessous de la surface à certains endroits.

Q. Et on peut l'extraire à la pelle à vapeur? A quelle profondeur se trouvent ces filons?—R. On en trouve qui sont tout près de la surface.

M. Chisholm:

Q. Et on en trouve d'autres à quarante pieds de profondeur.

Le TÉMOIN: Je n'ai jamais porté mon enquête jusque-là.

[M. J. E. Michaud.]

M. Keefer:

Q. Je demanderai à M. Hudson, qui est un ingénieur, si à cette profondeur on ne peut pas en faire l'extraction à la pelle mécanique.

M. HUDSON: La Minto offre surtout beaucoup de déblayage.

M. Keefer:

Q. A certaines parties de cette mine on peut extraire la houille à la pelle mécanique.

M. HUDSON: Il en est ainsi de la plus grande partie de cette mine.

M. Keefer:

Q. Le gouvernement ne retire-t-il pas un droit régalien quelconque de cette mine de houille?—R. Oui, j'avais un état à ce sujet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A-t-on d'autres questions à poser au témoin?

M. HUDSON: C'est un droit régalien de dix cents; je ne crois pas qu'on l'ait augmenté.

M. KEEFER: Lorsque nous vous rappellerons, vous serez en mesure de nous renseigner au sujet de cette région minière du Nouveau-Brunswick?

M. HUDSON: Oui, j'ai visité toutes ces mines.

M. KEEFER: Vous en avez fait une étude scientifique?

M. HUDSON: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous dit au comité tout ce que vous aviez à lui dire?

Le TÉMOIN: Oui.

Le témoin se retire.

Le comité ajourne jusqu'à vendredi, le 6 mai, à 10 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA,
SALLE DU COMITÉ N° 425,
VENDREDI, le 6 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour étudier toutes les questions relevant de l'approvisionnement futur du combustible au Canada s'est réuni à 10.45 heures du matin.

M. CHISHOLM: Je propose qu'en l'absence de M. Steele, M. Maharg soit nommé président.

M. COWAN: J'appuie la motion.

(La motion est remportée).

(La motion étant remportée, M. Maharg accepte le fauteuil présidentiel).

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Maintenant messieurs, vous êtes priés de vous mettre à l'ordre et nous commencerons à l'instant. Nous avons ici ce matin les représentants ouvriers des champs houillers des provinces maritimes. Si je suis bien informé, ils ont demandé à être entendus ici et je suis d'avis que le meilleur ordre à suivre, c'est de leur permettre d'exposer leur cas; puis, si le comité désire de plus amples renseignements l'on pourra leur poser les questions voulues. On me dit que c'est M. Baxter qui est le président de cette organisation ouvrière; il serait peut-être alors plus sage de lui laisser la parole dès le début. M. Baxter, vous êtes appelé.

ROBERT BAXTER est appelé, assermenté et interrogé.

Le président suppléant:

Q. M. Baxter, si vous voulez exposer maintenant votre cas, votre situation telle que vous l'envisagez, le comité est prêt à vous entendre.

R. M. le président et messieurs: D'abord il existe en Nouvelle-Ecosse une dépression très sérieuse; cette dépression des affaires a donné lieu à beaucoup de chômage qui, sans doute, a jeté la misère dans les familles des mineurs. Dans le district de Glace-Bay—j'entends Glace-Bay et New-Waterford—les employés de la "Dominion Coal Company" ont eu très peu de travail pendant les mois d'hiver; c'est-à-dire à compter du 15 janvier environ.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. D'abord, M. Baxter, combien de membres la "United Mine Workers" compte-t-elle au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse? Combien de membres compte votre association?—R. Douze mille cinq cents membres.

Q. Par conséquent, vous représentez ici douze mille cinq cents membres—tous membre de votre association?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Est-ce que tous les mineurs là-bas sont membres de l'union?—R. Oui, tous le sont.

Q. C'est alors comme le "chantier fermé", n'est-ce pas?—R. Oui, si vous tenez compte du désir de tous les hommes; nous n'avons pas de contrat signé à cet effet, mais tous les mineurs, sans exception, ont confiance à l'organisation.

M. Chisholm:

Q. Veuillez continuer votre exposé.—R. Je veux surtout vous rendre compte des pertes subies par nos gens dans cette région. Dans le district de Glace-Bay—c'est le

foyer de la " Dominion Coal Company"—les mineurs de plusieurs mines n'ont travaillé que deux jours par semaine. Quelques mines sont restées fermées depuis longtemps—la mine N° 5, par exemple, à Waterford; cette mine n'a pas fonctionné pendant longtemps et lorsqu'on l'a fermée il y avait 350 hommes d'employés; il est vrai qu'on a trouvé du travail pour environ cent cinquante d'entre eux—peut-être même cent soixante-quinze, si l'on peut se baser sur les derniers chiffres reçus. Dans les mines N°s 11, 24 et 6, les mineurs n'ont travaillé qu'environ dix jours par deux mois.

M. Douglas (Cap-Breton) :

Q. Combien de mines n'ont fonctionné que dix jours sur les deux mois?—R. Les numéros 11, 24 et 6.

Q. Soit, trois en tout?—R. Oui.

M. Ross:

Q. M. Baxter, combien d'hommes la fermeture de ces mines impliquait-elle?—R. De ces mines?

J. Oui?—R. Environ sept cents hommes.

Q. Pour quelle raison...

M. Douglas (Cap-Breton) :

Q. Entendez-vous sept cents hommes, par mine?—R. Non, en tout pour ces trois mines. On prétend que la cause de cet état de choses, c'est le manque de commandes, de ventes; on dit qu'il n'y a pas de demande.

M. Chisholm:

Q. Vous dites dix jours; cela veut-il dire dix jours en moyenne par mois? Est-ce bien cela?—R. Non; j'entends dix jours pendant les deux mois. Dans les mines de Sydney—il y a là quatre mines—deux d'entre elles, la " Florence " et la " Princess ", n'ont donné en moyenne que trois ou quatre jours par semaine depuis le mois de janvier; la " Jubilee " a fait perdre beaucoup de temps aux hommes, n'ayant fonctionné, en moyenne, que deux jours par semaine.

Q. Maintenant, M. Baxter, quelle est cette deuxième mine dont vous avez fait mention?—R. La "Princess ", N° 1.

Q. Elle n'a fonctionné que combien de jours?—R. Trois ou quatre jours par semaine.

Q. Je cherche à la comparer à une des mines de notre région, de l'autre côté de l'île. Vous dites qu'on n'y a travaillé que trois ou quatre jours par semaine?—R. Oui. Dans la mine " Jubilee ", à Sydney, on a perdu beaucoup de temps—je crois qu'on n'y a travaillé qu'un ou deux jours par semaine.

M. Douglas (Cap-Breton) :

Q. Est-ce que cela dure depuis le commencement de l'année?—R. Oui, le début de l'année. On traverse une époque exceptionnelle. Nous n'avions pas l'habitude de tenir compte de ces choses; on ne l'a pas fait depuis 1913, et l'hiver dernier la situation a été plus sérieuse qu'en 1913; ainsi nous n'étions pas préparés à tenir des comptes exacts de ces choses et, par conséquent, les renseignements que je vous donne là ne sont qu'approximatifs. Maintenant, dans le comté de Pictou, dans les mines de l'Acadia, on emploie environ quatorze cents hommes; de ce nombre il n'y en a qu'environ trois cents qui ont pu se procurer de l'emploi. Cela dure depuis quatre ou cinq semaines. A Westhill, comté de Pictou, on ne travaille que trois jours par semaine.

A Springhill, dans le comté de Cumberland, les hommes travaillent en moyenne quatre jours par semaine; dans les mines plus petites, l'exploitation a été suspendue pendant une longue période de temps; dans d'autres, on a travaillé trois ou quatre jours par semaine. Dans la section de Minto—c'est-à-dire, au Nouveau-Brunswick—on emploie environ six cents hommes; beaucoup d'entre eux n'ont pas encore travaillé une

seule journée cette année. Nous avons à un moment donné rencontré les exploitants et avons avec eux décidé d'une échelle de salaire à compter du début de l'année; à ce moment-là on nous a promis de l'emploi continu; on a prétendu que les choses allaient mal, et que si l'ajustement, à leur point de vue, pouvait s'effectuer, les hommes pourraient travailler continuellement.

M. Cowan:

Q. Où était-ce?—R. Dans le district de Minto. Il y a là plusieurs petites compagnies; c'est de ces compagnies que je veux parler.

Le président suppléant:

Q. Cet ajustement des salaires permettrait aux exploitants de faire la concurrence avec les autres marchés?—R. Oui; à ce moment-là, il s'agissait de rétablir l'équilibre des affaires.

M. CHISHOLM: Quelle était votre question, M. le président?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je lui demandais si cet ajustement des salaires permettrait aux propriétaires de mines de faire concurrence aux autres exploitants sur le marché; il m'a répondu dans l'affirmative.

M. Ross:

Q. A cette conférence dont vous venez de parler, est-ce que les mineurs ont accepté une réduction de salaires?—R. Oui; il y avait environ deux cents hommes. Les affaires locales étaient déséquilibrées comparativement à celles du reste du district.

M. Cowan:

Q. Est-ce qu'on donnait à ces gens des salaires moins élevés que ceux qui se donnaient chez vous?—R. Leurs frais d'exploitation étaient plus élevés que dans les autres parties du district; et les frais étant plus élevés, les exploitants croyaient que s'ils pouvaient ainsi rétablir l'équilibre dans leurs affaires ils pourraient alors donner de l'emploi continu; cependant, malgré cette promesse et un peu de réajustement dans les affaires, il n'y eut aucune amélioration.

Q. Dites-vous que les frais de production sont plus élevés dans le district de la Minto que dans les mines du Sydney?—R. C'est ce qu'on a prétendu, mais on a pu constater qu'ils avaient réussi un peu dans cette direction.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Est-ce que ce serait les frais de la main-d'œuvre?—R. La somme totale des frais.

M. Chisholm:

Q. De la production?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Et les frais de la main-d'œuvre? Etaient-ils aussi plus élevés?—R. Dans le district de Minto, ces frais sont plus élevés; les matériaux destinés aux mines de Minto ne coûtent pas bien cher.

Q. Après cette conférence avec les exploitants, est-ce que les mineurs ont consenti à accepter une petite réduction dans leurs salaires?—R. Oui, ils ont consenti.

Q. Quel pourcentage environ? Quels salaires touchaient-ils avant cela?—R. Les mineurs à forfait recevaient tant la tonne à Minto; c'est-à-dire, l'opération de la coupe, l'abatage à la poudre et le chargement des godets; nous appelons ces ouvriers des mineurs à forfait; on payait alors à ces hommes de un dollar et quatre-vingts cents à trois dollars et cinquante cents la tonne.

M. Cowan:

Q. Etaient-ils censés le livrer à l'entrée de la mine à ce prix?—R. A Minto?

Q. Oui.—R. Non; il faut encore tenir compte du matériel et des dépenses supplémentaires.

Q. Avez-vous tenu une semblable conférence avec les exploitants de Sydney?—R. Non; cette entente conclue à Minto est fort singulière.

M. Ross:

Q. Après la conférence tenue entre les exploitants et les mineurs, est-ce qu'on a réduit en conséquence ce montant dont vous parlez—soit, $1.80 à $3.50 la tonne? Quelle somme les mineurs ont-ils acceptée?—R. On a retranché environ vingt cents la tonne.

Q. Ainsi, ils ont consenti à accepter de $1.60 à $2.95; est-ce cela?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Quel système avez-vous alors adopté pour les mines de Sydney? Avez-vous, là aussi, des hommes à forfait?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous me dire combien coûte la livraison de charbon à l'entrée de la mine de la *Dominion Coal Company*? Quels sont les taux accordés à vos hommes?—R. C'est une question assez compliquée pour nous—j'entends, le coût du charbon à l'entrée de la mine. Nous pouvons vous dire ce que les hommes en retirent sous la forme de salaires.

Q. Qu'en retirent-ils? Combien coûte la main-d'œuvre? C'est-à-dire, ce que coûte une tonne de charbon jusqu'au moment où vous la livrez aux exploitants.—R. Même si l'on savait ce que coûte la main-d'œuvre, il serait difficile d'établir le coût d'une tonne de charbon. Nous savons ce que certaines opérations coûtent; nous savons à combien se chiffrent les frais de la coupe, de l'abatage à la poudre et du chargement; après ces opérations, le charbon passe en d'autres mains; ces derniers, pour la plupart, figurent sur les bordereaux de paye du jour. Maintenant, établir ce que coûte l'exploitation par tonne est tâche très difficile pour un étranger. Pour déterminer ce coût d'une façon exacte, il faudrait avoir accès aux livres de la compagnie. Par exemple, je ferai mention d'une mine seulement—et la même chose se répète un peu partout, bien que les taux soient différents—la coupe coûte vingt-six cents. L'abatage et le chargement des godets, y compris l'échafaudage destiné à protéger le plafond de la mine, coûterait environ soixante-deux cents. Maintenant, ces opérations placent le charbon à un certain endroit dans la mine; c'est la main-d'œuvre engagée à tant l'heure qui manipule ce charbon après ces opérations.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ce sont ces gens qui figurent sur les bordereaux de paye du jour?—R. Oui. Vingt-cinq ou trente pour cent des ouvriers mineurs sont employés à tant l'heure; certaines mines emploient plus de gens à tant la journée que d'autres mines, et inutile de dire que ce nombre étant plus grand il en découle une plus grande somme de frais à ajouter au prix du charbon. Il reste encore, en établissant le coût d'exploitation du charbon, à tenir compte du nombre de jours ouvrables. Si la mine marche six jours par semaine, on peut alors acheter son produit à un prix moins élevé que si elle ne fonctionne que trois ou quatre jours par semaine. La raison de ceci, c'est que lorsque les travaux sont suspendus, il faut encore y employer un certain nombre d'hommes pour la tenir en bon état pour le jour suivant; il faut alimenter la source d'énergie tout comme si la mine était en fonction; il faut encore pomper l'eau qui s'y amasse, et tout ceci demande la consommation d'une certaine quantité de charbon.

M. Cowan:

Q. Les frais supplémentaires sont toujours là?—R. Oui, et si la mine est fermée, ces frais ajoutent au prix de production du charbon.

Q. Avez-vous déjà travaillé dans d'autres mines que celles où vous êtes maintenant employé, à Sydney?—R. Non, pas en ce pays; j'ai travaillé dans les mines des vieux pays.

Q. On a dit que ces mines sont très dispendieuses, et on ajoute que ce sont les conditions naturelles qui en sont la cause.—R. Je le crois.

Q. Vous avez assez d'expérience pour en arriver à cette conclusion? Vous avez établi une comparaison entre ces mines et d'autres où vous avez déjà travaillé?—R. Oui; l'exploitation ne s'y fait pas au meilleur marché; je n'ai jamais travaillé dans les mines américaines ni celles de l'ouest du Canada; mais nous savons que les frais de production sont élevés en Nouvelle-Ecosse; nous le savons parce que le nombre de nos hommes qui sont employés à tant de l'heure est plus élevé qu'à aucun de ces endroits. Aux Etats-Unis, dans les mines de charbon bitumineux, soixante-dix pour cent des hommes sont des producteurs dans le vrai sens du mot; il y en a trente pour cent qui manipulent le charbon; en Nouvelle-Ecossse, les conditions représentent un état tout à fait contraire.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. C'est pratiquement l'opposé?—R. Oui, et à cause de cela, il est facile de conclure que les opérations de la production du charbon sont plus compliquées et exigeantes en Nouvelle-Ecosse qu'aux Etats-Unis, et peut-être même que dans les districts de l'Ouest canadien.

Le président suppléant:

Q. Pourriez-vous nous dire d'environ quel pourcentage le coût de production serait augmenté, comparativement à ces mines dont vous avez parlé.—R. Non, je ne me sens pas en position de vous le dire exactement.

Q. Donnez un chiffre approximatif; est-ce que cela coûterait un tiers de plus ou deux fois plus, ou combien?—R. Nous savons que le coût de production baisse à mesure qu'augmente la somme de rendement; le coût de production varie en sens contraire du chiffre des frais.

Q. Mais, supposons que les mines soient en marche continuellement; vous avez le cas de trente pour cent des frais pour la coupe et soixante-dix pour cent desdits frais portés au compte de la main-d'œuvre engagée à la journée, comme vous dites; maintenant renversez cet état de choses.—R. Voici comment je calcule cela habituellement; en Nouvelle-Ecosse, la moyenne de production par homme est de une tonne et demie par jour.

Q. Pour chaque homme? C'est-à-dire, pour les mineurs proprement dits et les gens qui font la manipulation du charbon?—R. Oui; ceci s'applique à tous les hommes qui sont employés à l'exploitation de la mine.

M. Cowan:

Q. Chaque homme produit une tonne et demie de charbon par jour?—R. Oui. Aux Etats-Unis, il produit environ trois tonnes par jour, même un peu plus je crois. Il importe, sans doute, de noter que la tonne dont il est question en Nouvelle-Ecosse est la grosse tonne; aux Etats-Unis on ne parle que de la petite tonne.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Aux Etats-Unis, c'est une tonne de 2,000 livres?—R. Oui, et chez-nous la tonne est de 2,240 livres.

M. Cowan:

Q. C'est là le point que nous cherchons à établir. A ce sujet les témoignages entendus semblent indiquer qu'aux Etats-Unis l'on produit le charbon pour moins de trois dollars la tonne à la sortie de la mine, tandis qu'en Nouvelle-Ecosse cette production s'élève à un peu plus de six dollars la tonne. Nous voulons savoir quelle est

la raison de cette différence; est-ce que cela dépend des conditions d'exploitation de chacune de ces mines?—R. Ces conditions sont devenues plus difficiles depuis quelques années; ce fut une augmentation graduelle qui s'est accentuée avec l'ouverture de nouvelles mines. On ouvre de nouvelles mines près de la surface du sol et les difficultés surgissent à mesure que l'on pénètre plus profondément à l'intérieur, c'est-à-dire au-dessous du niveau de la mer; et puis à ce stage l'on ne produit pas autant de charbon que si cette exploitation se faisait à un niveau plus élevé.

M. Chisholm:

Q. L'on ne produit pas autant par homme?—R. Non, l'on n'extrait pas autant de charbon d'une région donnée; on en perd près de la moitié qui sert à retenir le plafond de la mine; on ne veut pas que la mer y pénètre. En conséquence on ne peut pas concentrer les efforts combinés des mineurs sur un filon donné, et il s'en suit que cette absence de concentration donnera plus de travail à ceux qui sont engagés à la journée, parce que l'on aura besoin d'un homme à un point donné, pour une opération quelconque; si le travail était concentré, ces ouvriers pourraient faire deux fois plus de travail qu'ils n'en font. Ils sont là, chargés d'exécuter la tâche qui se présente, savoir, la manipulation des boîtes, du bois de charpente et autres travaux du genre.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. M. Baxter, si l'on compare les salaires de 1913 à ceux d'aujourd'hui, quelle augmentation pourrions-nous y constater dans ces mines de la Nouvelle-Ecosse? Prenez n'importe quelle année.—R. 1913 peut servir aussi bien que toute autre, car toute augmentation accordée l'a été à compter de cette date.

Q. Quelle est la proportion de cette augmentation depuis 1913?—R. La proportion ne sera qu'approximative, car il y eut des variations considérables; je l'établirais à cent dix pour cent.

Q. Vous croyez que cela serait à peu près exact, en somme?—R. En somme, à peu près cela; je pourrais vous citer des cas où cette augmentation a dépassé cette proportion; d'autres aussi où elle n'a pas atteint ce chiffre.

M. Chisholm:

Q. Ceci ne s'applique qu'à la question des salaires?—R. C'est tout.

M. Cowan:

Q. Et le prix du charbon a augmenté, dans cette région, de trois cents pour cent. Pourriez-vous nous indiquer les facteurs qui ont pu donner lieu à cette différence entre les augmentations de un cent pour cent dans les salaires et de trois cents pour cent dans le prix de vente du charbon?—R. Non, je ne saurais le dire; je n'ai eu aucune expérience avec cette partie de l'exploitation depuis cette date et, par conséquent, je ne puis me prononcer là-dessus.

Q. Vous ne le savez point?—R. On parle du coût du matériel.

Q. Avez-vous quelques données au sujet du coût du matériel en 1913 comparé à celui d'aujourd'hui?—R. On nous a dit que le coût du matériel avait augmenté de cent pour cent, et, dans certains cas, jusqu'à cinq cents pour cent. Sans doute, lors d'une conférence récente que nous avions avec eux, ils nous ont fait voir que les prix des matériaux étaient en baisse.

Le président suppléant:

Q. A quelle fraction du matériel cette augmentation considérable s'applique-t-elle? Est-ce qu'elle s'appliquerait à tout le matériel?—R. A une bonne partie, je crois. Il y eut une augmentation considérable dans les prix des cordages et des machines—il n'est pas question ici d'une augmentation de cinq cents pour cent. Je suis sous l'impression que cette augmentation de cinq cents pour cent ne s'applique qu'à certains

articles de peu de valeur; on se serait servi de cela pour montrer la force de ses arguments.

Q. C'est ce que nous cherchons à découvrir; il ne s'agissait alors que de petites choses.—R. Quelques petits articles, sans doute. Cet argument n'a pas servi de grande influence, mais on a jugé à propos de le faire valoir en plaidant la cause commune à tous les exploitants.

M. Chisholm:

Q. Quelle est la proportion du coût du matériel au coût de production total?—R. Je ne puis me baser que sur les paroles que nous a adressées la compagnie à ce sujet. La *Dominion Coal Company* nous a fait voir que le coût du matériel s'élevait à environ un dollar la tonne. La "Nova Scotia" a prétendu que ce coût s'élevait à un dollar et quatre-vingts cents.

M. Ross:

Q. A quel chiffre ont-ils établi le coût de production d'une tonne de charbon, M. Baxter?—R. Ils ne nous ont pas donné ce renseignement.

Q. Je cherchais à suivre vos données aussi près que possible. Vous avez parlé des mines de Minto et de celles du fond de la Nouvelle-Ecosse, et d'après ce que vous avez dit je comprends que les mineurs à forfait y reçoivent de $1.85 à $2.95 la tonne exploitée. Puis, vous avez parlé des détails: vingt-six cents pour la taille et soixante-deux cents pour l'abatage à la poudre?—R. Oui, c'est cela.

Q. Cela fait quatre-vingt-huit cents; puis dix cents pour autre chose?—R. Oui.

Q. Ce qui fait quatre-vingt dix-huit cents?—R. Oui.

Q. Et le reste? Que fait-on de la différence entre quatre-vingt dix-huit cents et un dollar et soixante-cinq cents Est-ce pour la manipulation jusqu'à la sortie de la mine?—R. Non, ces deux sections suivent des méthodes tout à fait différentes.

Q. Oui, je sais: une section travaille à forfait et l'autre à tant la journée; dans la mine de Minto, lorsqu'on parle du prix la tonne, on le dénomme le prix la tonne à forfait. Dans les autres mines, ce doit être la même chose.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je crois que M. Ross l'interprète comme ceci, savoir que ce taux de un dollar et soixante-cinq cents, jusqu'à un dollar et quatre-vingts-quinze cents. . .

M. Ross: Deux dollars et quatre-vingt-quinze cents.

M. Douglas: Oui, deux dollars et quatre-vingt-quinze cents, s'applique aux mines de Minto, tandis que le taux de vingt-six cents. . .

M. Ross: Non, M. Baxter nous a dit que la différence. . .

M. Douglas (Cap-Breton): Cela s'applique à d'autres mines.

Le témoin: A d'autres mines où l'opération de la coupe se fait d'une façon tout à fait différente. Dans les mines de Minto cette opération se fait à la main; c'est un filon très bas, n'atteignant que trente pouces au plus; par conséquent, pour faire place aux voies de communication, il faut y faire beaucoup de déblayage; parfois, il faut enlever deux ou trois pieds de roches; de plus, il faut faire une route où peuvent circuler les boîtes.

M. Ross:

Q. C'est pour cela que le travail est plus dispendieux?—R. Il est plus dispendieux à la surface; mais, avec cette méthode, les ouvriers placent le charbon dans des cages qui le transportent à la surface; il s'en suit que la proportion des hommes employés à la journée est beaucoup moins élevée—disons, dix pour cent environ comparativement à l'ensemble de la main-d'œuvre. Enfin, les conditions existant dans les mines de Minto présentent une situation tout à fait opposée à celle que l'on trouve dans les mines de la Nouvelle-Ecosse.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Peut-on prétendre alors, M. Baxter, que le parcours de charroyage souterrain dans ces mines n'est pas plus de quatre ou cinq cents pieds?—R. En moyenne, oui; dans les mines de la Nouvelle-Ecosse on trouve des sentiers souterrains de charroyage d'un parcours d'une couple de milles.

Q. Les mines de Minto sont toutes de petites mines?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. M. Baxter, dans les mines de Minto, il y a une tendance à faire de la coupe tout le temps; on travaille à partir du fond?—R. Non; dans ces mines, l'on trouve des conditions singulières. La couche qui recouvre le filon atteint jusqu'à quarante pieds d'épaisseur, et lorsqu'on est à une profondeur de cinq cents pieds, on peut facilement pratiquer de nouveaux puits de mine.

Q. On enfonce un nouveau puits?—R. Oui, à peu de frais et à cause de cela on peut y faire de l'exploitation sans tenir compte de la profondeur du filon; cela se fait à peu de frais.

M. Cowan:

Q. Il n'y a pas à douter qu'il y ait un immense marché pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, pourvu que l'on puisse en maintenir le prix à un niveau raisonnable. Pour remplir une commande considérable on l'a offert à sept dollars la tonne. Vos hommes se sont-ils quelquefois demandé si c'était là un prix raisonnable, tenant compte toujours d'un profit raisonnable en faveur de la compagnie? Croyez-vous que l'on puisse le vendre à meilleur marché? Est-ce que vos hommes savent si l'on aurait pu le produire à un prix inférieur à celui-là?—R. A sept dollars la tonne à la sortie de la mine?

Q. Disons, livré au quai à bord des vaisseaux?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): A bord des vaisseaux?

Le TÉMOIN: Nous avons obtenu les prix de quelques autres mines, et il me semble que ces prix étaient plus bas que ceux dont vous faites mention.

M. Cowan:

Q. Plus bas de combien, le savez-vous?—R. Oui; je sais qu'on nous a dit que les prix du charbon à certaines mines de la "Dominion Coal" ne dépassaient pas quatre dollars et quarante cents.

M. Ross:

Q. A la sortie de la mine?—R. Oui; c'est-à-dire, avant que l'on ait accordé la dernière augmentation.

M. Cowan:

Q. Et combien cette augmentation a-t-elle ajouté au prix?—R. Treize pour cent, environ; soit douze et demi ou treize pour cent.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. A la grosse tonne, je suppose?—R. Oui.

M. COWAN: Je n'aime pas cette différence dans les tonnes; nous sommes tous perdus là-dedans. Je me demande pourquoi l'on permet cela; je n'y vois aucun bon sens.

Le TÉMOIN: Nous voudrions tous que l'on adopte la petite tonne; cela nous est aussi un sujet de grande confusion.

M. COWAN: C'est pour moi une impossibilité; mon esprit est peut-être trop lent pour débrouiller cela.

M. Ross:

Q. Ces chiffres sont ceux d'autres exploitants de charbon?—R. Non, ce sont nos propres chiffres.

Q. Vous pensiez que ce charbon coûtait quatre dollars et quarante cents à la sortie de la mine?—R. Oui.

Q. Maintenant, M. Baxter, je n'ai jamais vu une mine de charbon de ma vie; vous allez montrer un peu d'indulgence, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Je voudrais savoir ce que coûte une tonne de charbon rendue à la sortie de la mine; d'abord, je veux savoir ce que coûte la coupe. Je parle maintenant des mines de la Nouvelle-Ecosse. D'abord, est-ce que la coupe...

Q. Ce serait peut-être mieux de lui laisser expliquer cela en ses propres termes.

M. Ross: Me permettrait-on d'obtenir ces renseignements à ma façon?

M. Ross:

Q. Combien cette opération coûte-t-elle la tonne?—R. Vingt-six cents; dans quelques mines le coût de cette opération s'élève à trente et un cents.

Q. En moyenne?—R. Disons vingt-neuf cents.

Q. Quelle est l'opération suivante?—R. L'abatage et le chargement.

Q. A combien cela s'élève-t-il?—R. En moyenne, toujours?

Q. Oui, en moyenne?—R. Soixante-huit ou soixante-dix cents; disons, une moyenne de soixante-dix cents.

Q. Cela fait quatre-vingt-dix cents. Quelle est l'opération suivante?—R. Le camionnage.

Q. Combien cela coûte-t-il la tonne?—R. Pour cela nous avons des taux d'entente —disons, dix cents la tonne.

Q. Ce qui fait un dollar et neuf cents. Quelle est l'autre opération avant d'arriver à l'embouchure de la mine? Qu'entendez-vous, d'abord, par ce camionnage?—R. Voici: le charbon, une fois extrait, se trouve amassé à quelque distance du chargement principal; on emploie là des jeunes gens...

Q. Qui le transportent au puits de mine?—R. (continuant)—qui, avec un cheval, apportent les boîtes vides et sortent ces mêmes boîtes une fois remplies à un endroit où le charbon est entassé en ce que l'on appelle un "strip". Ces tas de charbon contiennent de dix à vingt boîtes. Dans le camionnage principal, on emporte à chaque charge une vingtaine de ces amoncellements; ceci constitue une économie dans l'opération.

Q. Quelle est l'opération qui suit le camionnage?—R. A partir de ce moment c'est une opération compliquée; on trouve là des hommes qui sont engagés par contrat et d'autres qui sont payés à la journée; tous sont occupés au transport du charbon hors de la mine.

Q. Mais vous, chef d'une organisation ouvrière, vous devez savoir à peu près ce que coûte le charbon la tonne à la sortie de la mine, c'est-à-dire après le camionnage? Voyons, dites franchement, qu'en pensez-vous?—R. Cela peut coûter environ vingt cents la tonne.

Q. Ce qui fait un dollar et vingt-neuf cents; ceci représente le coût de la main-d'œuvre par tonne pour le charbon sorti à l'embouchure de la mine?—R. Un instant, je vous prie; j'en suis maintenant sur l'exploitation des grands filons. Je veux faire remarquer que l'exploitation des grands filons est plus facile et, par conséquent, coûte moins cher; dans ces mines trente pour cent de l'exploitation se fait sur de petits filons; c'est ce qui fait que le prix du produit est élevé.

Q. Quelle différence, environ, peut-il y avoir, M. Baxter? Vous avez fait mention de vingt-neuf cents; quelle différence peut-il y avoir entre l'exploitation sur petits filons et l'exploitation sur de grands filons, au point de vue du prix de production?—R. Vous entendez la différence entre ces deux genres d'exploitation?

Q. Oui.—R. Environ vingt cents la tonne; j'entends que trente pour cent du charbon produit coûte vingt cents de plus que le prix dont je vous ai parlé.

Q. Trente pour cent du charbon coûterait vingt cents la tonne de plus?—R. Oui.

Q. Ce qui ferait un dollar et quarante-neuf cents la tonne?—R. Oui.

Q. Un dollar et vingt cents plus vingt-neuf cents; cela veut dire un dollar et quarante-neuf cents la tonne sur trente pour cent du charbon?—R. Oui.

Q. Le reste du charbon, soit l'autre 70 pour 100, serait produit à l'embouchure au taux de un dollar et vingt-neuf cents la tonne, toujours d'après les chiffres que vous citez?—R. Non; c'est le coût de cette opération seulement. Nous avons encore des ouvriers qui sont chargés de tenir les pompes à l'œuvre.

Q. De combien ce travail augmenterait-il le coût de production?—R. De très peu.

Q. D'un sou la tonne, environ?—R. Il faudrait tenir compte de l'ensemble des ouvriers.

Q. Est-ce que ce serait beaucoup plus qu'un sou la tonne?—R. Environ deux cents la tonne, j'oserai croire.

Q. Cela fait un dollar et trente et un cents la tonne. Est-ce qu'il y a d'autres opérations dont il faut tenir compte?—R. Oui; la charpente.

Q. A combien s'élèverait le coût de la charpente par tonne produite?—R. Ce coût serait plus élevé dans certaines mines que dans d'autres.

Q. En moyenne, disons?—R. Je ne saurais en donner qu'un chiffre approximatif; je puis me tromper, mais j'oserais croire... entre huit et dix cents la tonne.

Q. Voyons maintenant; nous avions d'abord, un dollar et trente et un cents; disons neuf cents pour la charpente; est-ce que cela est raisonnable?—R. Oui.

Q. Ce qui fait un total d'un dollar et quarante cents la tonne pour la main-d'œuvre seulement; maintenant, est-ce qu'il y a autre chose?

M. COWAN: Que faites-vous de l'entretien des chevaux et autres choses du genre?

Le TÉMOIN: Oui, en plus d'un grand nombre d'hommes chargés des réparations, de la surveillance, et autres.

M. Ross:

Q. Voyons-y; faisons-en le calcul.

M. MCKENZIE: Je crains que mon ami M. Ross ne parvienne jamais à éclaircir cette situation.

M. Ross:

Q. Pouvez-vous me dire de combien ces opérations minières diverses augmentent le coût de la main-d'œuvre la tonne? Nous avons ici, déjà, un dollar et quarante cents la tonne; pouvez-vous m'en donner le coût approximatif?—R. Oui; celà s'élèverait à peu près à la même chose que dans le cas des préposés des puits.

Q. La même chose que quoi?—R. Que les préposés de la construction des puits ou les charpentiers.

Q. Cela serait dix cents?—R. Oui.

Q. Cela s'élèverait à un dollar et demi?—R. Oui.

Q. Sommes-nous à la fin?—R. Non, pas encore.

Q. Marchons toujours.—R. Je vous dirai, comme l'a fait remarquer M. McKenzie, nous marchons vers l'obscurité. Nous avons maintenant à tenir compte des ouvriers qui sont employés à la surface.

Q. Nous ne sommes préoccupés que du coût du charbon jusqu'au moment où il arrive à la surface.—R. Je comprends.

M. Cowan:

Q. Ne faut-il pas acheter des étançons, de la boiserie ou autre chose du genre?—R. Oui; tout le matériel.

M. Ross:

Q. Nous ne parlons pas de matériel; nous en sommes à la main-d'œuvre.

M. McKENZIE: N'oubliez pas les gens du chemin de fer.

M. Ross: M. Baxter en sait quelque chose, sans doute, et je voudrais qu'il me renseigne. Le point est que les exploitants n'ont cessé de parler de l'augmentation du prix du charbon. Je cherche à savoir combien coûte la main-d'œuvre qui produit une tonne de charbon, parce que je suis d'avis qu'il y a d'autres facteurs qui sont responsables du coût élevé du charbon; je crois que les profits exhorbitants sont au nombre de ces facteurs, et je cherche à en découvrir la vraie nature. C'est là le but de ce comité, et je me demande si l'on peut arriver à cela sans le secours des hommes tels que le témoin que nous interrogeons en ce moment.

Le TÉMOIN: Voici comment j'ai fait mes calculs; j'ai estimé que le total de ces opérations coûteraient un dollar et vingt cents pour trente pour cent des hommes—j'entends les ouvriers à forfait.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les vrais producteurs?—R. Oui; puis nous avons soixante-dix pour cent des ouvriers qui n'en sont point, à proprement parler.

M. Ross:

Q. A combien la tonne peuvent s'élever les frais d'opération de ceux-ci?—R. Un peu moins; leurs salaires sont un peu moins élevés que ceux qui produisent.

Q. Alors, à combien estimeriez-vous le coût d'exploitation d'une tonne de charbon? Vous avez les producteurs, soit trente pour cent des ouvriers mineurs, dont les frais s'élèvent à un dollar et vingt cents la tonne?—R. Oui.

Q. Et les frais de ceux qui ne le sont point?—De ces soixante-dix pour cent?—R. Ils ne travaillent pas à tant la tonne; un grand nombre de ces gens ne touchent pas du tout au charbon.

Q. Toutefois, les exploitants, doivent en tenir compte avant de fixer le prix du charbon. Pouvez-vous me dire, à peu près, ce que serait le chiffre des frais de ces non-producteurs? Vous dites que celui des producteurs s'élève à un dollar et vingt cents puis, vous ajoutez: un peu moins la tonne; combien moins?—R. D'abord leurs salaires sont moins élevés. En dehors des opérations dont nous avons parlé, l'on trouve deux ou trois fois le nombre d'hommes considérés comme non-producteurs; je suppose alors que le chiffre des frais s'élèverait à deux ou trois fois cette somme d'un dollar et vingt cents.

Q. A combien cela s'élèverait-il? et à combien s'élèverait l'augmentation du coût la tonne à cause de ces autres opérations? Vous établissez que le coût de la main-d'œuvre productrice s'élève à un dollar et vingt cents; maintenant, que dites-vous des non producteurs?—R. J'ose croire, dans ce cas, que les frais de cette main-d'œuvre doivent s'élever à environ deux dollars.

Q. Ce qui fait trois dollars et vingt cents; c'est le coût de production d'une tonne de charbon en tant qu'il s'agisse de la main-d'œuvre?—R. Oui; c'est-à-dire...

Q. Un chiffre approximatif?—R. Je le pense bien.

Q. A combien avez-vous établi le coût du matériel?—R. Je vous ai fait part des déclarations que nous a faites la compagnie elle-même à ce sujet.

Q. Treize pour cent, n'est-ce pas?—R. Non; le matériel s'élevait à un dollar par tonne de charbon chez la *Dominion Coal Company.*

Q. Ceci fait, en tout, quatre dollars et vingt cents.

M. McKenzie:

Q. Et un dollar et quatre-vingt cents pour la *Nova Scotia*?—R. C'est cela. Nous avons obtenu ces chiffres par l'entremise de la Commission de conciliation McKinnon et de la Commission Patterson; ces commissions portent les noms de leurs présidents.

M. Ross:

Q. Le coût de la main-d'œuvre par tonne s'élève, nous le présumons, à trois dollars et vingt cents, tandis que le coût du matériel pour la même quantité s'élève à un dollar, d'après les données de la compagnie?—R. Oui.

M. CHISHOLM: Ce qui fait quatre dollars et vingt cents.

M. ROSS: Oui; c'est cela.

M. Cowan:

Q. Est-ce que vous étiez employé là en 1914?—R. Oui.

Q. A cette époque la *Dominion Coal Company* livrait du charbon à Montréal au taux de deux dollars et soixante-deux cents; aujourd'hui, elle demande sept dollars la tonne livrée sur vaisseau à Sydney. Savez-vous quels facteurs sont responsables de cette augmentation dans le coût de production du charbon? Sont-ce les salaires? Les matériaux? Les deux réunis, peut-être? Ce que je tiens à savoir, c'est pour quelle raison le charbon se vend si cher et si l'on est justifié de le vendre à un tel prix?—R. A un certain degré, c'est l'augmentation des salaires qui en est responsable.

Q. Vous ne savez pas jusqu'à quel degré? Il y a là une augmentation considérable. —R. Oui, c'est vrai; je crois bien que les prix des matériaux ont leur part de responsabilité; il faut tenir compte aussi du fait que l'exploitation d'une mine coûte plus cher en raison de la profondeur à laquelle se font les travaux miniers.

Q. Est-ce à un degré aussi considérable?—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Vous ne savez pas quel serait le coût additionnel provenant de l'éloignement des mines?—R. Non monsieur.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je suis d'avis, M. Baxter, que votre témoignage, en général, sert à démontrer que l'augmentation des salaires des mineurs avait atteint le chiffre énorme de cent dix pour cent.—R. Oui c'est cela; quant à l'augmentation du coût du matériel, nous avons leurs chiffres pour seul guide.

Q. Mais lorsque vous dites que cette dernière augmentation s'est élevée jusqu'à cinq cent pour cent—ce devait être sur de menus articles...—R. Oui; on n'a pu retenir un sourire lorsqu'on nous a fait mention de cela. Ce devait être pour de menus articles.

M. Cowan:

Q. Votre association croit-elle que la *Dominion Coal Company* demande trop cher pour son produit à l'heure actuelle?—R. Nous n'avons pas étudié ce côté de la question.

Q. Vous ne l'avez pas étudié?—R. Non.

Q. Mais, c'est de la plus haute importance; si elle ne peut pas le placer sur le marché à un prix propre à la compétition, elle ne pourra pas le vendre?—R. Non.

Q. Si les frais de production sont plus élevés chez elle qu'ailleurs, il importe de découvrir un moyen de faire baisser le chiffre de ces frais; sinon, vous ne trouverez pas de marché. Maintenant, qu'en disent vos membres? Quelle est leur proposition?—R. Il ne nous appartient pas, à nous, de voir à cela. Nous serions heureux de pouvoir aider à la situation, car nous tenons à ce que nos hommes aient...

M. Ross:

Q. De l'emploi continu?—R. Une somme raisonnable d'emploi; c'est absolument nécessaire. Notre but, en venant ici, c'est de montrer jusqu'à quel point nos hommes souffrent de la situation qui leur est faite à l'heure actuelle, à cause du manque d'emploi; nous ne pouvons pas endurer cela, car les salaires dans notre province sont bas; ils sont plus bas que ceux que l'on accorde ailleurs.

Q. Je n'ai pas bien saisi; veuillez répéter.—R. Chez nous, l'échelle des salaires est moins élevée qu'ailleurs.

Le président suppléant:

Q. Si vous aviez de l'emploi continu, ces salaires seraient plus élevés?—R. Les salaires accordés chez nous sont basés sur ceux que l'on payerait si l'emploi était continu.

Q. Si l'on vous accordait de l'emploi régulièrement, vous n'en seriez pas trop mal, mais avec tel emploi partiel . . .

Q. Lorsque votre emploi est irrégulier, il vous faut économiser un peu plus que de raison.—R. Oui. Lorsque nous avons rencontré la compagnie, nous avons déclaré qu'en général nos salaires étaient aussi bons qu'ailleurs, et bien que les salaires des ouvriers payés à tant la journée fussent un peu moins élevés, comme il en était de ceux des ouvriers à forfait, les salaires en somme, pris dans leur ensemble, pour l'année, servaient de compensation. Maintenant, nous sommes dans cette position: nos salaires ne sont pas plus élevés qu'ailleurs, et, à cause du taux des dits salaires, nous en sommes beaucoup plus affectés.

M. Cowan:

Q. Dois-je comprendre que l'échelle de vos salaires est plus basse que celle qui est en vigueur chez les mineurs des Etats-Unis?—R. Oui, et considérablement plus basse.

Le président suppléant:

Q. Plus bas, même au contrat? Entendez-vous, les salaires de ceux qui sont payés à la journée?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les deux genres de salaires?—R. Oui.

Q. Beaucoup plus bas, partout?—R. Oui, partout. Nous avons reçu un état des salaires payés dans l'Ouest canadien, le district n° 18; nous en avons reçu de semblables des Etats-Unis, et, les comparant aux nôtres, ils sont plus élevés. Voici, M. le président, (il transmet les documents au président intérimaire), les différents taux.

Q. En général, M. Baxter, si l'on compare les salaires payés en Nouvelle-Ecosse avec ceux, disons, de l'Alberta, quel serait le pourcentage d'infériorité de ceux que l'on paye aux mineurs de la Nouvelle-Ecosse?—R. Nos salaires sont d'environ trente-cinq à quarante pour cent plus bas que les autres, j'entends pour les journaliers; vous comprenez que cela n'est qu'approximatif.

Q. Et si vous les comparez avec ceux que l'on paye aux Etats-Unis, disons, par exemple, ceux des mines de la Pensylvanie centrale?—R. C'est à peu près la même chose; cette région de l'Ouest canadien a accepté la même échelle de salaires pour les ouvriers mineurs.

M. Ross:

Q. Vous ne faites pas là allusion aux ouvriers à forfait; vous parlez des journaliers?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. J'étais sous l'impression que vous parliez des salaires en général.—R. Les ouvriers à forfait, en somme, gagnent plus cher que nos hommes.

M. Chisholm:

Q. Que dites-vous là?—R. Dans toutes ces mines, et lorsqu'ils travaillent, bien entendu, les ouvriers à forfait gagnent plus d'argent que nos hommes.

M. Cowan:

Q. S'ils étaient employés continuellement, à l'année, de quelle façon leurs salaires se compareraient-ils avec ceux des mineurs de ces autres districts?—R. Ils seraient beaucoup plus bas, considérablement plus bas que dans chacun de ces districts.

M. Hocken:

Q. Avez-vous des chiffres montrant le coût de la vie dans ces deux districts?—R. Le coût de la vie est à peu près le même en Nouvelle-Ecosse et dans l'Ouest du Canada; aux Etats-Unis, je crois qu'il est un peu moins élevé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A-t-on d'autres questions à poser?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. M. Baxter, le préposé des ventes du chemin de fer Pacifique-Canadien a témoigné devant ce comité et voici, en substance, ce qu'il dit: qu'à la suite d'un contrat accepté par elle, la *Dominion Coal Company,* en 1912 ou 1913, s'engageait à livrer, sur wagons à Montréal, plusieurs centaines de milliers de tonnes de charbon à deux dollars et soixante et un cents et un quart la tonne—il s'agit ici de la grosse tonne; on nous a dit aussi quaujourd'hui la même compagnie demandait pour le même charbon, livré également à Montréal, huit dollars et dix cents pour la petite tonne; ainsi la différence entre le prix de 1912 et celui d'aujourd'hui représente une augmentation d'environ quatre cents pour cent. D'autre part, vous dites que les salaires ont augmenté, pendant la même période, de cent dix pour cent seulement; est-ce cela?—R. C'est vrai.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Douglas, vous parliez du préposé des achats, n'est-ce pas?

M. Douglas: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous avez dit, le préposé des ventes.

M. DOUGLAS: Je voulais dire le préposé des achats du Pacifique-Canadien.

Le TÉMOIN: Je serai heureux de vous expédier par la poste une copie des échelles des salaires.

Le président suppléant:

Q. Ne pourriez-vous pas nous laisser celles-ci?—R. Oui.

M. Steele:

Q. Les mineurs chargés de la taille sont-ils payés à la journée ou selon le chiffre de production?—R. Daprès la somme de production.

Q. Prenons les exercices 1913 et 1914. Combien un de ces tailleurs de houille pouvait-il produire par jour?—R. Combien de charbon produisait-il?

Q. Oui.—R. Eh bien, si nous parlons de la somme de charbon que ces hommes pouvaient produire par jour. . . .

Q. Non, j'entends ces gens que vous appelez coupeurs ou tailleurs de houille; est-ce le terme propre? Nous ne connaissons pas bien ces termes.—R. Je crois que vous feriez mieux de ne considérer que la moyenne de production; j'oserais dire de quarante à soixante tonnes par jour—je crois que ces tailleurs de houille peuvent couper à peu près cela.

Q. Par homme?—R. Par deux hommes. Ces ouvriers travaillent toujours en paire sur la coupe.

Q. Vous parlez de l'année 1913, ou vers cette époque?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Avant de passer à d'autre chose; est-ce que ces ouvriers se servent de machines? —R. Oui.

Q. Il me semblait que c'était un immense tas de minerai à remuer pour deux hommes armés de pics ordinaires seulement.—R. La coupe se fait à la machine; ce

sont des mécaniciens-coupeurs; lorsqu'ils font usage du pic, nous les appelons des mineurs-au-pic.

Q. Le docteur vous questionnait à ce sujet, et vous lui avez répondu que ces gens pouvaient couper cinquante tonnes par jour?—R. Oui, à deux hommes.

M. DOUGLAS: Vous feriez peut-être mieux d'y inclure des aides.

M. McKenzie:

Q. Quel est le rendement de deux hommes travaillant au pic?—R. De cinq à huit tonnes, je crois.

M. Steele:

Q. Suivons cette paire; s'ils produisaient quarante ou cinquante tonnes par jour à cette époque, combien en produisent-ils aujourd'hui?—R. A peu près la même chose.

Q. Vous avez parlé des difficultés supplémentaires que l'on trouve dans l'exploitation minière; est-ce que ces difficultés affectent en quelque sorte la production actuelle?—R. Les difficultés se rencontrent à partir de ce point en allant vers le fond, mais non pas à ce stage. Aujourd'hui, on ne rencontre pas beaucoup plus de difficultés chez ceux qui sont chargés de la coupe du minerai.

Q. Vous croyez qu'ils peuvent produire autant aujourd'hui qu'il y a trois ou quatre ans passés?—R. Je le crois.

Q. Il faut plus de temps pour se rendre au travail?—R. Oui.

Q. Ils doivent aussi abattre l'ouvrage un peu plus tôt afin d'en sortir?—R. Oui.

Q. On n'accorde pas autant de temps à ceux qui travaillent à la surface?—R. Oui, mais cela ne contribue pas à ajouter au coût de l'opération, parce que le prix. . .

Q. Je veux parler de la quantité que peuvent produire deux hommes dans ces circonstances, savoir s'il peut y avoir une différence dans la somme de production. Il me semble que si ces deux hommes restent moins de temps à leur machine à chaque jour, ils doivent produire moins par jour.—R. Cela serait vrai s'ils étaient tenus de marcher bien loin pour reprendre leur travail; dans ce cas, peut-être, ils pourraient produire un peu moins.

Q. Combien de temps faut-il à ces deux hommes — d'abord, à quelle heure commencent-ils à travailler le matin?—R. Combien de temps passent-ils à l'ouvrage?

Q. Non, à quelle heure commencent-ils à travailler le matin?—R. Ces hommes sont payés à compter du moment où ils arrivent à la mine.

M. Chisholm:

Q. Vous parlez des ouvriers à forfait?—R. Oui.

Le président suppléant:

Q. Lorsqu'ils commencent à tailler dans le minerai?—R. Oui.

Q. S'ils doivent marcher deux ou trois milles avant d'arriver à la mine, cela ne compte pas au point de vue du salaire?—R. Non. Sans doute, il est à noter que s'ils avaient à marcher longtemps avant de se mettre à l'ouvrage, ils n'auraient pas l'énergie d'abattre autant de charbon que s'ils n'avaient à faire que de petits parcours.

M. Steele:

Q. Dans ce cas, ils ne pourraient pas extraire autant de charbon?—R. Non.

Q. Comment appelez-vous ces hommes qui chargent le charbon? Des "rapailleurs"?—R. Non, nous les appelons des "chargeurs".

Q. Quels salaires leur paye-t-on?—R. Ils sont engagés à forfait.

Q. Et la même chose s'applique à eux?—R. Oui, ils peuvent charger à peu près la moitié de ce que taille la machine.

[M. Robert Baxter.]

Q. Quels salaires les préposés des machines à tailler avaient-ils en 1913 et 1914?—R. De $3.50 à $5 par jour.

Q. Combien ont-ils aujourd'hui?—R. De $3.50 à $5...

Q. J'entends les individus chargés de la taille à la machine et engagés à forfait?—R. C'est de ceux-ci que je veux parler.

Q. Combien leur payait-on la tonne?—R. De douze à quatorze cents la tonne, je crois.

Q. Combien leur paye-t-on aujourd'hui?—R. Environ 29 cents, en moyenne.

Q. Leurs salaires ont été augmentés, dans ce cas, à plus de deux cents pour cent?—R. Je ne le crois pas.

M. Chisholm:

Q. De douze à trente?—R. Non; de douze à quatorze — je crois que c'est à peu près la variation.

Q. A cette époque?—R. Oui. La moyenne serait d'environ vingt-neuf cents, ce qui ferait un peu plus de cent pour cent.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Baxter nous a dit, docteur, que cette augmentation était, en moyenne, d'environ un cent pour cent.

M. STEELE: Est-ce pour tous les employés?

M. Cowan:

Q. Les machines et l'outillage furent-ils installés par la *Dominion Coal Company;* étaient-ils ce qu'il y avait de mieux pour vous permettre de produire le charbon au plus bas prix possible? Les machines étaient-elles les plus perfectionnées?—R. C'est difficile de les tenir en parfait état de fonctionnement. Elles n'opèrent jamais à pleine capacité.

Q. Un tel inconvénient aurait-il pour effet d'augmenter le coût du charbon?—R. Nul doute. Une mauvaise machine produit moins de charbon, et moins de charbon veut dire un plus faible rendement.

Q. Nous cherchons à savoir s'il est possible de créer un marché plus considérable pour ce charbon.—R. A vrai dire, je crois qu'on peut faire beaucoup sous ce rapport. Je puis vous citer l'exemple de la mine n° 15 à New-Waterford. La compagnie avait fermé la mine n° 15. Elle nous fit savoir que les dépenses d'opération étaient trop fortes; qu'elles étaient excessives au n° 15. J'ai visité cette mine et je suis persuadé qu'elle pouvait être exploitée aussi avantageusement que les autres mines de la compagnie, mais que, voulant produire de plus fortes quantités de charbon, au temps de la guerre, la compagnie négligea l'entretien des galeries, ne les maintint pas en très bon état, de sorte que, à un moment donné, elle se trouva dans l'impossibilité de transporter le charbon des chantiers de la mine à la surface: il se produisit de l'encombrement. Les mineurs se plaignaient souvent de ce que leurs gages étaient insuffisants. Vous savez que ces hommes sont payés à tant par tonne; s'ils descendent dans la mine, et y extraient le charbon, sans pouvoir l'en faire sortir, on réduit leurs gages. Alors, voulant savoir si leurs plaintes étaient fondées, je suis descendu dans cette mine. J'y ai visité une dizaine de chantiers, en chacun d'eux, il y avait des monceaux de charbon et les ouvriers manquaient de bennes pour sortir le charbon.

Q. Il y avait donc manque d'équipement?—R. Là n'était peut-être pas la difficulté, mais les galeries n'étaient pas en bon état. Au fond, les mineurs attendaient la descente des bennes et à la surface d'autres attendaient les bennes vides; il s'ensuit que le trouble était localisé entre l'entrée des puits et la couche de charbon. C'est le bon état des galeries et de l'outillage qui laissait à désirer.

Q. La compagnie aurait pu y remédier à peu de frais?—R. Depuis ce temps elle y a fait des améliorations, et elle a avoué elle-même que maintenant ses dépenses sont moins élevées.

Q. On a dit ici, l'autre jour — mais nous sortons du sujet — que l'état sanitaire aux alentours de votre localité était intolérable, et que c'était un motif de mécontentement parmi les hommes. Est-ce le cas?—R. C'est malheureusement trop vrai.

Q. Quelle sorte d'administration y a-t-il là? Le gouvernement local en est-il responsable? N'y a-t-il donc pas de lois qui régissent la situation?—R. Point de lois que je sache.

Q. La compagnie est-elle propriétaire des logis?—R. Elle en possède la plus grande partie.

Q. Les mineurs sont-ils propriétaires de leurs logis?—R. Quelques-uns seulement.

Q. A-t-on essayé d'assainir les logis des ouvriers?—R. Non, pas dernièrement. Nous avons discuté le sujet avec la compagnie. Au commencement elle s'est montrée disposée à améliorer la situation; mais, finalement, elle nous a dit: "Cette insalubrité s'est produite par les circonstances, et nous ne disposons pas de fonds pour y porter remède."

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Elle s'est contentée de faire peinturer quelques logis?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Faut-il entendre que ces logis ne sont pourvus d'aucune des commodités modernes—y a-t-il des cabinets d'aisance?—R. Non, ces commodités sont à l'extérieur—des latrine à sec.

Q. Quelle en est l'étendue?—R. Environ trois pieds et demi sur cinq. . . .

Q. Non, je parle de la ville; quelle en est la population?—R. Glace Bay compte environ seize mille âmes; la majorité est employée dans les mines de charbon.

M. Hocken:

Q. La ville a-t-elle un système d'égouts?—R. Oui, la ville proprement dite en est pourvue, mais il n'y en a pas aux mines.

Q. Y en a-t-il à l'endroit habité par les mineurs?—R. Non.

M. Cowan:

Q. La loi n'oblige-t-elle pas les gens à relier leurs logis au système d'égout?—R. Non.

Q. En notre ville les habitants sont tenus de faire relier leurs maisons avec les égouts. N'avez-vous pas une telle loi là-bas?—R. Non.

M. Hocken:

Q. Les habitants ont-ils un service d'eau?—R. Oui, depuis sept ou huit ans.

M. Steele:

Q. Quelles sont les améliorations que demandent ces mineurs?—R. Ils voudraient avoir en leurs logis les commodités modernes, au moins des cabinets d'aisance reliés à un système d'égouts et d'autres améliorations qui seraient de nature à assainir la place. Les statistiques prouvent que la mortalité enfantile de Glace Bay est la plus élevée du Dominion.

M. Cowan:

Q. Votre gouvernement provincial permet-il la continuation d'un tel état de choses?—R. Nous avons saisi de la situation les autorités de Halifax, elles n'en pouvaient croire leurs oreilles. Elles ordonnèrent au docteur Hattie, l'officier de santé de la province, de visiter la localité, mais tout est resté au même point.

Q. Ne croyez-vous pas que vous feriez bien de transférer les édifices parlementaires à Sydney pendant quelque temps?—R. Oui, on devrait les transférer dans Ontario où vous avez de bonnes mesures d'hygiène.

M. COWAN: Un tel état de choses est révoltant.

M. Steele:

Q. Les maisons sont-elles au moins confortables, à part l'absence des cabinets d'aisance?—R. Non, je ne dirai pas qu'elles méritent ce qualificatif.

Q. Quelle est la dimension moyenne de ces logements? Combien de pièces ont-ils?—R. Six pièces.

Q. Un seul étage?—R. L'opinion publique semble croire que le mineur devrait se contenter de n'importe quoi, et cette absurdité semble se perpétuer. Je parie qu'on pourrait en dire autant d'autres centres miniers.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je doute fort que vous soyez dans le vrai en disant l'"opinion publique". Ne croyez-vous pas que c'est la compagnie qui pense ainsi?—R. Vous avez peut-être raison. Je parle de la sorte, car je viens d'un pays plus ancien que celui-ci. Une telle situation est très prononcée là-bas; elle n'est peut-être pas aussi avancée ici, mais c'est toujours la même chose, les deux se ressemblent, avec cette différence que la première est la pire. Un autre point qui a son importance, c'est que l'on ne devrait pas ouvrir de mine qui ne puisse écouler ses produits; car, si l'on ouvre plus de mines que ne l'exigent les nécessités, quelques-unes seront obligées de suspendre leurs opérations à un moment donné, et des arrêts de ce genre sont la cause du coût général du charbon. Je crois que le gouvernement provincial devrait adopter une loi, en vertu de laquelle nulle mine nouvelle ne dût être ouverte, à moins que celles qui sont déjà en opération ne puissent plus répondre aux besoins de la consommation. Je crois que c'est le contraire qui a lieu aux Etats-Unis. Ce pays possède presque quarante-cinq pour cent de mines de charbon dont il n'a pas besoin. Nous devrions nous mettre en garde sous ce rapport, et si nous développons notre commerce de charbon, il faudra, avant d'en ouvrir d'autres, que celles déjà en exploitation soient tenues de produire au maximum de leur capacité.

M. McKenzie:

Q. Sur quoi vous appuyez-vous pour dire que la compagnie se propose d'ouvrir plus de mines qu'elle ne puisse tenir en opération?—R. Nos compagnies ne se proposent peut-être pas d'agir ainsi, mais d'autres peuvent vouloir en ouvrir.

Q. Prenons, par exemple, la *Dominion Coal Company;* pensez-vous qu'elle possède plus de mines qu'elle ne le devrait?—R. Je ne crois pas qu'elle en ait trop maintenant, parce qu'il a fallu se contenter d'approvisionner les marchés locaux, jusqu'à ce printemps; mais, je m'aperçois qu'on veut développer les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, et pour cette raison je dis qu'il ne faudrait pas ouvrir de nouvelles mines, avant que celles déjà en existence n'aient atteint le maximum de production possible et qu'elles ne puissent plus répondre aux demandes: c'est seulement alors qu'on devra y songer. Jusque-là, il faut viser à la réduction des dépenses et à la protection des hommes qui travaillent dans les mines.

M. Steele:

Q. Supposons, M. Baxter, qu'une situation comme celle-ci se produise: qu'un différend survienne entre les grandes compagnies d'exploitation et leurs employés, qu'une grève se déclare et que la production soit suspendue, que deviendront les consommateurs?—R. Si nous avions entretenu de telles suppositions, nous n'aurions pas permis la fusion des compagnies.

M. Chisholm:

Q. Que dites-vous?—R. Si nous avions envisagé la situation à ce point de vue, nous n'aurions pas permis la fusion.

M. Steele:

Q. Vous soutenez, sans doute, qu'il faut toujours penser aux consommateurs?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Je crains fort que vous supposiez que les corporations ou les exploitants soient toujours la cause des grèves. Ce n'est pas toujours ce qui a lieu. J'ai vu des grèves, et j'étais sous l'impression que les hommes avaient tort.—R. Je ne dis pas que nous soyons des anges sans ailes. Les hommes peuvent errer, mais en général les mineurs avaient raison.

Q. Je m'aperçois que vous ne pouvez parler ainsi sans sourire.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Désire-t-on poser d'autres questions à M. Baxter?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Pouvez-vous me fournir des données relatives aux dépenses, ou me dire où et comment, selon vous, on pourrait se renseigner sur le coût de la production du charbon? Avez-vous la liberté de nous dire que vos propres chiffres ne sont que des approximations?—R. Oui.

Q. Vous ne voudriez pas jurer qu'ils soient exacts?—R. Non.

Q. Nous cherchons à atteindre la précision. Comment s'y prendre?—R. Les livres de la compagnie devraient, il me semble, être les sources les plus dignes de foi pour arriver à la connaissance du coût de l'exploitation.

Q. Vous voulez dire les livres des dépenses initiales?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Vous n'avez aucune preuve que la compagnie ait créé la situation actuelle pour forcer la baisse des gages?—R. Non, loin de moi cette pensée. Nous avons envisagé la situation pour essayer de découvrir quelques preuves de ce genre, mais en examinant les conditions telles qu'elles existent dans l'ouest du Canada, et dans les régions minières des Etats-Unis, qui sont aussi précaires, nous concluons que le malaise est général.

Q. Avez-vous constaté que la fusion des compagnies minières ait eu quelque résultat?—R. Non.

Q. Nulle preuve d'aucun changement de ligne de conduite?—R. Non, la dépression s'est produite au moment de la mise à effet de cette fusion.

Q. C'était une pure coïncidence?—R. Je le crois.

M. Chisholm:

Q. Vous ne vous attendez pas à ce que le résultat de cette fusion soit connu, puisqu'elle n'existe que depuis une quinzaine de jours?—R. Non.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. M. Baxter, mettez-vous au point de vue du travail et dites-nous si un homme, renvoyé d'une compagnie, par exemple la *Dominion Coal Company*, éprouverait de la difficulté à se faire rengager ailleurs par la même compagnie.—R. Tout dépend de sa conduite. Autrefois, lorsqu'un homme commettait le crime de l'embauchage, il ne pouvait trouver du travail en aucune partie de la province; mais on n'a relevé que très peu de cas semblables depuis quelque temps.

Q. Mais, en général, si un homme est renvoyé d'une des mines de la compagnie, il ne peut guère s'attendre à trouver de l'emploi dans une autre compagnie? Qu'en dites-vous?—R. Je ne me rappelle rien de ce genre depuis longtemps.

Q. Mais il en était ainsi avant nos jours?—R. Oui, cela arrivait autrefois.

Q. Lorsque toutes ces compagnies se fusionnent en une seule et opèrent ainsi, n'est-ce pas préjudiciable aux intérêts de l'ouvrier, au point de vue du travail, en général?—R. C'est une arme dont elles disposent maintenant, et, voudraient-elles s'en servir, nul doute que les hommes en souffriraient.

Q. Il s'ensuit donc que l'usage d'une telle arme aurait pour effet de chasser tous les mineurs de la Nouvelle-Ecosse, et de les forcer à chercher de l'emploi ailleurs?—R. C'est possible.

M. Chisholm:

Q. Voyez-vous quelques avantages pour le travailleur en une telle fusion?—R. Non, je n'en vois pas; et cependant ceux qui, parmi nous, étudient les questions économiques, constatent que c'est la tendance du moment, que d'autres fusions se produiront, qu'il se forme des trusts et que les syndicats sont à l'ordre du jour; et je crois que le gouvernement a raison d'agir comme il le fait, car une fois que la situation est rendue à ce point, il faut l'intervention du gouvernement, il faut des règlements; il faut qu'il prenne des mesures analogues aux vôtres pour régulariser la marche des événements, parer à la possibilité de grands conflits et à celle d'évolutions dangereuses. Voilà ce que j'en pense.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. A-t-on raison de faire entrer en pareille fusion les chantiers de construction de Halifax?—R. Si ces chantiers avaient eu des navires engagés dans le commerce du charbon, j'y aurais vu une justification quelconque—oh oui, on a construit des navires dans ces chantiers.

Q. Mais, après tout, la source de tout le malaise n'est-ce pas le charbon? Vous n'ignorez sans doute pas que l'on a déclaré que la *Dominion Steel Company* a payé le charbon de la *Dominion Coal Company* un dollar cinquante-cinq cents la tonne, de sorte que l'opération des aciéries dépend grandement de la compagnie minière, et, vu le bas prix du charbon de cette compagnie, les chantiers de Halifax doivent dépendre de l'extraction régulière de ce combustible. Ne pensez-vous pas que tout ceci dépende du charbon, et qu'en fin de compte, c'est la *Coal Company* qui paye pour toutes les autres?—R. Oui, il ne s'agit peut-être ici que d'un pur camouflage. A un moment donné, la *Coal Company* s'était engagée à fournir du charbon à la *Steel Company* à un dollar et quart la tonne. Que les mineurs veuillent maintenant parler de gages avec les exploitants, ces bons apôtres leur répondront que leur charbon s'est vendu un dollar et quart la tonne, que le coût d'opération est de tant, et que, vu le très bas prix de vente du charbon, il leur est impossible de donner une augmentation de gages.

M. Cowan:

Q. Supposez-vous alors que la compagnie minière vendait son charbon à la *Steel Company* au-dessous du prix de revient?—R. Oui, je crois qu'elle ne retirait pas grand profit de la vente de son charbon à cette époque, et je ne crois pas qu'elle y attachait guère d'importance, vu que toutes ne formaient qu'une seule compagnie: c'était l'argent de la poche de l'une qui passait dans celle de l'autre.

Q. Son but était de faire bénéficier le public de la production des aciéries?—R. Oui, pourvu que le public pût bénéficier de cette production.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Mais les mineurs n'y gagnaient guère?—R. Non. C'est nous qui étions les victimes pour avoir accepté des conditions grâce auxquelles la compagnie minière aurait pu faire de meilleures affaires et réaliser des profits sur quelque autre compagnie. Les directeurs auraient pu nous dire: "Voici maintenant ce que nous retirons

de notre charbon, et par suite de ce bas prix nous voulons que vous demandiez des gages en conséquence" — cela n'aurait certainement pas été juste pour les mineurs.

Le président intérimaire:

Q. Ne vous trouvez-vous pas dans une position tant soit peu analogue, eu égard au bas prix de la *Steel Company*?—R. Oui, mais nous ne nous sommes pas laissé prendre au piège du bas prix de la *Steel Company*.

Q. C'est cependant un facteur dans le rendement des mines. Ainsi un grand acheteur a déclaré ici qu'il était prêt à faire un contrat avec les compagnies de la Nouvelle-Ecosse, lorsque ses prix seraient raisonnables; autrement dit, cet acheteur prétend que les prix de cette compagnie sont maintenant disproportionnés et qu'il ne peut acheter son charbon. Est-ce que la situation des mineurs y est intéressée?—R. Oui.

Q. Vu qu'elle vend une grande partie de son charbon à prix réduit à celle-ci, il faut qu'elle le vende plus cher à d'autres?—R. Oui, voilà ce que ce comité devra examiner, quand il recevra les livres des prix, et vous devriez suivre notre exemple, lorsque nous négocions, et ne pas tenir compte des bas prix accordés à d'autres parties de la compagnie.

M. Cowan:

Q. Je ne comprends pas que sous des conditions normales, ces mines produisaient, il y a peu d'années, du charbon à un dollar et quart la tonne, et qu'aujourd'hui les conditions étant presque les mêmes, elles prétendent que les dépenses sont telles qu'il leur est nécessaire de vendre la tonne au moins sept dollars?—R. Oui, mais il faut se rappeler que la majorité du charbon vendu à la *Steel Company* n'est que de la houille menue. Ce poussier peut être transformé en coke, et la compagnie en fait une grande consommation à Sydney pour la fonte de l'acier. Cette houille menue est toujours d'un prix inférieur au charbon tout-venant, ou du charbon à chaudières à vapeur.

M. Chisholm:

Q. Que ferait-on, d'après vous, de la houille menue, si la *Steel Company* n'était pas là?—R. Ce serait difficile de la vendre.

Q. C'est donc une des raisons qui justifient l'existence de la *Steel Company*?—R. Oui, on a constamment du travail pendant l'hiver, depuis que cette compagnie a commencé ses opérations. Sa prospérité serait un bénéfice pour la province.

Q. Les ouvriers y gagneraient-ils aussi?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. C'est admis partout?—R. La prospérité de la compagnie aurait une heureuse influence sur le commerce du charbon, car la production coûterait moins cher, si les travaux se continuaient durant l'hiver et toute l'année.

M. Chisholm:

Q. Avant l'établissement de la *Steel Company*, y avait-il du travail continu?—R. Non, je crois que l'emploi ne durait qu'une saison. Je n'étais pas dans la province à cette époque.

Q. Mais vous connaissez la situation?—R. Oui; les opérations étaient suspendues durant l'hiver et reprises pendant l'été. Il faut admettre que la province y gagnerait, si l'aciérie fonctionnait constamment.

M. McKenzie:

Q. Monsieur Baxter, je voudrais suivre cette manipulation du charbon un peu plus loin, car nous avons parmi les membres du comité deux hommes qui pensent que nous devrions céder notre charbon pour rien, tandis que moi je tiens à ce que notre

charbon garde son prix, pour que nos hommes qui sont engagés en sa manipulation puissent être bien payés pour leur travail. Ces gens supposent qu'il suffit d'extraire du charbon et de le jeter dans un fourgon pour qu'il soit directement sur le marché. Ce matin vous avez décrit les procédés par lesquels doit passer ce combustible. D'abord, il faut le miner; ensuite il est jeté dans des bennes et transporté à travers les galeries au moyen de chevaux, et de là à d'autres endroits?—R. Oui.

Q. Après ces nombreux roulages par les chartiers, le charbon arrive enfin au bas des puits, où il est transbordé en d'autres bennes?—R. Oui.

Q. Ces bennes sont ensuite placées dans des ascenseurs?—R. Oui.

Q. Ensuite elles sont montées à la surface?—R. Oui.

Q. Quand il est rendu à la surface, quelles sont les autres manipulations, avant le chargement sur les navires?—R. Lorsque le charbon est arrivé à ce point, il est versé dans un basculateur, d'où il passe sur une large courroie mobile, et sur le parcours de laquelle sont stationnés plusieurs hommes qui enlèvent les impuretés, telles que l'ardoise, le cuivre et la pierre; de cette courroie il passe sur les cribles, et une fois criblé, le poussier ou menue houille qui en est sortie atteint environ trente pour cent. S'il passe par le crible, c'est du menu, s'il ne passe pas, c'est du tout-venant, et il y est transporté comme il sort de la mine.

Q. Où va le charbon quand il quitte cette courroie?—R. Il est chargé dans des wagons.

Q. Et ces wagons sont roulés quelque part?—R. C'est là le travail du chemin de fer; les wagons sont amenés aux quais et le charbon chargé sur des navires où il est rangé en ordre et disposé pour le voyage.

Q. Les employés du train sont naturellement obligés de le manipuler à leur tour? —R. Oui.

Q. Ils l'amènent aux quais?—R. Oui.

Q. Sur ces quais il y a d'autres hommes employés?—R. Oui.

Q. Et les classeurs sont sur les navires pour séparer ce charbon?—R. Oui. Ce classement coûte six cents et demi sur quelques navires. Le soutage coûte jusqu'à vingt cents; il y a d'autres manipulations qui sont trop nombreuses à mentionner. Plusieurs navires sont stationnés le long des quais; le coût de ces travaux pourrait être doublé sans changer le coût final.

Q. Toute cette diversité de travaux se relie à la manipulation du charbon?—R. Oui.

Q. Il s'ensuit donc que tous ces divers travaux se rattachent au charbon?—R. Oui.

Q. Et que tous les frais d'opération doivent être comptés dans le coût du charbon? —R. Oui. Nous employons plusieurs charpentiers et leurs salaires sont comptés dans le prix du charbon; nous avons aussi des machinistes qui fabriquent des pièces et réparent les machines, les forgerons affilent les pics, redressent et ajustent les outils— et l'atelier des machines-outils. A Glace Bay cinq ou six cents hommes sont employés dans l'atelier. C'est le charbon qui requiert tout cela.

Q. Ces mines donnent de l'emploi à un grand nombre d'hommes auxquels ne songe même pas celui qui est assis en cette salle, et qui n'a pas la moindre connaissance d'une mine de charbon.—R. C'est vrai.

Q. Et ces ateliers de machines-outils, qui s'imaginerait qu'ils sont indispensables et emploient tant d'hommes?—R. Plusieurs des hommes du district ignorent l'existence de ces grands ateliers.

Q. Maintenant, M. Baxter, quelle est la proportion entre les producteurs et les non producteurs? J'entends seulement par producteurs ceux qui manipulent ou roulent le charbon, Quelle proportion y a-t-il entre ceux qui produisent et ceux qui ne produisent pas, mais qui sont indispensables aux divers travaux inséparables de la production?—R. En certaines mines la proportion est de deux à un, dans d'autres trois à un.

[M. Robert Baxter.]

Q. Une telle situation a naturellement pour effet d'augmenter le coût du charbon? —R. Cela va de soi; dans les charbonnages où l'on extrait le charbon à peu de frais, le pourcentage de ceux qui produisent est moins élevé que dans d'autres où la proportion de ceux qui ne produisent pas est plus forte. Vous avez là une des causes de la différence des prix.

Q. Maintenant, le docteur Cowan vous a posé des questions sur les logis des mineurs. J'ai été souvent frappé par ces petites maisons que nous avons à Sydney Mines, ces vieilles habitations de brique, bâties depuis bientôt cent ans. Vous n'avez pas de pareils logis à Glace Bay, n'est-ce pas?—R. Non.

Q. N'y a-t-il pas de ces files de logements multiples comme on les appelle communément?—R. Non.

Q. Quel genre de logements avez-vous généralement à Sydney Mines? Comment sont-ils aménagés? Valent-ils autant ou plus que ceux de Glace Bay?—R. Plusieurs des mineurs de Sydney Mines sont propriétaires de leurs logis, mais, par ailleurs, il y a une grande similitude entre les maisons de Glace Bay et celles de la compagnie.

Q. Alors ce ne serait pas difficile d'améliorer les conditions sanitaires à Sydney Mines. L'assainissement s'y ferait plus facilement même qu'à Glace Bay?—R. Oui; l'installation d'un système d'égouts à Sydney Mines et son rattachement avec les maison de la compagnie offriraient moins de difficultés qu'à Glace Bay.

Q. Maintenant, revenons au sujet principal: Une fois que le prix du charbon est fixé, vous avez plus de chance d'obtenir de meilleurs gages, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Vous hésiteriez moins à réclamer plus, sachant que la compagnie vend plus cher son charbon?—R. Oui, nous attendons toujours cette bonne aubaine, car le niveau du mode d'existence est plus bas qu'il ne devrait l'être. Nous voudrions l'élever et nous y travaillons. On a souvent dit que lorsque les mineurs reçoivent une augmentation de salaire, ils ne la placent pas en banque, et l'on trouvait qu'ils avaient tort, mais plusieurs en faisaient un meilleur usage, il fallait la répartir un peu entre chaque membre de la famille, de sorte que, au lieu de la déposer en banque, ils s'en servaient peut-être pour habiller leurs enfants, peut-être pour leur donner une nourriture plus substantielle, ou une meilleure instruction. Prenons, par exemple, un père de famille qui a plusieurs enfants, approchant de l'âge où ils peuvent travailler, s'il éprouve des difficultés à gagner suffisamment d'argent pour subvenir à leurs besoins, il sera tenté de les retirer de l'école, avant qu'ils possèdent une éducation suffisante, parce qu'il se voit dans l'impossibilité de leur procurer le genre d'existence désirable ou nécessaire; et si le public comprenait mieux une telle situation, il ne blâmerait pas les mineurs pour ne pas déposer leurs épargnes en banque.

Q. Nous, en Nouvelle-Ecosse, vendons certaines choses, par exemple des pommes; notre province en produit; elle produit aussi du poisson et du charbon; n'est-ce pas tout naturel que nous voulions vendre ces produits un bon prix?—R. Oui, nous devrions voir à ce qu'ils soient payés ce qu'ils valent.

Q. L'ouvrier peut donc alors s'attendre à être bien payé, une meilleure chance que de vendre à bas prix, n'est-ce pas?—R. Oh, oui; c'est là sa chance.

M. Cowan:

Q. Supposons que ces produits fussent d'un prix trop élevé, ils ne pourraient pas se vendre en concurrence?—R. Voilà le danger.

Q. Impossible de fixer un prix supérieur à celui de la concurrence. Et cependant nous en sommes là dans le monde entier, n'est-ce pas?—R. Oui, mais quelquefois notre charbon s'est vendu à un prix inférieur à celui de la concurrence.

Q. C'était pendant la guerre?—R. Oui, le prix était inférieur à celui du charbon des Etats-Unis.

Q. Mais ce temps est passé, et nous devons revenir à la concurrence ordinaire.

[M. Robert Baxter.]

Q. Il s'agit donc de savoir comment nous pourrons vendre le charbon de la Nouvelle-Ecosse sous ces conditions?—R. Oui, docteur, voilà la question, il faut savoir trouver la réponse.

Q. Votre travailleur est-il disposé à discuter ces questions avec la compagnie en toute occasion, afin d'essayer d'arriver à un prix auquel le charbon devra se vendre? —R. Non, nous avons ordinairement laissé cela à la compagnie.

Q. Et vous n'avez jamais eu l'idée de discuter ces points avec elle avant aujourd'hui, afin de vous mettre d'accord?—R. C'est la compagnie qui a toujours eu le dessus, et il n'a jamais été nécessaire d'arriver à l'égalité.

Q. Serait-ce léser votre dignité, comme corps de travailleurs, que de demander à la compagnie de se réunir en conférence avec vous, de discuter ces questions en vue de savoir s'il ne serait pas possible d'arriver à une entente?—R. Nous serions honorés, si la compagnie daignait discuter tous ces sujets avec nous.

M. DOUGLAS: Je ne sais pas si le témoin saisit bien le sens de votre question. Vous cherchez à lui faire dire si oui ou non des conférences ont lieu de temps à autre entre des représentants de la compagnie et des représentants des travailleurs, pour en venir à fixer l'échelle des gages.

M. Cowan:

Q. Le représentant de la compagnie a dit, l'autre jour, en répondant à une de mes questions, que la compagnie ne pouvait pas vous convoquer à une conférence, que c'était à vos hommes de prendre les devants.—R. Ne s'agissait-il pas, à ce propos, de la question de réduire les gages?

Q. Oui, la discussion roulerait sur tout ce qui touche à la production du charbon. —R. Nous sommes disposés à entrer en pourparlers en tout, sauf la question des gages, et, en conversation avec les officiers de la compagnie, nous avons déclaré que nous étions prêts, en tout temps, à nous réunir avec eux pour leur aider à réduire les dépenses, et pour coopérer avec eux à cette fin; et je crois que nous avons progressé en cette direction. Nous avons parlé des méthodes d'exploitation, et aplani souvent des difficultés, en vue d'abaisser les frais. Nous avons conclu des arrangements et accepté des augmentations de gages inférieures à celles d'autres mineurs. Tous les autres mineurs de l'Amérique du Nord ont reçu 27 cents en plus du taux par tonne. Notre augmentation à nous, mineurs de la Nouvelle-Ecosse, a été seulement de 10 cents en plus de notre taux par tonne, car on discuta sur la concurrence, et nous nous sommes soumis.

Q. Je suis persuadé, après avoir entendu les témoignages, que si vous aviez réduit le prix de votre charbon de 70 cents environ par tonne, sur les marchés de Montréal, que vous auriez remplacé une grande partie du charbon américain vendu dans le district de Montréal. Pensez-vous que vous puissiez réduire de 70 cents le prix de la tonne, afin de vous assurer le marché?—R. Je vois par ce qu'a dit M. McDougal, qu'il pense que la fusion aura pour effet de réduire le coût de la production du charbon, et je suis de son avis. A Sydney Mines, je suis descendu dans la mine Florence N° 3; ce n'est qu'après deux heures et demie de descente que mes compagnons et mois sommes arrivés aux chantiers, et nous avons éprouvé mille difficultés pour nous y rendre, parce que le plafond des galeries de descente n'était pas plus élevé que la distance qu'il y a entre le plancher et le haut de cette table-ci, et nous donnions souvent de la tête contre les traverses de soutien. Deux heures et demie pour parcourir cette distance! Mais, grâce à la fusion, la compagnie pourra sortir son charbon par le flanc de la pente. Le charbon qui sortait de la mine par l'autre flanc appartenant à la *Dominion Coal Company*. Elle en avait le bail, et par la fusion il sera possible de sortir le charbon par cet endroit beaucoup plus facilement; un tel arrangement aura pour effet de réduire d'un heure et demie la marche des mineurs.

Q. J'ai dit 70 cents, par tonne. Je m'aperçois que la différence n'est que de 20 cents, sur le marché de Montréal, entre le prix américain et celui de la *Dominion*

Coal Company, ce qui revient à dire que nous n'auriez à baisser le prix du vôtre que de 20 cents par tonne pour vous mettre d'égal à égal sur le marché de Montréal. Voilà le problème; comment allez-vous enlever cette légère différence pour rivaliser avec le charbon américain?—R. Nous espérons que lorsque vous connaîtrez les dépenses d'exploitation des compagnies celles-ci pourront enlever ces 20 cents ou plus du prix de vente.

Q. Si je suis bien renseigné, je dirai que cette fusion a été fortement capitalisée, et qu'elle doit nécessairement payer intérêt sur cette forte capitalisation. Votre organisation suppose-t-elle que tous ces frais seront ajoutés à ceux déjà portés au débit du charbon, et pense-t-elle que le prix en sera affecté?—R. Elle en profitera pour camouflager ses profits; nul doute qu'il y aura du coulage, mais en fin de compte nous serons réduits à marchander avec elle, car elle prétendra que nous pourrions négativer ses profits. Ce sera le sujet de futures délibérations. Une grève nivelle les profits aussi longtemps qu'elle dure.

Q. Il me semble qu'il serait possible pour vos gens de là-bas de réduire le prix de leur charbon de 20 à 40 cents par tonne?—R. Quant à cela, c'est peut-être vrai, mais nous ne voulons pas que ce soit aux dépens de nos gages. Voici comment la chose serait possible. . . . .

M. Douglas:

Q. C'est-à-dire sur les actions fictives?—R. Si l'on peut en arriver là par une administration plus efficace de la mine, ou si la réduction est prise sur le profit, bel et bon, mais si nous consentions à ce qu'elle fût prise sur nos faibles gages, pour avoir plus de travail, nous pourrions y arriver, mais ce qui s'est produit dans les charbonnages américains qui ont suivi une semblable ligne de conduite, se produira pour nous-mêmes, c'est-à-dire que nous serons en face de frais moindres, de gages moins élevés et tenus de faire la même quantité de travail.

M. Cowan:

Q. Je crois que vous ne pouvez pas avoir raison d'en arriver à une telle conclusion, car à mon avis les Américains produisent du charbon à un prix si bas qu'il leur sera tout à fait impossible de le réduire davantage. Je crois qu'ils sont rendus à la limite, et qu'ils ne sauraient aller plus loin?—R. Je ne crois pas que vous ayez bien saisi ce que j'ai dit, ou bien j'aurai compris que la réduction de 20 cents que vous suggérez serait une bagatelle pour nous.

Q. Ce n'est pas ce que j'ai voulu vous faire comprendre. Je voulais dire que vous en prendriez une part et que la compagnie en prendrait l'autre, qu'entre vous vous pourriez vous entendre de manière que pour le moment vous soyez à même de vendre du charbon sur les marchés de Montréal et en reprendre possession; qu'une fois que vous y seriez, vous pourriez vous y maintenir?—R. Je puis vous rappeler ce qui se produisit après la guerre civile américaine. La guerre venait de se terminer, et les Américains se trouvaient dans une position analogue à la nôtre aujourd'hui. Pour arriver à triompher, le Nord avait épuisé ses mines de charbon; c'étaient alors de petites mines, et les exigences de la guerre réclamaient du charbon, et l'exploitation était poussée activement pendant la marche de la guerre; mais le conflit terminé, il y avait au pays plus de mines ouvertes et plus de charbon qu'il n'était possible de consommer. Un tel état de choses eut pour résultat de forcer les compagnies à baisser leurs prix et les gages de leurs ouvriers. Ceux-ci furent sans doute obligés d'accepter les baisses, car ils n'étaient pas organisés. On a dit qu'à cette époque les enfants des mineurs étaient réduits à fouiller les boîtes de déchets de cuisines pour y trouver quelque chose à manger. Je crois que, selon les données qui ont été consignées, les compagnies ne faisaient aucun profit et que les mineurs ne pouvaient pas vivre de leurs gages. Une telle condition fut la conséquence d'une ligne de conduite qui avait été suivie, je n'en recommanderais pas une semblable aujourd'hui. Je me contente

d'ajouter, pour conclusion, que le gouvernement ferait une bonne action, s'il achetait du charbon de la province, pour alléger la situation. Actuellement plusieurs familles se trouvent dans un besoin extrême. Nous, comme organisation, avançons tous les dollars que nous pouvons recueillir, afin de leur venir en aide, mais le peu que nous leur donnons est insuffisant, et je suis sous l'impression que si ce comité pouvait recommander un plan quelconque pour subvenir à ce qu'il y a de plus urgent, en attendant l'adoption d'un arrangement officiel, je crois qu'il rendrait à notre province un grand service.

M. Cowan:

Q. Vous voulez dire les chemins de fer du gouvernement?—R. Oui.

M. Steele:

Q. Le gouvernement n'achète pas directement du charbon?—R. Non, mais le gouvernement dirige les chemins de fer appelés Canadien National.

Q. Non, c'est une affaire distincte. Ce chemin de fer est administré comme tout autre, par un conseil de directeurs. Le gouvernement peut donner des conseils?—R. Oui, c'est ce que je voulais dire.

M. Keefer:

Q. Est-ce que cela s'étend aussi au chemin de fer Pacifique-Canadien?—R. Peu nous importe, nous vous demandons de prendre du charbon en Nouvelle-Ecosse, afin que nos mineurs puissent obtenir des gages; voilà notre désir. Nous sommes sous l'impression que le chemin de fer Canadien National n'y prend pas sa consommation normale.

M. KEEFER: Pour cause de prix, nous a-t-il dit.

M. DOUGLAS: Selon les renseignements à notre disposition, nous savons qu'il a terminé hier ses contrats avec un certain nombre d'exploitants.

M. Keefer:

Q. Le prix du charbon a-t-il baissé depuis deux ou trois jours? Etes-vous au courant des prix du charbon?—R. Non.

Q. Savez-vous quel est le prix du charbon à soute? On dit que son prix a baissé de $2 depuis que ce comité a commencé à siéger.—R. J'ai reçu à cet effet une déclaration officielle de la compagnie portant qu'elle avait baissé le prix de son charbon de soute au port de St-Jean.

Q. De combien?—R. De $2 par tonne.

Q. Cette nouvelle me fait plaisir. C'est le prix élevé de ce combustible qui a créé des difficultés parmi les gens?—R. Oui; on m'a dit que le prix avait baissé.

Le TÉMOIN se retire.

M. Steele prend le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Nous entendrons maintenant M. McLachlan.

J. B. MCLACHLAN est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Quelle est votre occupation?—R. Je suis le secrétaire de l'organisation des mineurs, *The United Mine Workers of America,* district 26.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il poser quelques questions?

M. KEEFER: Le témoin peut sans doute nous présenter un relevé.

Le TÉMOIN: J'ai ici un état des augmentations; je crois qu'il peut être de quelque utilité.

M. Cowan:

Q. De quelles augmentations?—R. Des augmentations de gages.

M. Chisholm:

Q. Depuis quand?—R. Depuis l'année 1909 jusqu'à présent. Je veux dire en commençant qu'en l'année 1909 la *Dominion Coal Company* afficha deux avis qui indiquaient un rajustement des gages. Un de ces avis était appelé liste n° 1, et l'autre liste n° 2. Tous deux signifiaient, je crois, une réduction des gages des mineurs. Ceux-ci demandèrent une commission en vertu de la Loi des différends industriels, et une commission de conciliation fut nommée, et c'est de cette commission de conciliation que sortit ce contrat qui fut appelé la Décision de la petite Commission. Il dura de 1907 à 1918. Des arrangements supplémentaires se faisaient à mesure que de nouvelles mines étaient ouvertes, par exemple, les n°s 12, 14 et 16 et une n° 22 à Birch Grove. Ces mines furent opérées sous ce contrat. En l'année 1913, le contrat fut prolongé pour trois autres années, et pour mettre un peu de lumière en cette question, je puis dire qu'il existait alors dans la province deux unions ouvrières qui se détestaient ouvertement, et pour obliger à accepter un prix que plusieurs trouvaient inacceptable, ce contrat fut renouvelé le 27 mai jusqu'à la fin de 1916. L'ancien contrat n'expirait qu'à la fin de l'année, de sorte que les hommes furent obligés réellement d'accepter le prix des gages pour sept mois en 1916, lorsque le coût de l'existence augmentait. Cette organisation, qui ne tombait pas sous ce contrat, fit de notables progrès. Elle réussit à faire entrer en elle la majorité des hommes, et nous forçâmes la compagnie d'annuler son contrat. Nous le répudiâmes, parce qu'il n'avait jamais été présenté aux hommes; ceux-ci n'y avaient jamais participé. Quelques-uns des hommes s'entendirent avec la compagnie et bâclèrent ce contrat qui fut conclu le 27 mai 1916 et le premier qui accordât aux hommes la première augmentation depuis 1905. Voici sa teneur (lisant):

> "Il est en outre mutuellement entendu qu'une augmentation de 10 pour cent est accordée à tous les mineurs engagés par contrat et à tous ceux qui travaillent à la journée dans les mines, et à tous ceux qui travaillent dans les mêmes conditions sur les quais, 6 pour 100 de cette augmentation devant entrer en vigueur et être payés à partir du 1er juin 1916, et les autres 4 pour 100, devant entrer en vigueur et être payés à partir du 1er janvier 1917, et continuer jusqu'au 31 décembre 1918."

Ce contrat ne fut jamais exécuté. Comme on était en guerre, et que ni le gouvernement ni les hommes ne voulaient faire de l'obstruction, ou créer de l'embarras, on nomma la commission Chisholm. Le juge Chisholm de la Nouvelle-Ecosse en fut le président. Cette commission accorda une nouvelle augmentation de 12½ pour 100 à ceux qui travaillaient à l'abatage du charbon et à ceux qui travaillaient à la journée. Ceux-ci reçurent aussi 10 cents de plus que 12½ pour 100. Le contrat allait de mai 1917 à décembre 1917, ou, autrement dit, six mois. Il eut pour effet de rapprocher les deux unions, de sorte qu'il ne restait plus qu'une organisation. Par ailleurs, en janvier 1918, un arrangement de six mois fut fait, et les hommes travaillant sous contrat reçurent 12½ pour 100 de plus, et les journaliers 15 cents plus 15 pour 100. Je veux maintenant dire un mot au sujet des prix payés aux travailleurs à la journée. L'ancienne organisation, qui existait avant la création de celle-ci, se composait en grande partie de ce que l'on appelait les hommes mieux salariés. Les hommes recevaient un prix raisonnable, tandis que les hommes à petits salaires, et qui travaillaient à l'extrémité du quai ne touchaient que $1.38 par jour et l'on ne s'en occupait pas.

M. Cowan:

Q. $1.30 par jour?—R. $1.38 par jour. Cela se passait en 1908, et nous comprîmes que les augmentations étaient plus élevées, que le pourcentage était plus substantiel pour ceux payés à la journée, parce qu'ils recevaient 15 cents plus 15 pour 100 de plus sur leurs gages quotidiens, tandis que les hommes sous contrat n'avaient que 12½ pour 100. L'arrangement suivant fut fait six mois plus tard. En juin 1918 les hommes sous contrat obtinrent une augmentation de 20 cents par jour. C'est-à-dire que, par suite d'une entente locale, les 20 cents se distribuaient suivant le nombre de tonnes, ainsi, celui qui abattait cinq tonnes, recevait 4 cents par tonne, et ainsi de suite. Les hommes payés à la journée touchaient de 20 à 30 cents par jour. L'arrangement suivant fut conclu en février 1919; en vertu de celui-ci nous obtînmes la journée de huit heures, sans augmentation de gages. Nous l'avions demandée cependant en février 1918. J'ai ce contrat ici. Un autre contrat fut aussi rédigé en 1918. C'est celui qui fut conclu avec l'Union internationale. Les United Mine Workers of America prenaient en mains la cause de l'organisation locale qui existait alors en Nouvelle-Ecosse, et un autre contrat fut fait pour les nouveaux mineurs; ce furent les exploitants eux-mêmes qui en rédigèrent chaque mot. En janvier 1920, nous essayâmes de faire ce qu'on appelle le nivellement, en d'autres mots, nous voulions établir l'uniformité dans l'échelle des salaires. Quelques compagnies ne payaient, je crois, que $2.85 par jour.

Q. $2.85 par jour?—R. Oui, pour les ouvriers ordinaires.

Q. Quelle était l'augmentation—$2.85 de quoi?—R. L'augmentation était d'environ 10 pour 100. C'était, il me semble, ce que pourvoyait l'entente McKinnon. Quelques-unes des compagnies ne voulaient rien donner, c'est-à-dire qu'elles n'en avaient pas le droit. Nous demandions $3.25 pour ceux qui travaillaient à la journée; nous demandâmes ce chiffre, parce que quelques compagnies payaient déjà ce prix; d'autres ne le payaient pas. Nous l'appelâmes un prix de nivellement, afin de mettre les exploitants sur un pied de concurrence en matière de gages. Voilà ce que nous tâchions d'obtenir alors. L'entente McKinnon pourvoyait à la reprise de la question du prix des gages tous les quatre mois, advenant quelque changement dans le coût de l'existence, ou quelque dérangement économique ou disparité en Nouvelle-Ecosse. Voici quelle en était la raison: Au printemps de cette année, les mineurs des Etats-Unis demandaient une augmentation sensible, $1 par jour, si je ne me trompe.

Q. C'était en 1920?—R. Oui, en janvier 1920. Les ouvriers des Etats-Unis demandaient $1 d'augmentation par jour et tant de cents par tonne. Une grève eut lieu et le président des Etats-Unis nomma une commission pour étudier la situation, et il devint probable que les mineurs allaient réussir à se faire donner une grande augmentation; nous fîmes remarquer aux compagnies que cela produirait un changement dans le prix de concurrence du charbon, et que nous ne voulions pas nous lier les mains pour une année ou six mois; que nous entendions être libres de revenir sur notre décision, si les ouvriers des Etats-Unis devaient réussir à monter le prix de vente du charbon, et nous espérions, en hommes d'affaires, que les compagnies mettraient le prix de vente du charbon sur un pied de concurrence, et que l'arrangement n'était qu'un contrat de quatre mois. Nous arrivons maintenant au contrat actuel en vertu duquel nous travaillons; on l'appelle le contrat ou l'entente de Montréal. Il dure jusqu'au dernier jour de novembre de cette année, il a commencé le 1er novembre de l'an dernier. Nous reçûmes une avance de 10 cents par tonne sur les prix courants en novembre l'an dernier, et l'assurance qu'à des périodes déterminées nous aurions une augmentation de 55 cents par jour en plus du prix courant actuel, et une augmentation des prix de tous les contrats locaux de 12½ pour 100 sur ceux qui étaient alors en existence. Je vous dirai un mot ou deux de ces avances. A les prendre comme elles nous apparaissent, on pourrait supposer que nous avons reçu 10 cents et 55 cents par jour pour nos

hommes. Mais il n'en est rien. Les compagnies minières ont su manigancer les choses de manière à embrouiller les cartes en passant ce contrat. Elles y inclurent une clause dans laquelle figure le mot "liste", et elles prirent cette liste. . .

M. Douglas:

Q. Quel est ce document?—R. C'est la liste des prix du travail à la journée.

M. Cowan:

Q. Je veux savoir quel est ce prix?—R. C'est celui qui est indiqué sur cette liste; c'est la présente liste.

M. Douglas:

Q. Est-ce la liste de la *Dominion Coal Company*"?—R. Oui.

Le président:

Q. Sont-ce les prix payés par la *Nova Scotia Steel and Coal Company?* —R. Non. J'allais parler de la demande d'augmentation et dire que les mineurs ont été habituellement payés à tant la tonne; s'il travaille dans un petit espace—c'est-à-dire dans un espace de 12 pieds—il est payé à tant la verge. Il reçoit tant pour placer les supports, peut-être 50 ou 75 cents par grand support; plus le support est grand, plus est élevé le prix de sa mise en place. Depuis 1917 on a généralement appliqué les augmentations de chaque item aux supports, aux prix de la tonne en chantier, et à tout travail que faisait l'ouvrier; mais à cette occasion la compagnie paya seulement 10 cents par tontne, rien pour les supports et rien pour le travail à la verge, car elle dit: "Ce n'est pas spécifié au contrat". Je veux aussi attirer votre attention sur un autre sujet; afin de trouver des hommes pour faire ce que l'on appelle un travail spécial qui demande un mineur expérimenté et compétent, il faut le prendre dans le chantier d'abatage, et lui payer des gages tout à fait différents de ceux indiqués sur la liste, car leurs hommes d'équipes sont pour la plupart des nouveaux venus ou des ouvriers qui s'en vont. Ces hommes recevaient de $5.50 à $7 par jour autrefois, mais on leur répondit: "Nous avons promis de vous payer cela, mais ce n'était pas spécifié dans la liste". Ces hommes n'ont pas reçu les 55 cents, parce que la vente étant moins active, leur salaire fut réduit de $7 à $5.05. Voilà quelle sorte d'augmentation ils ont eut en vertu de cette décision. Plusieurs ouvriers en souffrirent. Les mineurs ne reçurent pas non plus leur augmentation de 12 pour 100 pour le pontage, sauf au commencement, mais elle leur fut retranchée aussitôt que les affaires commencèrent à être moins actives. Les ouvriers s'en plaignirent, et nous nous défendîmes, ne voulant pas nous laisser leurrer à ce sujet. Je veux citer un exemple d'augmentation sur les gages payés en 1908, la commission de conciliation Mackinnon. Tous les prix restèrent les même depuis 1908, et cet état...

M. Douglas:

Q. C'est un état des prix de l'extraction en 1908, 1913, 1916 et 1920?—R. 1921.

Q. De la mine de la *Dominion Coal Company*? De la mine n° 4?—R. Les gages payés à la mine Caledonian. Cette mine est typique. Les meilleurs mineurs du Canada travaillent en cette mine. Les pères y travaillent et les plus anciens immigrants de la Nouvelle-Ecosse y travaillaient. Le prix payé pour la construction de galeries à travers banc, aux ouvriers employés à la construction des piliers et à l'opération des machines n'est pas mentionné pour 1908, mais le prix en 1913 est exactement le même, et je ne l'ai pas indiqué, parce qu'il n'en avait pas été question dans la décision du *Ship Shart Board*; il était inscrit sur la liste.

Q. Un prix est donné ici pour 1913, mais il n'y a pas de prix de vente d'indiqué après 1913. Nous commençons avec les ventes de charbon de 1912-13?—R. En 1913, la compagnie payait 51 cents pour la construction de galeries à travers banc, 99 cents en 1920—c'est-à-dire sous le présent arrangement—ou une augmentation de 94 pour 100. En 1913 elle payait par pied ou par verge, 32 cents par pied; aujourd'hui elle donne 55 cents, soit une augmentation de 69 pour 100. Le prix par pied est en hausse; en 1913

[M. J. B. McLachlan.]

les mineurs recevaient 74 cents pour chaque 30 pieds, aujourd'hui c'est $1.25, soit une augmentation de 68 pour 100. Quant au travail de piliers, c'est un ouvrage qui se fait entièrement à la main.

M. McKenzie:

Q. Ce travail consiste-t-il à abaisser les piliers?—R. Oui, en 1913 les mineurs recevaient 45½ cents et en 1921 89, soit une augmentation de 99 pour 100. C'était le minimum, et il y avait un maximum de 48 cents, et le prix actuel est de 94 cents.

J'arrive maintenant à l'extraction à la machine, et je dirai que la majeure partie du charbon était abattue à la machine. Pour le creusage des chantiers en 1913 les hommes recevaient 13 cents par tonne; aujourd'hui c'est 26 cents par tonne, soit une augmentation de 100 pour 100. Pour pétarder et charger, les hommes recevaient 28 cents en 1913, et 61 cents en 1921, soit une augmentation de 118 pour 100 pour la totalité des opérations en chantier, creusage, tirage, chargement, le prix était de 41 cents en 1913 et de 87 cents en 1921, soit une augmentation de 112 pour 100. Je dirai qu'aujourd'hui la plupart des hommes effectuent les trois opérations, c'est-à-dire que deux hommes font les opérations, de sorte que leur augmentation est de 112 pour 100 et non 118 pour 100, comme indiqué pour tirage et chargement. Les hommes qui creusent les chantiers ou chambres souterraines effectuent ordinairement les trois opérations. Je ne crois pas avoir en cette liste le prix payé à ceux qui travaillaient dans les passages étroits.—Oh oui, creuser, tirer et charger les mines, 47 cents; ce sont des travaux en galeries étroites qui descendent vers le bas de la colline. Le prix était de $1.03 en 1921, soit une augmentation de 119 pour 100. C'est ce qu'on appelle une des places de chargement; il peut y en avoir une sur 10 ou 12. Ensuite, le creusage et le tirage dans les galeries 30½ cents, aujourd'hui 65½, soit une augmentation de 115 pour 100. Le total était de 45 en 1913, au lieu de 100 en 1921, soit une augmentation de 122 pour 100, et les niveaux sont les mêmes.

M. DOUGLAS: Cet état présenté par le témoin est complet et bien préparé et je crois que nous ferions bien de le mettre au nombre des autres pièces.

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'état se lit de la manière suivante:

ÉTAT COMPARATIF DES PRIX D'EXTRACTION DE CHARBON PENDANT LES ANNÉES 1908, 1913-1916 ET 1921. MINE N° 4 DE LA DOMINION COAL COMPANY

	1910	1913-16	1921	Pourcentage d'augmentation pour cent
Exploitation à la main—				
Chantiers	....	$0.51	$0.99	94
Construction à travers banc—				
Première 12 pieds sur 1 pied	....	0.324	0.55	69
Suivante 8 pieds sur 1 pied	....	0.456	0.76	67
Suivante 10 pieds sur 1 pied	....	0.55	0.93	69
Plus de 30 pieds sur 1 pied	....	0.742	1.25	68
Piliers—				
Minimum	....	0.455	0.89	99
Maximum	....	0.485	0.94	94
Extraction à la machine—				
Creusage de chantiers	....	0.13	0.26	100
Tirage et chargement	....	0.28	0.61	118
Total	....	0.41	0.87	112
Hersage—				
Creusage et tirage de tunnels—				
Chargement	....	....	....	....
Total	$0.47	0.47	1.03	119
Creusage et tirage de galeries—	....	0.305	0.655	115
Chargement	....	0.145	0.345	138
Total	0.45	0.45	1.00	122
Creusage et tirage de niveaux	....	0.305	0.655	115
Chargement	....	0.145	0.145	138
Total	0.45	0.45	1.00	122

NOTE.—Les prix de 1921 indiqués ci-dessus pour travaux en chantiers, étroits payés aux places où travaille une seule équipe. Trois cents de plus par tonne sont payés aux places où travaille une double équipe.

Le comité suspend sa séance jusqu'à deux heures.

[M. J. B. McLachlan.]

Le comité reprend sa séance à 2.05, au fauteuil le président, M. Steele.

Le PRÉSIDENT: Nous allons continuer. A l'ordre. Avant d'appeler M. McLachlan pour continuer son témoignage, je reviens à certains tableaux auxquels M. Baxter a fait allusion ce matin; le greffier, le reporter et moi ne savons pas s'il faut les mettre au nombre des autres documents. Je crois que tous ces papiers ont trait aux gages. Le comité désire-t-il qu'ils soient inclus avec les autres documents, ou bien se contente-t-il des explications données ce matin par M. Baxter?

M. COWAN: La question n'est pas de savoir si cela fera mon affaire, mais le public et la presse désirent avoir ces prix pour objet de comparaison et pour l'usage qu'ils en font, et les explications que M. Baxter nous a données ce matin énonceront difficilement leur pleine signification, n'est-ce pas?

M. CHISHOLM: Je crois qu'ils sont importants.

M. COWAN: Je pense qu'ils devraient être compris avec les autres documents. Leur présence ne grossira guère les dépenses, et ils seront à notre disposition en cas de besoin.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du comité?

M. MCKENZIE: Je crois que nous ferions bien de les mettre avec les autres.

Le PRÉSIDENT: Voici un autre petit livre; il me semble qu'il contient un état comparatif. C'est un arrangement concernant les gages pour travaux à la journée, un supplément aux contrats de 1920 à 1922 pour les districts 14, 21 et 25, entre la *Southwestern Interstate Coal Operators' Association* et les *United Mine Workers of America* pour le Missouri, le Kansas, l'Arkansas et l'Oklahoma. Il a été signé le 2 septembre 1920, est entré en vigueur le 16 août 1920 et se termine le 31 mars 1922.

M. BAXTER: Ce sont justement les prix payés en ce district.

M. COWAN: Nous ne voulons pas encombrer nos archives de paperasses inutiles; mais si ce document a quelque importance, rangeons-le parmi les autres.

Le PRÉSIDENT: Je n'étais pas ici ce matin et je n'ai pas entendu le témoignage.

M. CHISHOLM: Je crois qu'il est important pour établir des comparaisons.

Le PRÉSIDENT: En a-t-il été question au témoignage?

M. CHISHOLM: Oui.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous qu'il soit rangé parmi les autres?

M. MCKENZIE: Il serait je crois préférable de le placer avec les autres.

Le PRÉSIDENT: Qu'il soit fait selon votre désir.

ARRANGEMENTS CONCERNANT LES GAGES À LA JOURNÉE

Supplément aux contrats de 1920 à 1922, pour les districts 14, 21 et 25, entre le Southwestern Interstate Coal Operators' et les United Mine Workers of America, pour le Missouri, le Kansas, l'Arkansas et l'Oklahoma.

Signé le 2 septembre 1920, entre en vigueur le 16 août 1920, expire le 31 mars 1922.

Kansas City, Mo., le 2 septembre 1920.

Aux membres de la Southwestern Interstate Coal Operators' Association.

Messieurs,

Cette brochure contient l'arrangement conjoint fait par la Conférence conjointe des districts 14, 21 et 25, qui eut lieu à Kansas City, Mo.; il entre en vigueur le 30 août 1920 et se termine le 2 septembre 1920; il contient aussi une revision de l'échelle

[M. J. B. McLachlan.]

des gages à la journée conformément à l'arrangement fait pour chaque district. Veuillez coller cette petite feuille au verso du contrat auquel il se rapporte.

W. L. A. JOHNSON,
Commissaire général.

RAPPORT MODIFIÉ DU SOUS-COMITÉ TEL QUE ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE

Kansas City, Mo., le 2 septembre 1920.

Votre sous-comité désire rapporter qu'il a pu s'entendre sur un compte rendu ayant trait aux augmentations conformément à l'état ci-attaché et recommande son adoption.

Nous consentons en plus que l'article 6, Accord inter-état, soit référé au président international Lewis et au président Clemens de la Southwestern Interstate Coal Operators' Association pour la considération de sa teneur ou de son application sur lesquelles ils peuvent mutuellement se mettre d'accord. Ledit article devant, toutefois, rester en plein effet jusqu'à ce que ces changements soient acceptés d'un commun accord.

H. N. TAYLOR,
Pour les exploitants.
D. A. FRAMPTON,
Pour les mineurs.
Sous-comité.

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ TEL QUE ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE

Kansas City, Mo., le 2 septembre 1920.

Le 10 août 1920, le Président Wilson ordonna aux comités conjoints de l'échelle des gages des mineurs et exploitants du *Central Competitive Field* de s'assembler dans la ville de Cleveland, Ohio, le vendredi, 13 août 1920, pour "étudier toutes les inégalités qui peuvent s'être glissées dans la décision de la *Bituminous Coal Commission* et l'accord conjoint qui en a été le résultat, et ajuster toute et chacune de ces inégalités que le comité conjoint de l'échelle des gages peut d'un commun accord vouloir ajuster".

Agissant conformément à l'autorisation citée plus haut et à la nouvelle interprétation que M. Palmer, le procureur général des Etats-Unis, donne à celle-ci, faisant appliquer la dite lettre aux districts éloignés, autres que ceux compris dans la Région Centrale de Concurrence, nous acceptons les changements suivants comme le règlement de certaines inégalités dans les districts 14, 21 et 25, survenues à la suite de la décision rendue par la Commission sur le charbon bitumineux, tels que consentis ci-après.

En conséquence, à la suite des promesses et des garanties définies données par les officiers des districts 14, 21 et 25 de la U.M.W. of A., par lesquelles ceux-ci s'engagent à exercer toute leur autorité et leur influence sur les mineurs de chaque district pour assurer l'exploitation régulière de toutes les mines et le plein rendement de celles-ci, tant que cette entente sera en vigueur, — c'est-à-dire jusqu'au 31 mars 1922, l'entente suivante a été conclue et les changements suivants dans l'échelle des salaires ont été consentis de part et d'autre:

1. Que le salaire quotidien actuel de tous les employés travaillant à la journée ou au mois soit augmenté de un dollar et cinquante cents ($1.50) par jour, sauf dans les cas suivants:

Le salaire actuel des mendits sera augmenté de 82 cents par jour.

Les garçons qui font l'enrayage, le couplage et le graissage recevront une augmentation de 82 cents par jour sur leur salaire actuel.

[M. J. B. McLachlan.]

Les garçons qui ne font que le triage de l'ardoise recevront une augmentation de 82 cents par jour sur leur salaire actuel.

Les garçons préposés aux ascenseurs électriques (dans le district 21) recevront une augmentation de 82 cents par jour sur leur salaire actuel.

On augmentera le salaire des pétardiers d'un dollar et cinquante cents ($1.50) par jour dans chaque district, et lorsque le montant payé pour exploser les charges supplémentaires est indiqué de façon définie dans le contrat, on augmentera le montant ainsi payé à 20 cents par charge d'explosif dans le Kansas et à 16 cents par homme dans le Missouri. On continuera à payer les suppléments ordinaires dans le district 21 et on les augmentera proportionnément à l'augmentation accordée à ceux qui travaillent à la journée.

2. Cette entente prendra effet le 16 août 1920, et cessera d'être en vigueur le 31 mars 1922.

Pour la *Southwestern Interstate Coal Operators' Association*:

IRA CLEMENS, Prés.
F. W. LUKINS,
H. N. TAYLOR,
W. L. A. JOHNSON, Comm. Gen.

Pour les *United Mine Workers of America*:

ALEXANDER HOWAT,
THOMAS HARVEY, District 14,
WM MCLACHLAN,
J. D. WINTERS, District 21,
ARCH HELM,
D. A. FRAMPTON, District 25.

DISTRICT 14 — MINES À GALERIES PROFONDES

ÉCHELLE DES SALAIRES PAR JOUR, TRAVAIL DE L'INTÉRIEUR

DISTRICT 14 (CONTRAT, PAGES 57-58)

Poseurs de rails	$7 50
Aide-poseurs de rails	7 25
Mendits	4 00
Conducteurs de cages de fond	7 50
Conducteurs	7 50
(Pour chaque mule additionnelle, 17 cents et demi de supplément.)	
Mineur serre-freins	7 50
Rouleurs	7 50
Porteurs d'eau et rouleurs de machines	7 50
Boiseurs, lorsqu'employés	7 50
Enrayage, couplage et graissage fait par des garçons	5 00
Pétardiers	8 01
Le tarif par charge est porté à 20 cents la charge.	
Abatage du charbon à la journée	7 79
Préposés de la ventilation	7 50
Garde-moteur	8 01
Gaziers	8 03

Il est en plus stipulé que dans les cas où l'échelle des salaires des gardes-moteurs et des gaziers était plus élevée au premier avril 1920 que la nouvelle échelle pour ce genre de travail, on accordera une augmentation de $1.50 par jour. Lorsque les mineurs fournissent leurs outils tel que convenu à l'article 16, page 85, on accordera un supplément de 15.6 cents.

[M. J. B. McLachlan.]

ÉCHELLE DES SALAIRES PAR JOUR, TRAVAIL DE L'EXTÉRIEUR (CONTRAT, PAGE 59)

Forgerons, première classe	$8 01
Forgerons, deuxième classe	7 70
Aide-forgerons	7 25
Tout travail de l'extérieur à la journée	6 86
Conducteurs d'ascenseurs de plan incliné, entassement de roche	6 97
Chauffeur de nuit	6 86

Les charpentiers recevront l'échelle des salaires de l'union, en cours dans le district, lorsqu'ils seront appelés à faire des travaux de charpenterie en général. Cependant on n'interprétera pas cette clause de manière à la faire appliquer aux ouvriers employés régulièrement aux environs des mines et à qui on demanderait de faire des travaux ordinaires de réparation.

La succursale locale n° 501 de la *United Brotherhood of Carpenters and Joiners of America,* Pittsburg, Kansas, a averti officiellement l'association que "à partir du premier janvier 1920 l'échelle des salaires des charpentiers dans le district sera de $1 par heure par jour de huit heures."

ÉCHELLE DES SALAIRES DES MÉCANICIENS ET DES CONDUCTEURS D'ASCENSEURS (CONTRAT, PAGES 59-60)

	Par mois.
Mécaniciens, première classe, 500 tonnes et plus	$209 16
Mécaniciens, deuxième classe, 300 à 500 tonnes	202 16
Mécaniciens, troisième classe, 300 tonnes ou moins	192 81

Le salaire minimum des mécaniciens des appareils de remorque ou de plan incliné sera de $7.50 par jour ou de $194.78 par mois, et le salaire maximum de $7.65 par jour ou de $198.66 par mois. 26 jours constituent un mois de travail, et 9 heures une journée de travail. On paiera tout supplément de travail après neuf heures à un taux proportionné à l'heure.

L'échelle ci-dessus mentionnée sera en vigueur peu importe que l'énergie employée soit la vapeur, l'électricité ou la gazoline.

ÉCHELLE GÉNÉRALE DES SALAIRES—MINES À GALERIES D'ALLONGEMENT

Mécanicien: électricité, gaz ou vapeur, remorquant la houille de la mine jusqu'à l'endroit du renversement, ou mécanicien de renversement	$7 65
Mécanicien de la remorque, électricité, gaz ou vapeur, remorquant la houille à l'extérieur de la mine	7 50
Pelleteurs	7 50
Conducteurs	7 50
(Supplément de 17 cents et demi pour chaque mule ou cheval additionnel.)	
Foreurs, ou aide-mineurs	7 25
Mineurs (abatage du charbon)	7 80
Poseurs de rail	7 50
Aide-poseurs de rails	7 25
Puisatiers dans les mines à galeries d'allongement	7 50
Ouvriers employés aux environs des excavateurs	7 30
Ouvriers employés aux environs des chargeurs de houille	7 50
Mineurs serre-freins	7 25
Chargeurs, plan horizontal, et déchargeurs	6 86
Forgerons employés à des travaux de construction	8 01
Forgerons employés à des travaux de réparation	7 70
Chauffeur stationnaire	6 86
Préposés aux pompes	7 50
Schlitteurs	7 50
Préposés au couplage et accrocheurs	7 15

[M. J. B. McLachlan.]

Porteurs d'eau, garçons	5 05
Graissage fait par garçon	5 05
Foreur, vapeur, air, électricité ou gaz	7 50
Conducteurs de cages d'extraction, installation de renversement	7 15
Houilleur, chargeant la houille sur la pelle à vapeur	7 50
Conducteurs de cages dans les puits	7 50
Conducteurs d'attelage, ne remorquant pas la houille et travaillant à l'extérieur de la mine	6 86
Conducteurs, transportant le charbon et pelletant dans les wagons	7 50
Conducteur avec attelage	8 55
Conducteur fournissant l'attelage	8 98
Conducteurs, transportant le charbon, fournissant l'attelage et pelletant dans les wagons	8 98
Tout autre ouvrier ordinaire de l'intérieur, non mentionné	7 50
Tout autre ouvrier ordinaire à l'extérieur de la mine à galeries d'allongement	6 86

Lorsqu'on emploiera des charpentiers, des chaudronniers, ou des machinistes on les paiera d'après l'échelle des salaires de l'union, en cours dans ce district pour ces métiers.

EXCAVATEUR À VAPEUR, ÉCHELLE DES SALAIRES, (CONTRAT, PAGE 90.)

Les mécaniciens, les chauffeurs, les préposés aux grues, les graisseurs, etc., employés au mois dans les mines à galerie recevront une augmentation proportionnée à celle accordée aux ouvriers travaillant à la journée. 305 jours de travail constitueront une année de travail, et ce chiffre divisé par douze donnera le nombre de jours de travail dans un mois tel que stipulé à l'article 1 et 2, paragraphe 13 du contrat relatif aux mines à galerie d'allongement. Les dimanches et les fêtes légales sont exclus. (Voir le contrat aux pages 90, 91 et 92.).

Echelle des salaires par mois des mécaniciens, des chauffeurs et des préposés à la manœuvre des excavateurs à vapeur dans les mines à galeries d'allongement.

Mécanicien, par mois	$277 70
Préposés aux grues, par mois	219 95
Chauffeur, par mois	198 96
Graisseur d'excavateur à vapeur, par mois	183 20
Echelle des salaires pour les ouvriers de nuit à l'installation de l'excavateur à vapeur, par mois	220 87

ÉCHELLE DES SALAIRES, CHARGEURS À HOUILLE MÉCANIQUES (CONTRAT, PAGE 91.)

Echelle des salaires des mécaniciens et chauffeurs de chargeurs à houille mécaniques, non compris l'heure du dîner, les dimanches et les fêtes légales:

Mécaniciens, par mois	$227 70
Chauffeurs, au besoin, par mois	193 70

ÉCHELLE DES SALAIRES, MACHINES À MONTER LE CHARBON

L'échelle des salaires des mécaniciens de grue, pour sortir le charbon à l'extérieur des mines à galeries d'allongement sera de $8.96 par jour.

L'échelle des salaires des mécaniciens de grue mobile ou de câblot de remorque, pour sortir le charbon des mines à galeries d'allongement sera de $219.95 par mois.

DISTRICT 21—MINES À PUITS PROFONDS ET À PLAN INCLINÉ

ÉCHELLE DES SALAIRES DE L'INTÉRIEUR PAR JOUR POUR LE DISTRICT 21 (CONTRAT, PAGES 149, 150, 191 et 192.)

Echelle des salaires de l'intérieur par jour pour l'Arkansas, l'Oklahoma-est et l'Oklahoma

Boiseurs	$7.502
Poseurs de rails	7.502
Aide-poseurs de rails	7.251
Mendits	4.0025
Conducteurs de cages de fond	7.502
Conducteurs	7.502

[M. J. B. McLachlan.]

Mineurs serre-freins	7.502
Rouleurs	7.502
Porteurs d'eau et rouleurs de machines	7.502
Tout autre ouvrier de l'intérieur à la journée	7.252
Enrayage, couplage et graissage fait par des garçons	4.9975
Petardiers ou chargeurs de mines, dans des conditions normales	8.007
Surintendant du service de protection contre les incendies	8.049
Le pompier ne recevra pas moins de (aux endroits ou ils sont employés.)	7.502
Garçons-conducteurs d'ascenseurs électriques	5.281
Mécanicien, électricité, plan incliné	7.502
Gardes-moteurs	7.502
Préposés aux pompes	7.502
Chef machiniste	8.112
Machinistes	7.7025
Par "Garçons" on entend ceux dont le maximum d'âge est 19 ans.	
Salaire quotidien pour l'abatage du charbon	7.7865
Conducteurs de machines	8.007
Aide-conducteurs de machines	7.7025
Puisatiers	8.049

ÉCHELLE DES SALAIRES DE L'EXTÉRIEUR, PAR JOUR, POUR L'ARKANSAS, L'OKLAHOMA-EST ET L'OKLAHOMA

Forgerons, première classe	$8.007
Forgerons, deuxième classe	7.7025
Aide-forgerons	7.251
Charpentiers	7.329
Tout autre ouvrier de l'extérieur à la journée	6.8625

ÉCHELLE DES MÉCANICIENS

Les mécaniciens de locomotives à vapeur travaillant à l'extérieur recevront $0.9195 l'heure (dans l'Arkansas et l'Oklahoma-est seulement).

Mécaniciens, 1re classe, 500 tonnes et plus par mois	$209.1535
Mécaniciens, 2e classe, 300 à 500 tonnes par mois	202.165
Mécaniciens, 3e ciasse, 300 tonnes ou moins par mois	192.81 1-20

Le salaire minimum des mécaniciens du service des câblots de remorque et du plan incliné sera de $7.272 par jour ou de $189.02½ par mois, et leur salaire maximum de $7.65 par jour ou de 198.89^{17}/_{20}$ par mois.

Note: A la page 150 du contrat on lit que le salaire maximum des mécaniciens du service des câblots de remorque et du plan incliné est de 169.89^{17}/_{20}$ tandis que ce devrait être 159.89^{17}/_{20}$. Il est donné correctement dans les chiffres mentionnés plus haut.

DISTRICT 25—MINES À PUITS PROFONDS ET À PLAN INCLINÉ

ÉCHELLE DES SALAIRES DE L'INTÉRIEUR, PAR JOUR, DISTRICT 25 (CONTRAT, PAGES 170-171), MINES À PUITS PROFONDS

Poseurs de rails	$7 50
Aide-poseurs de rails	7 25
Mendits	4 00
Conducteurs de cages de fond	7 50
Conducteurs	7 50

Lorsqu'un conducteur d'attelage en arbalète prend le charbon à l'endroit même de l'abatage, il touchera un supplément de 20 cents par jour pour chaque mule additionnelle. Lorsqu'un conducteur de surface conduit un attelage en arbalète à l'intérieur de la mine pour en sortir du charbon, il touchera le salaire ci-dessus mentionné, mais lorsqu'il retourne à ses fonctions ordinaires, il touche $7.50 par jour.

Mineurs serre-freins	$7 50
Rouleurs	7 50
Porteurs d'eau et rouleurs de machines	7 50
Boiseurs, lorsque requis	7 50
Préposés de conduites d'air pour installations d'air comprimé	7 42
Rabatage par gradins droits ou renversés	7 50

[M. J. B. McLachlan.]

Manutention de la roche ou de la terre à l'intérieur	7 50
Enrayage, couplage et graissage fait par garçons	5 00
Petardiers, dans des conditions normales	8 01
Conducteurs de machines	7 71
Poseurs de rails	7 50
Bosseyeurs	7 50
Préposés de pelles mécaniques	7 50
Cantonniers avec machine	7 25
Inspecteurs de mine ou gaziers	8 01
Puisatiers (minimum)	7 78
Tout autre ouvrier de l'intérieur à la journée	7 25
Préposés de dynamo et d'ascenseur (service de nuit, journée de 9 heures)	8 01
Machiniste	7 79
Forgerons, première classe	8 01
Forgerons, deuxième classe	7 70
Aide-forgerons	7 25
Charpentiers	7 25
Pompiers employés à la discrétion des chefs et tenus de faire les travaux demandés	6 86
Tout autre ouvrier de l'extérieur à la journée	6 86

Les garçons faisant le déblayage de la terre toucheront $4.53 par jour.

MÉCANICIENS D'ASCENSEUR—VAPEUR OU ÉLECTRICITÉ

	Par mois.
Première classe, 500 tonnes ou plus par jour	$209 16
Deuxième classe, de 300 à 500 tonnes par jour	202 15
Troisième classe, 300 tonnes ou moins par jour	192 82

MÉCANICIENS—CÂBLOTS DE REMORQUE OU PLAN INCLINÉ

	Par mois.
Salaire minimum, $7.27 par jour ou	$189 00
Salaire maximum, $7.65 par jour ou	198 90

MÉCANICIEN—DÉBLAIS DE TERRE

Mécanicien de plan incliné conduisant aux entassements de terre avec système de gravitation pour le retour	$6 97

"DOMINION COAL COMPANY, LIMITED"

Echelles diverses

Classification	Echelle des salaires en vigueur au 1er janvier 1920 Ancienne	Nouvelle	
Conducteurs d'attelage	$3 40	$3 95	
Ouvriers	3 25	3 80	
Sellerie :			
Contremaître	4 90	5 45	
Sellier	4 60	5 15	
Apprentis.—Commencent à $1.50 par jour et augmentent de 50 cents par jour tous les six mois jusqu'à ce qu'ils atteignent le maximum du métier.			
Hôpital vétérinaire :			
Forgerons	4 00	4 55	
Vétérinaire	90 00	103 75	p. mois
Parc Sterling :			
Contremaître	3 60	4 15	
Ouvriers	3 25	3 80	
Entretien de la voie :			
Contremaître-cantonnier	115 00 ou 0 52 l'heure	128 75	p. mois
Cantonniers	0 45 "		

Si les cantonniers à l'emploi des chemins de fer de l'Etat reçoivent une augmentation de $1 par jour sur leur salaire actuel ($3.20), la compagnie portera le salaire de ses cantonniers à 47½ l'heure de ses contremaîtres-cantonniers à 55 cents de l'heure. Cette échelle sera rétroactive à la date de l'entente. Nulle augmentation ne sera accordée aux contremaîtres employés au mois par suite de l'augmentation ci-dessus mentionnée.

[M. J. B. McLachlan.]

On paiera le temps supplémentaire des contremaîtres à raison de 52 cents l'heure.

Les heures de travail seront de 7 a.m. à 12 (midi) et de 1 à 4 p.m. (heure du chemin de fer).

Classification	Ancienne	Nouvelle
Manutentionnaire de marchandise	$0 44 l'heure	....
Préposés de trou de soute	3 25 p. jour de 8 heures.	$3 80
Construction de chemin de fer:		
Charpentiers, 1re classe	4 15	4 70
Charpentiers, 2e classe	3 90	4 45
Ouvriers	3 25	3 80
Contremaître, construction	4 00	4 55

NOTE.—On paie les garçons le même salaire que les garçons de surface de houillère.

Palier de déchargement:		
Mécaniciens, wagon fermé	4 00	4 55
Mécaniciens d'excavateur à vapeur	6 50	7 05
Préposés d'excavateur à vapeur	4 50	5 05
Chauffeur d'excavateur à vapeur	3 30	3 85
Chargeurs de wagons fermés	3 35	3 90
Ouvriers	3 25	3 80

NOTE.—On paie les garçons le même salaire que les garçons de surface de houillère.

Division des édifices

Echelle des salaires en vigueur le 1er janvier 1920

Classification	Ancienne	Nouvelle
Charpentiers, 1re classe	$4 15	$4 70
Charpentiers, 2e classe	3 90	4 45
Peintres, contremaître	4 50	5 05
Peintres, ordinaires	4 25	4 80
Plombiers	5 00	5 55
Aide-plombiers	3 90	4 45
Conducteur d'attelage simple	3 40	3 95
Conducteur d'attelage double	3 50	4 05
Plâtriers	6 00	6 55
Plâtriers	5 00	5 55
Maçon et briqueteur	6 00	6 55
Maçon et briqueteur	5 60	6 15
Poseurs de tuyaux	4 25	4 80
Ouvriers	3 25	3 80

NOTE.—Lorsqu'on emploiera des garçons on paiera ceux de moins de 17 ans à raison de $2.40 par jour, et ceux de 17 et 18 ans, $2.75 par jour.

Les heures de travail restent telles qu'elles sont actuellement.

CHEMIN DE FER S. & L.

	Ancienne	Nouvelle
Contremaître-cantonnier	$115 00 par mois.	
On portera les 52 cents de l'heure à 55 cents si les chemins de fer de l'Etat accordent l'augmentation de $1 par jour, et l'augmentation sera rétroactive à la date du règlement avec la D.C. Co.		
Cantonnier:		
On portera les 45 cents de l'heure à 47.5 cents si les chemins de fer de l'Etat accordent l'augmentation de $1 par jour, et l'augmentation sera rétroactive à la date du règlement avec la D.C. Co		

Les heures de travail seront de 7 a.m. à 12 midi et de 1 à 4 p.m. Les contremaîtres-cantonniers employés au mois recevront 52 cents de l'heure pour le temps supplémentaire.

Classification	Ancienne	Nouvelle
Préposés de trou de soute, Dominion n° 1	$ 3 25	$ 3 80
Signaleur, Glace-Bay	82 50	128 75
Préposés aux pompes, réservoir à eau de S. & L.	72 40	86 15
Contremaître, construction	4 00	4 55
Manutentionnaire de marchandises, S. & L.	0 44 l'heure	
Charpentiers	$4 15 et 3 90	4 45 et 4 70
Ouvriers ordinaires	3 25	3 80

Les employés de chemin de fer suivront l'heure du chemin de fer.

[M. J. B. McLachlan.]

Construction

Classification	Ancienne	Nouvelle
Charpentiers, $3.70 et plus	$ 4 15	$ 4 70
Charpentiers, moins de $3.70	3 90	4 45
Machinistes, $4.25 et plus	4 70	5 25
Machinistes, moins de $4.25	4 10	4 65
Garçons	2 75	3 30
Briqueteurs	6 00 5 60	6 55 6 15
Electriciens, $4.44 et plus	5 00	5 55
Electriciens, moins de $4.44	4 50	5 00
Poseurs de fils	4 50	5 05
Aide-poseurs de fils	3 80	4 35
Poseurs de fils dans l'eau, New-Waterford	4 25	4 80
Poseurs de fils dans l'eau, New-Waterford	3 70	4 25
Poseurs de fils dans l'eau, Glace-Bay	4 70	5 25
Garçons d'écurie	110 00	123 75 p. mois
Conducteurs d'attelage double	3 50	4 05
Conducteurs d'attelage simple	3 40	3 95
Forgerons	4 30	4 85
Préposé de pompe, pompe foulante, Glace-Bay	3 80	4 35
Préposé de pompe, conduite d'eau n° 8	4 00	4 55
Mécanicien de lavage, installation d'énergie n° 2, par mois	140 00	153 75
Mécanicien de lavage, lac Carney, par mois	130 00	143 75
Graisseur de comp. élec., homme	3 85	4 40
Graisseur de comp. élec., garçon	2 85	3 40
Premier chauffeur, installation d'énergie n° 2	4 50	5 05
Premier chauffeur, lac Carney	4 20	4 75
Préposé aux cendres	3 50	4 05
Chauffeurs	3 80	4 35
Rouleurs	3 00	3 55
Ouvriers ordinaires	3 25	3 80
A l'Intérieur :		
Inspecteurs et pétardiers (de nuit)	4 50	5 05
Inspecteurs et pétardiers (de jour)	4 25	4 80
Classification	Ancienne	Nouvelle
Chef-conducteur	4 00	4 55
Conducteurs dans les galeries	3 60	4 15
Conducteurs, route de niveau	3 40	3 95
Mécanicien, transport (galeries profondes et roulage à bras d'homme)	3 80	4 35
Mécanicien, transport de niveau	3 55	4 10
Mécanicien, transport, travail courant et petites machines auxiliaires	3 35	3 90
Mineurs serre-freins, galeries profondes et transport avec câblots de remorque	3 80	4 35
Mineurs serre-freins, autres	3 55	4 10
Conducteurs de locomotives à air	4 00	4 55
Serre-frein de locomotive à air	3 70	4 25
Bosseyeurs	3 40	3 95
Rouleurs	3 80	4 35
Préposés de couplage	3 40	3 95
Graisseurs de wagonnets de galeries	3 40	3 95
Préposés de bennes (datal)	3 70	4 25
Ouvriers accrocheurs (ascenseurs), chef	4 00	4 55
Aide-ouvriers accrocheurs	3 70	4 25
Ouvriers accrocheurs, palan et balancier	3 50	4 05
Serre-freins	3 30	3 85
Conducteurs de cage	3 80	4 35
Inspecteur et épisseur de câbles	4 25	4 80
Préposés de ventilateurs	3 60	4 15
Mendits, hommes	3 35	3 90
Mendits, garçons	2 20	2 75
Constructeurs de routes (voies principales et d'évitement)	4 25	4 80
Constructeurs de route, autres	4 00	4 30
Boiseurs	3 75	4 30
Préposés de pompes (capables de faire les réparations ordinaires)	4 00	4 55
Puisatiers	5 00	5 50
Préposés aux matériaux	3 40	3 95
Ouvriers ordinaires	3 35	3 90
Inspecteurs adjoints	3 35	3 90

[M. J. B. McLachlan.]

Aide-pétardiers	3 60	4 15
Machinistes, réparation de machines	4 00	4 55
Piocheurs, n° 2	4 25	4 80
Piocheurs, autres	3 70	4 25
Piocheurs, garçons	3 00	3 55
Poseurs de tuyaux	4 10	4 65
Mineurs (enlevés de l'abatage pour faire d'autres travaux)	4 50	5 05

NOTE.—Dans chaque mine le gérant est autorisé à payer $4.50 par jour tout travail spécial, tel que le boisage permanent des galeries la nuit.

Aux endroits ou on emploie des garçons on paiera tous ceux qui n'ont pas atteint 17 ans à raison de $2.75 par jour, et ceux de 17 et 18 ans, $3.00 par jour, sauf les mendits qui recevront $2.20 par jour. Ce salaire s'applique aux garçons que l'on embauche.

Les heures de travail resteront telles qu'elles sont actuellement.

Les mineurs dont l'emploi est changé seront payés au taux de la classification.

Lorsqu'on change l'emploi ordinaire d'un mineur pour lui faire faire un autre travail on le paiera d'après l'échelle de salaire la plus élevée des deux.

"DOMINION COAL COMPANY, LTD.".

Houillères de Cap-Breton

Echelle des salaires en vigueur le 1er janvier

Classification	Ancienne	Nouvelle
Travail de l'extérieur:		
Contremaîtres (dirigeant la cage d'ascension ou la cage d'exploitation, et le renversement des wagons.	$ 3 75	$ 4 30
Garçons compteurs (garçons tenant compte du nombre des boîtes)	2 40	2 95
Déchargeurs, décrocheurs et accrocheurs à la tête des pentes	3 50	4 05
Moulineur et cribleur (y compris les hommes enregistrant les poids aux balances)	3 30	3 85
Préposés au garage des wagons et chargeurs (y compris les chargeurs de wagons fermés)	3 35	3 90
Graisseurs de wagonnets	3 30	3 85
Piocheurs	3 30	3 85
Mécanicien d'ascenseur (y compris le transport dans les puits et dans les galeries)	4 60	5 15
Mécanicien, puits	4 60	5 15
Mécanicien, plan incliné	4 30	4 85
Transport par traction sans fin	3 95	4 50
Mécanicien de ventilateur (moteur à vapeur), nos 2 et 9	4 00	4 55
Mécanicien de ventilateur, autres gros moteurs à vapeur	3 80	4 35
Mécanicien de ventilateur, petits moteurs et ventilateurs mécaniques	3 55	4 10
Moulineur et cribleur (n° 2)	4 00	4 55
Autres	3 80	4 35
Mécanicien, service des wagons fermés	3 75	4 30
Préposés de pompes de ruisseau et de réservoir	3 80	4 35
Préposés aux compresseurs (avec graisseurs)	3 85	4 40
Préposés aux compresseurs (faisant leur propre graissage)	4 50	5 05
Premiers chauffeurs	4 00	4 55
Graisseurs de compresseurs	2 85	3 40
Chauffeurs	3 80	4 35
Préposés aux cendres et au charbon des feux	3 40	3 95
Rouleurs	3 70	3 95
Machinistes, 1re classe	4 60	5 15
Machinistes, 2e classe	4 00	4 55
Apprentis (garçons)	2 80	3 35
Electriciens	4 05	4 60
Forgerons, 1re classe	4 30	4 85
Forgerons, 2e classe	4 00	4 55
Aide-forgerons	3 40	3 95
Charpentiers, 1re classe	4 05	4 60
Préposés de wagonnets et charpentiers de 2e classe.	3 80	4 35
Maçons	5 60	6 15
Aide-maçons	3 25	3 80
Conducteur (attelage double)	3 50	4 05

[M. J. B. McLachlan.]

Conducteur (attelage simple)	3 40	3 95
Garçons d'écurie	110 00	123 75
Préposés du lavoir et des chaudières	3 50	4 05
Préposés du lavoir seulement	3 25	3 80
Lampiste (au mois) n° 2, hommes	120 00	133 75
Lampiste (autres) hommes	100 00	113 75
Lampistes, hommes (à la journée)	3 80	4 35
Lampistes, garçons	2 80	3 35
Ouvriers	3 25	3 80

Le PRÉSIDENT: Docteur Cowan, voulez-vous occuper le fauteuil présidentiel? J'ai du travail à faire, et je désire me faire remplacer, car je voudrais me rendre chez moi ce soir.

M. COWAN: Très bien, monsieur le président.

M. MCKENZIE: Il est entendu que nous terminons la séance à trois heures.

M. COWAN: Il le faut. Nous n'avons pas l'autorisation de siéger alors que la Chambre est en séance.

M. COWAN prend le fauteuil.

J. B. MCLACHLAN est rappelé.

Le président suppléant:

Q. M. McLachlan, voulez-vous commencer où nous nous sommes arrêtés ce matin? —R. Je crois que M. Baxter a dit qu'on pouvait affirmer en toute justice que les salaires avaient augmenté en moyenne de 110 pour 100. Il est assez difficile de déterminer le chiffre exact de cette augmentation, à cause du grand nombre et de la diversité des salaires, mais je crois que nous pouvons affirmer en toute sécurité que les salaires dans les mines de la Nouvelle-Ecosse ont augmenté depuis 1913 ou 1916—les salaires étaient les mêmes à ces deux dates—de 110 pour 100. Ces augmentations dont j'ai parlé—en faisant la lecture du procès-verbal des séances le comité constatera que l'on parle beaucoup de l'augmentation du coût de la vie, et on est porté à conclure que cette augmentation des salaires est causée par l'augmentation du coût de la vie. Cela n'est qu'une partie de la vérité. Il n'est pas juste d'affirmer que les salaires ont augmenté parce que le coût de la vie a augmenté. Il est vrai qu'il en a été question, et l'on semble croire que tel est le cas, mais la marge qui existait entre les revenus des mineurs et les dépenses nécessaires à leur subsistance était si faible que la moindre fluctuation était sujette à rendre la condition de ces personnes tout à fait déplorable. Je désire comparer les augmentations de salaire avec les augmentations du coût de la vie telles que données par le ministère du Travail, dans un état publié mensuellement sur le coût de la vie d'une famille de cinq personnes. Ce ministère fait ce travail depuis 1909, je crois. On a même nommé en une certaine occasion un comité spécial chargé de faire enquête sur l'augmentation du coût de la vie, et ce comité spécial a poussé ses recherches un peu plus loin que cela, il est allé jusqu'en 1900. Si nous prenons ces deux autorités, la Gazette du Travail et le Comité Spécial, nous constatons que les prix des vivres nécessaires à une famille de cinq personnes était de $5.48 en 1900; de $5.95 en 1905; et en 1909, ou approximativement à l'époque où la Commission Shortt rendit son jugement, le coût de la vie était de $6.75. En 1914 il atteignait le chiffre de $7.42; en septembre 1920, il était rendu à $16.84, et le mois dernier, ou plutôt la Gazette de ce mois donnait le chiffre de $13.23 pour le mois de mars, soit une diminution sur l'an dernier. L'augmentation du coût de la vie chez les mineurs de la Nouvelle-Ecosse de 1909 à septembre 1920 a été de 149 pour 100 et l'augmentation des salaires des mineurs de houille—des mineurs dont le salaire est établi par un contrat—a été d'environ 110 pour 100, de sorte que nous pouvons dire que nous sommes loin en arrière du coût de la vie; en d'autres termes, les

mineurs sont restés en arrière avec leurs augmentations. Maintenant on peut dire, vu que le coût de la vie commence à baisser —et je crois que M. Wolvin a fait une déclaration à cet effet—que si le coût de la vie baisse, les salaires doivent également baisser. On ne peut pas alléguer les mêmes raisons lorsque le coût de la vie baisse pour faire baisser les salaires. C'est une question tout à fait différente. D'un côté, si nous prenons ce que la Gazette du Travail dit concernant les aliments qui doivent être fournis à une famille de cinq personnes, elle mentionne la viande, le veau et différentes autres choses, mais je ne m'arrêterai qu'à un item—le lait. Elle accorde six pintes de lait à une famille de cinq. Je suppose que les personnes qui ont préparé cet item se sont dits: "Voici une règle de vie pour la famille de l'ouvrier; il consommera six pintes de lait par semaine". Si nous portons ce chiffre à sept pintes, le bébé pourra consommer quatre cinquièmes d'une chopine de lait par jour. C'est ce qu'ils ont dit. C'est la ration d'une famille d'ouvrier de cinq personnes. Si le coût de la vie augmente le moindrement, ces gens se trouveront dans la misère. D'un autre côté, si le coût de la vie baisse, on sera en mesure de donner un verre de lait plein au bébé au lieu de ne lui donner que les quatre cinquièmes, et j'oserai dire que M. Wolvin, ou toute autre personne de sa condition sociale, qui viendra dire au mineur que le coût des salaires doit baisser parce que le bébé peut maintenant prendre un plein verre de lait, n'est pas un homme sage; et n'est pas sage celui qui prétend que les salaires doivent baisser parce que le coût de la vie baisse. A ce sujet je dirai quelques mots relativement au prix du charbon de soute. En 1909 la *Dominion Coal Company* vendait du charbon de soute à Halifax à raison de $3.75 la tonne. En septembre 1919 elle vendait ce charbon $10.50 la tonne. En commençant, j'ai dit quelques mots au sujet de la situation dans les mines de houille aux Etats-Unis. J'ai fait remarquer qu'au printemps de 1920 il y avait une grève lorsque le président nomma une commission, et qu'à cette même époque, en septembre, la *Dominion Coal Company* vendait son charbon $10.50 alors que ce même charbon se vendait le long de la côte Atlantique, à Boston, Philadelphie, Newport News et Baltimore à raison de $6.50 la tonne. A Halifax il se vendait $10.50, et dans ces ports américains, $6.50. Après le règlement de la grève par l'entremise de la commission du président au mois de mai, le prix du charbon monta de quatre dollars, dans certains cas, quatorze et quinze dollars la tonne; en d'autres termes les propriétaires de mines exploitèrent le public simplement parce que l'on croyait qu'il y avait rareté de charbon.

Le président suppléant:

Q. Dites-moi, avant de procéder davantage, si la *Dominion Coal Company* doit faire face à une plus grande concurrence pour son charbon de soute que pour son autre charbon?—R. Je ne le crois pas.

Q. J'ai essayé, l'autre jour, de savoir pour quelle raison on l'avait abandonné. Etait-ce à cause de la forte concurrence ou non?—R. Il peut se faire que la concurrence soit plus forte actuellement. Je vous ferai remarquer au sujet de ce prix de $10.50 pour le charbon en septembre que, si les propriétaires américains de mines montent leur charbon de $6.50 à quatorze ou quinze dollars, il n'est que juste de supposer que la *Dominion Coal* vendra son charbon plus de $10.50.

M. Douglas:

Q. Leur prix à cette date—le prix de la *Dominion Coal Company* à cette date, M. McLachlan, était quatorze dollars et quart, je crois—leur charbon de soute?—R. C'était le prix.

Q. Nous avons la preuve de cela, je crois?—R. Oui. Cependant voici le point que je désire établir: c'est que le prix du charbon de soute est monté plus que le coût de la vie pour les mineurs, et tandis que le salaire des mineurs augmentait de 110 pour 100, et le coût de la vie de 149 pour 100, nous pouvons affirmer sans crainte qu'en septembre 1920 le prix du charbon de soute était monté de 200 pour 100. Parlons maintenant de l'efficacité des mines de houille—

Le président suppléant:

Q. J'aimerais à vous entendre sur ce point, car il me semble très important. Je voudrais que vous nous disiez quels ont été les résultats produits par la journée de huit heures. A-t-elle diminué le rendement par homme, et en conséquence augmenté les frais d'administration? Je désirerais être renseigné à ce sujet.—R. La diminution de la production, si diminution il y a eu, est si peu considérable qu'elle n'est pas digne de mention. Lorsque nous parlons de l'efficacité dans les mines de houille, c'est-à-dire du point de vue du mineur, nous envisageons la chose à notre point de vue. L'efficacité d'une mine ne veut pas nécessairement dire la production de la houille. Nous entendons par là que la mine doit être dans un tel état que la vie des mineurs n'est aucunement en danger. La réputation du Canada en ce qui concerne les accidents dans les mines de houille est très mauvaise. J'ai en main un petit état que je désirerais faire inscrire au procès-verbal. Il est tiré d'une brochure publiée par le ministère de l'Intérieur, Bureau des Mines, Washington, D.C. Il donne le nombre d'accidents survenus dans les mines de houille aux Etats-Unis. Je vous le remettrai lorsque j'en aurai fini.

Pour chaque mille hommes employés pendant un an dans les mines aux Etats-Unis, le nombre d'accidents mortels est de 3.76. Pour chaque mille hommes qui entrent dans les mines chaque année, il y a trois personnes et trois quarts qui se font tuer aux Etats-Unis. La moyenne en Grande-Bretagne est de 1.3. En d'autres termes un homme est trois fois plus exposé à perdre la vie dans les mines de houille aux Etats-Unis qu'il ne l'est dans les mines en Grande-Bretagne. Ceci indique que les mines anglaises sont exploitées d'une façon efficace. On n'y produit peut-être pas autant de charbon qu'aux Etats-Unis où on emploie des personnes de n'importe quelle nationalité, dont on ne connaît même pas les noms, et qui sont prêts à travailler dans n'importe quelle condition.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, BUREAU DES MINES,

WASHINGTON, D.C.

Le tableau suivant indique le nombre d'accidents mortels par année par 1,000 hommes employés dans les mines de houille des pays désignés.

Année	Pays	Total des accidents	Pays	Total des accidents	Pays	Total des accidents
					N.-Galles du Sud..	
1911	E.-U.	3·65	G.-Bretagne	1·19		0·86
1912	E.-U.	3·35	"	1·17	"	1·00
1913	E.-U.	3·73	"	1·55	"	0·96
1914	E.-U.	3·22	"	1·08	"	0·86
1915	E.-U.	3·09	"	1·36	"	1·28
1916	E.-U.	3·09	"	1·32	"	0·78
1917	E.-U.	3·56	"	1·34	"	1·40
1918	E.-U.	3·88	"	1·30	"	0·66
Moyenne		3·76	"	1·30	"	1·06
1911	G.-Bretagne	2·33	N.-Ecosse..	2·87	Indes	1·39
1912	"	3·93	"	2·63	"	1·29
1913	"	4·05	"	3·51	"	1·39
1914	"	2·97	"	2·53	"	1·05
1915	"	10·42	"	2·51	"	1·14
1916	"	5·53	"	2·13	"	1·18
1917	"	8·51	"	6·97	"	1·06
1918			"	6·86		
Moyenne		5·39		3·75		1·21
1911	France	1·08	Prusse	2·00	Belgique	1·15
1912	"	1·49	"	2·54	"	1·00
1913	"	1·07	"	2·48	"	1·05
1914			"	2·40		
Moyenne		1·21		2·35		1·06

[M. J. B. McLachlan.]

Dans la Nouvelle-Galles du Sud la moyenne par 1,000 hommes employés est de 1.06 par année, et aux Indes, où vous croiriez qu'on sacrifie les vies d'une façon brutale pour obtenir une production à bon marché, le nombre d'accidents mortels par 1,000 hommes employés n'est que de 1.21; en Belgique il est de 1.06; en Russie, 2.35; et en France, 1.21. En Nouvelle-Ecosse il est de 3.75. Nous avons trois fois plus d'accidents que dans n'importe lequel des pays mentionnés. Nous tuons trois fois plus de mineurs de houille qu'ils ne le font aux Indes.

M. Douglas:

Q. Ces chiffres sont pour quelle année?—R. Ils représentent la moyenne d'une période en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et en Nouvelle-Ecosse. J'ai en main les chiffres de 1911 à 1918 pour la Colombie-Britannique. Ils sont les plus élevés sous ce rapport, la moyenne est de 5.39.

Le président suppléant:

Q. Attribuez-vous ce résultat à la défectuosité de nos lois concernant l'inspection des mines, ou à d'autres causes?—R. Je parle pour la Nouvelle-Ecosse—la loi n'est pas observée.

Q. Par qui devrait-elle être mise en vigueur?—R. Par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Et elle n'est pas mise en vigueur?—R. Non.

Q. C'est une loi provinciale?—R. Oui.

M. Douglas:

Q. Vous ne vous plaignez pas autant de la loi que de la non observance de la loi? —R. La non observance de la loi. Je ne crois pas qu'un propriétaire ou un officier de mine ait jamais été condamné pour infraction à ces lois, mais je sais très bien que dans certaines mines les hommes étaient sans ouvrage parce qu'on ne faisait pas la ventilation de la mine. Les mineurs ne pouvaient pas avoir l'air dont ils avaient besoin. On aurait pu y faire entrer de l'air, mais on ne le faisait pas. Je vous citerai le cas de la mine n° 24, et ceci n'est qu'un cas entre plusieurs; c'est une nouvelle mine, à quelques centaines de pieds seulement de la surface.

Q. C'est la mine désignée sous le nom de Victoria?—R. Oui.

Q. On n'en commença l'exploitation qu'après la guerre?—R. Oui, la mine Victoria. On n'y a jamais découvert de gaz, de gaz explosif; c'était simplement du manque d'oxygène nécessaire à la vie que les hommes se plaignaient. Ils sortaient des mines pliés en deux sur leurs jambes et marchaient comme des hommes ivres. Ils vomissaient, et ils se sont plaints de cet état de chose. On a fermé la mine pendant une semaine, non parce que les commandes manquaient, mais probablement pour punir les mineurs parce qu'ils s'étaient plaints.

Q. Un des témoins, probablement M. Wolvin, a parlé des frais d'inspection qui retombaient sur la compagnie. Les inspecteurs sont-ils payés par le gouvernement ou par la compagnie?—R. La compagnie maintient des inspecteurs pour voir à la protection de la vie des mineurs. C'est une catégorie d'hommes employés depuis ces dernières années, probablement depuis le début de la guerre, et peut-être après.

Q. Faites bien comprendre la chose au président; règle générale l'inspection est aux frais du gouvernement?—R. Oui. Par le gouvernement. Le gouvernement a ses inspecteurs.

Le président suppléant:

Q. En a-t-il un nombre suffisant?—R. Oui.

Q. J'oserais croire d'après ce que vous nous dites que les inspecteurs sont là pour toucher leur salaire et ne remplissent pas leurs devoirs? Est-ce bien cela?—R. Je crois que les inspecteurs vont aussi loin qu'ils osent aller.

[M. J. B. McLachlan.]

Q. Qui est-ce qui les empêche d'aller plus loin?—R. Je ne le sais pas. Ils n'y vont pas. Je ne sais qui les empêche. Toujours est-il qu'ils ne le font pas. J'allais ajouter au sujet des inspecteurs, que c'est un des item de l'augmentation du coût de production dans les mines de la Nouvelle-Ecosse.

M. Douglas:

Q. Parlez-nous des gendarmes?—R. Ils font partie d'une autre catégorie, et je vous en parlerai dans un instant. Ils ont été ajouté pour diminuer la proportion. Je vous parlais de la mine n° 24. J'y reviens pour un instant. La mine a été fermée. Je veux vous donner une idée de la manière dont les choses se passent. Si ce cas était arrivé en Grande-Bretagne le propriétaire aurait été arrêté, poursuivi pour avoir négligé d'assurer la ventilation nécessaire à ces mineurs, puis condamné. On n'a rien fait de tel ici. Nous nous sommes plaints à tout le monde et on n'a rien fait. Il n'en est résulté que la perte d'une semaine de travail pour les mineurs. Un certain mineur qui s'est occupé activement de cette plainte a probablement perdu une autre semaine de travail à cause de cela. La loi vous oblige à placer des étançons pour soutenir le toit des galeries avant que vous en enleviez le charbon. Ce particulier avait mis son étançon en place, mais le chef est venu lui dire qu'il n'était pas placé au bon endroit. Il l'a enlevé et lui a dit: "Va-t-en, et avant de revenir présente-toi chez le magistrat afin que celui-ci fasse ton procès et puisse te donner un mot à cet effet." Cet homme était un bon mineur et son étançon était bien placé. Il s'en est allé chez le magistrat, l'a mis au courant des faits, et le magistrat lui a répondu: "Tu es condamné à $5 d'amende". Cet individu était obligé de se présenter chez le magistrat, de s'accuser, de rendre témoignage contre lui-même, personne d'autre ne s'est présenté, il a versé son amende au magistrat, et celui-ci lui a donné un billet écrit lui permettant de reprendre son travail.

Le président suppléant:

Q. Prétendez-vous que ceci se passe en Nouvelle-Ecosse, au Canada?—R. J'affirme que je peux produire cet individu ici. Nous avons appelé de cette amende auprès du procureur-général. C'est un fait ordinaire à cet endroit d'envoyer un homme porter une accusation contre lui-même, de rendre témoignage contre lui-même, de lui imposer une amende. Le magistrat lui donne ensuite un billet pour lui permettre de reprendre son travail.

M. Maharg:

Q. On fait ceci dans le but de montrer au mineur qu'il était dans le tort, qu'il était coupable?—R. Oui.

Q. Qu'il ait été coupable ou non?—R. L'individu a affirmé qu'il ne l'était pas, "mais j'ai besoin de travailler et je vais payer le $5, c'est tout", a-t-il dit.

M. Douglas:

Q. Il était obligé de le faire pour pouvoir reprendre son travail?—R. Oui.

M. Maharg:

Q. Il était obligé de se reconnaître coupable alors qu'il était absolument certain de son innocence?—R. Oui. J'ai répété ces mêmes faits en présence du procureur général de la Nouvelle-Ecosse, il y a deux ou trois semaines, à Halifax, alors qu'un comité semblable à celui-ci était à étudier les changements à apporter à la législation sur les mines de houille, et on n'a encore rien fait à ce sujet.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cette histoire me paraît fort étrange, et j'ai peine à croire qu'une telle chose puisse arriver.

Le TÉMOIN: Vous auriez besoin de demeurer au Cap-Breton pendant quelque temps.

M. Maharg:

Q. Est-ce bien le gérant de la mine qui a envoyé ce mineur chez le magistrat?—R. Oui, il a renvoyé cet homme. Il prétendait que son étançon n'était pas bien placé. La loi stipule qu'il faut placer des étançons, et le gérant est allé lui dire "que son étançon n'était pas bien placé, d'aller se présenter chez le magistrat, et que lorsque celui-ci lui remettrait un billet à l'effet qu'il avait entendu sa cause, il lui remettrait sa lampe". Il s'est rendu chez le magistrat et lui a raconté l'incident. Celui-ci l'a alors condamné à $5 d'amende et lui a donné un reçu à cet effet.

Q. Ce mineur en était-il à sa première offense?—R. Je ne saurais dire, mais je puis affirmer que c'est la manière ordinaire d'agir de ces gens. Nous sommes allés voir le procureur général pour essayer de faire cesser la chose, lorsque ce dernier cas s'est présenté.

Q. Est-ce que ces cas ne devraient pas relever de l'inspecteur?—R. J'oserais dire que la plainte devrait être portée par l'inspecteur. Il faudrait faire soit cela ou le gérant devrait comparaître pour rendre témoignage contre l'accusé.

M. DOUGLAS: La plainte devrait certainement être portée par quelqu'un.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Personne ne devrait être obligé de s'accuser soi-même—cela est certain.

M. Maharg:

Q. Les inspecteurs sont là pour la protection des mineurs, alors le gérant aurait dû aller trouver l'inspecteur, lui donner connaissance des faits et lui demander de porter plainte contre le mineur si celui-ci était en faute?—R. C'est de cette manière qu'il aurait fallu procéder.

Q. Cela relève de l'inspecteur; il est là pour cela?—R. Oui, pour mettre la loi gouvernant les mines de houille en vigueur.

M. Chisholm:

Q. Est-ce que ce ne serait pas une bonne chose de porter des faits semblables devant les tribunaux?—R. Je le crois.

Q. Les unions ouvrières ne devraient-elles pas révéler au public des cas de ce genre?

M. MAHARG: Il nous a laissé entendre qu'on avait porté plainte et que rien n'avait été fait.

M. DOUGLAS: Il n'y a que deux ou trois semaines de cela, et je suppose que le procureur général était alors très occupé avec les travaux de la session. On y verra peut-être.

M. CHISHOLM: J'oserai dire que l'on devrait accorder toute la protection de la loi à cet homme. Si les unions ouvrières voulaient s'occuper de la chose, elles n'ont qu'à demander l'application de la loi. Tout le mécanisme nécessaire est à leur disposition. Il me semble que les unions ouvrières devraient exposer un de ces cas, car après tout les grands moyens sont toujours les plus efficaces pour faire cesser ces abus.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que si tel est le cas, les ouvriers en agissant ainsi tendent à perpétuer ce régime.

M. CHISHOLM: M. McLachlan a été très franc dans sa déclaration. Cet homme avait besoin de sa position, il était très pauvre.

M. DOUGLAS: Ils sont allés voir le procureur général à ce sujet, ce qui démontre que les unions ouvrières du moins ont le désir de mettre fin à cet état de chose.

M. MAHARG: Ce travail est régi par des lois provinciales.

M. CHISHOLM: Il me semble que l'inspection doit faire défaut.

M. DOUGLAS: Cette besogne relève peut-être du gérant dans ce cas et non de l'inspecteur.

M. CHISHOLM : Supposons que M. McLachlan en sa qualité de mineur aille trouver l'inspecteur pour le mettre au courant des faits, est-ce que l'inspecteur ne serait pas tenu de s'occuper de la chose?

Le TÉMOIN : Il doit voir à l'état de la mine.

M. CHISHOLM : Oui.

Le TÉMOIN : Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : L'inspecteur est tenu de faire enquête dans un cas de ce genre. Si ce n'est pas son devoir, je me demande quelle est sa raison d'être là. Que fait-il?

M. CHISHOLM : C'est ce que j'affirme.

M. MAHARG : J'ai soulevé la question de la responsabilité d'abord.

M. CHISHOLM : L'inspecteur est tenu de voir à ce que la mine soit en aussi bon état que la loi l'exige, et s'il ne fait pas son devoir, nous nous trouvons en face de cas semblables à celui cité par M. McLachlan.

M. DOUGLAS : C'est aussi le devoir du gérant de la mine de diriger les travaux de de manière à ne pas exposer la vie des mineurs, et si dans cette mine on violait la loi, je crois que le gérant serait tenu de porter plainte lui-même. L'une ou l'autre de ces personnes, l'inspecteur ou le gérant de la mine, devrait certainement être tenu de porter cette plainte chez le magistrat.

M. Maharg :

Q. Qui serait en danger si cet étançon n'était pas bien placé?—R. Le mineur lui-même.

Q. Aucune autre personne?—R. Non.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : S'il existe une loi des compensations ouvrières dans cette province, comme je le suppose, la compagnie serait tenue à verser de grosses sommes d'argent en cas d'accident; en conséquence elle est intéressée financièrement à la vie de ses hommes. Je suppose qu'il existe une loi des compensations ouvrières à cet endroit?

Le TÉMOIN : Oui.

M. CHISHOLM : Si cette situation existe, et je n'ai pas le moindre doute que ce que M. McLachlan nous rapporte est vrai, il y a certainement quelque chose qui ne va pas, et on ne s'est pas occupé de votre plainte.

M. DOUGLAS : Nous sommes en face d'une très mauvaise situation, lorsque nous en sommes rendus au point que ces personnes sont obligées d'aller elles-mêmes chez le magistrat s'accuser d'avoir enfreint la loi des mines.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Oui, et demander à la cour de juger la cause.

M. Maharg :

Q. Savez-vous où vont les amendes? Est-ce au trésor provincial?—R. Je n'en sais rien.

M. DOUGLAS : En Nouvelle-Ecosse, elles sont ordinairement perçues et gardées par le magistrat.

M. MAHARG : Nous avons peut-être là la solution de l'énigme.

Le TÉMOIN : Je désirerais dire encore quelques mots au sujet de la ventilation. Il n'y a rien qui nuit au travail d'un homme dans une mine, à moins qu'il ne souffre d'un accident et se brise une jambe, comme le manque d'air frais.

M. Chisholm:

Q. D'oxygène?—R. D'oxygène. J'ai travaillé moi-même dans la mine n° 1 de la *Nova Scotia Coal Company*, et à un certain endroit si nous nous trouvions trois

ensemble avec trois lampes, une ou deux des lampes s'éteignaient faute d'oxygène. Un mineur ne peut pas travailler dans un endroit de ce genre.

Le président suppléant:

Q. On peut faire la ventilation de ces mines assez facilement? On n'y rencontre pas de difficulté extraordinaires?—R. Elle est parfois difficile dans les vieilles mines.

M. Chisholm:

Q. Mais la loi stipule qu'on doit y faire la ventilation.—R. Telle est la loi, elles doivent être ventilées. La chose est difficile, mais non impossible.

M. Maharg:

Q. Dans ce cas particulier, il s'agissait d'un mine plutôt nouvelle?—R. C'était une mine idéale au point de vue de la ventilation. Ils n'auront jamais de meilleure occasion pour ventiler cette mine que celle qui leur était fournie à cette époque. Les mineurs étaient obligés d'en sortir en vomissant et tremblant, non pas parce qu'ils travaillaient fort, mais à cause du manque d'air.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Lorsque la ventilation est mauvaise dans les mines, quelles sont les mesures prises par votre organisation? Va-t-elle voir le gérant de la mine à ce sujet, ou traite-t-elle plutôt de la question avec l'inspecteur?—R. Règle générale, nous allons voir la compagnie.

Q. D'abord?—R. D'abord.

Q. Et si on ne vous donne pas satisfaction?—R. Nous allons alors voir l'inspecteur des mines.

M. Chisholm:

Q. Ne serait-il pas préférable d'aller voir l'inspecteur d'abord?—R. Bien, je suppose que notre confiance dans l'inspecteur n'est pas illimitée, c'est là la difficulté.

Q. Et vous n'en avez guère dans l'administration?—R. Pas beaucoup.

Q. Vous vous trouvez entre Charybde et Scylla?—R. Voici ce que je désirerais ajouter au sujet de la ventilation: La loi se lit comme ceci: "Il faut qu'une quantité suffisante d'air pur passe dans les parties de la mine en exploitation pour rendre inoffensifs tous les gaz nuisibles. On s'imagine que lorsqu'il n'y a pas de gaz explosifs qu'il n'est pas nécessaire d'introduire d'air pur dans la mine, il n'y a pas de danger d'explosion. Dans la mine n° 24 il n'y avait pas de gaz explosifs, alors on a conclu qu'il n'était pas nécessaire d'y introduire d'air pur.

Le président suppléant:

Q. Y a-t-il des gaz explosifs dans certaines mines de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oh, oui, lorsque nous sommes rendus à une certaine profondeur nous sommes exposés à les rencontrer. Nous en rencontrons dans les vieilles mines. J'ajouterai que ce sont ces gaz qui ont augmenté la mortalité dans la Nouvelle-Ecosse et dans tous les pays, par suite du manque de ventilation appropriée.

M. Chisholm:

Q. Avez-vous des statistiques pour l'ouest?—R. En Alberta on rencontre beaucoup de gaz dans les mines. Voici la liste des accidents mortels. (Il remet la liste au président suppléant.)

M. CHISHOLM: Monsieur le président, il m'est venu à l'idée que cette situation déplorable existait peut-être dans votre partie du pays, dans votre province, en Alberta. Vous n'avez pas fait venir de représentants ouvriers de cet endroit.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous n'avons pas appelé de représentants ouvriers de la Nouvelle-Ecosse. Ils sont venus de leur propre chef.

[M. J. B. McLachlan.]

M. CHISHOLM : Qui.

Le PRÉSIDENT : Ces messieurs. Ils ont demandé à être entendus. Je n'ai jamais eu connaissance de plaintes en ma province, en ce qui concerne l'inspection des mines. Je ne crois pas qu'il y en ait eu. Je ne parle pas au point de vue politique—le gouvernement de l'Alberta n'est pas du même parti que moi, mais je crois que le gouvernement de l'Alberta remplit bien son devoir sous ce rapport. Je n'ai pas eu connaissance de plaintes de ce genre. Bien que les mines soient très gazeuses, je crois que l'inspection dans l'Alberta est bien faite, si nous en jugeons par les témoignages entendus l'autre jour.

M. CHISHOLM : Comment les inspecteurs sont-ils nommés ?

Le PRÉSIDENT : Par le gouvernement. Avez-vous autre chose à dire, M. McLachlan ?

Le TÉMOIN : Je désirerais dire quelques mots au sujet de la situation concernant les habitations. Dans presque toutes les villes houillères de la Nouvelle-Ecosse, sauf dans le comté de Cumberland, la situation est mauvaise. A New Aberdeen les maisons sont construites en rangées doubles, probablement de quinze ou vingt maisons par rangée. Il n'y a pas de système d'égouts, et les fosses d'aisances à sec et les tas de cendre se trouvent entre ces rangées. C'est-à-dire que, s'il y a cinquante maisons, il y a trente fosses d'aisances, et il est très difficile de les tenir propre en hiver, et elles ne sont jamais tenues bien propres. Comme question de fait on ne les nettoie jamais avant qu'elles débordent. J'ai eu connaissance du fait que des mineurs ont perdu du temps parce que le vent soufflait dans une certaine direction, et que l'odeur s'chappant de ces fosses entrant dans leurs chambres à coucher ils étaient obligés de transporter leurs effets de l'autre côté de la maison. Si vous désirez obtenir le rendement maximum du mineur, donnez-lui une aussi bonne maison que possible. Les mineurs ne refusent pas de payer le prix nécessaire pour obtenir une bonne maison. On a répandu le bruit par tout le pays que les mineurs ne payaient pas leur charbon cher et étaient logés à bon marché. Les mineurs de la Nouvelle-Ecosse habitent les maisons les plus cher de tout le Canada.

M. Maharg :

Q. Quel loyer paient-ils ?—R. Environ $6 ou $7 par mois.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du coût de ces maisons ?—R. Elles sont évaluées à $500. Elles sont construites double, c'est-à-dire deux maisons dos à dos.

Le président suppléant :

Q. Dos à dos ?—R. Côte à côte.

M. Douglas :

Q. Vous voulez dire qu'il y a deux familles dans chaque bloc, et qu'il y a un autre bloc immédiatement en arrière de celui-ci ?—R. En arrière de celui-ci. Le bloc lui-même est évalué à $1,000, si je suis bien renseigné, par la ville de Glace Bay ; c'est-à-dire que la partie de maison occupée par une famille est évaluée à $500. C'est la valeur de la maison. On a essayé de hausser l'évaluation de ces maisons. On est allé devant les tribunaux, et la ville a perdu. Les tribunaux ont maintenu que ces maisons ne valaient que $500. Personne ne voudrait donner $500 pour l'une de ces maisons.

M. Chisholm :

Q. Il me semble que ces questions d'hygiène relèvent de la municipalité ?—R. Oui, ce sont des questions municipales.

Q. Avez-vous jamais songé qu'il pouvait se faire que les municipalités aient le contrôle de ces choses d'après les lois de la province ? Ces choses sont contrôlées par quelqu'un et on devrait les forcer à respecter les lois de l'hygiène dans votre municipalité ?—R. Je ne sais qui est chargé de ce soin.

Q. On devrait obliger la compagnie à y voir si elle est propriétaire. Je sais qu'il y a une loi provinciale à ce sujet.—R. Il y a une loi concernant l'hygiène.

Q. Et la législation est là. N'est-ce pas surprenant que la législation n'ait jamais été invoquée, mise en vigueur, afin d'obtenir des conditions hygiéniques convenables? —R. La compagnie possède là la rue et les maisons et absolument tout.

Q. Même dans ce cas la loi oblige tout le monde, vous et moi et tous, à tenir nos maisons et nos dépendances dans un état hygiénique convenable. Nous avons des inspecteurs sanitaires et le reste. Je sais ce qui se fait dans les municipalités de mon district. Lorsque le conseil municipal se réunit, il nomme un inspecteur sanitaire pour chaque district ou ville selon le cas, et il est de son devoir de surveiller ces choses, et lorsqu'il constate quelque chose d'irrégulier, le propriétaire est forcé de mettre sa propriété dans un état sanitaire. Je mentionne ces choses afin que le comité sache que nous ne vivons pas au centre de l'Afrique là-bas, que nous avons des règlements qu'il faut observer.

Q. Les hommes payent eux-mêmes pour le nettoyage de ces lieux d'aisance et ils décident quand ces derniers doivent être nettoyés.

Le président suppléant:

Q. De sorte qu'il n'y a pas de règlement municipal?—R. Il peut y avoir....

M. CHISHOLM: Il est peut-être injuste de demander ces détails à M. McLachlan. Il y a une loi.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons intervenir aucunement dans les affaires municipales. Mais je crois que la publication de ces détails aura un effet très désirable. A mon point de vue, je préférerais voir les hommes moins payés, dans des maisons et dépendances sanitaires. Ceci, d'après moi, est très important. Nul salaire ne peut remplacer une habitation sanitaire. Il peut se faire que certaines de ces maisons appartiennent à des mineurs, et que ces derniers n'aient pas les moyens de les rendre modernes. Mais il y a toujours moyen de résoudre la question. Ils peuvent émettre des débentures contre la propriété payables en sept ou dix ans, et charger tant par année en taxes. On pourrait ainsi moderniser les habitations. Quant à la compagnie, je ne puis comprendre comment elle peut laisser des hommes dans cet état que vous avez décrit, et c'est là un principe bien mauvais à suivre, à mon point de vue.

Le TÉMOIN: Pour ce qui est de cette efficacité de production, ce sont là des choses qui diminuent la production, qui réduisent l'efficacité d'un homme et naturellement diminuent la production. Il y a une ou deux autres choses que l'on a introduites dernièrement dans le district de Glace-Bay et qui ont réduit l'efficacité des hommes. Ils ont engagé un personnel officiel nombreux dernièrement. On les appelle des pointeurs. Ces hommes visitent les mines, et n'ont absolument aucun travail manuel à faire. Ils tiennent compte de ce que vous faites et de ce que l'autre a fait dans les mines, et à cause de la présence de ces hommes, la production par tête a diminué et les hommes en sont très irrités. Ils se mêlent des affaires des hommes, lorsqu'ils se rendent chez eux, et le mineur ordinaire qui est sous contrat et qui désire aller chez lui, lorsqu'il le juge bon...

Le président suppléant:

Q. Une minute s'il vous plaît. Vous dites qu'il veut aller chez lui? Les hommes peuvent-ils partir quand ils le veulent?—R. Oui.

Q. Il y a d'autres hommes qui reçoivent un salaire quotidien, n'est-ce pas, soit dans le puits où au dehors et qui comptent sur son travail?—R. Oui.

Q. Est-ce que ce salaire quotidien compte si cet homme s'absente?—R. Oui, si un homme est malade....

Q. Je ne dis pas s'il est malade.—R. Les hommes font généralement leur temps à moins que quelque chose de ce genre se produise. Naturellement, ils peuvent quitter

vingt minutes ou une demi-heure plus tôt, quelquefois à cause de l'atmosphère. L'atmosphère est quelquefois plus mauvaise qu'à d'autres moments. Ils en ont assez avec l'atmosphère, comme ils disent; ou leur place peut être coupée.

Q. Que voulez-vous dire?—R. Bien, supposez qu'un homme coupe vingt ou trente pieds, et il coupe au moyen d'une machine actionnée par l'air comprimée. Cet air peut lui venir d'un mille et demi ou de deux milles. Certains jours, cet air peut être très pur, et il se porte bien, et le lendemain il peut rester là, jusqu'à la dernière minute, et ne gagner qu'une demi-journée de salaire à cause de l'air mauvais.

Q. Vous avez dit que sa coupe pouvait être terminée?—R. Oui.

Q. Est-ce là une certaine section qui lui a été assignée, ou termine-t-il sa journée de travail?—R. Il peut rester jusqu'à ce que sa coupe ait été déblayée.

M. MAHARG: Cela ne s'appliquerait pas à votre cas, docteur, car le charbon est encore là.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, mais s'il veut abandonner son travail à demi fait...

M. Maharg:

Q. Son absence dérange-t-elle les travaux de la mine en quelque façon?—R. Ils coupent, et ils partent lorsqu'ils ont fini. Il y a une autre difficulté qui dernièrement a diminué la production par tête—j'essaie de démontrer que la production par homme....

Q. Finissons-en avec cette autre chose. Pourquoi au juste la production a-t-elle diminuée ou l'efficacité a été réduite? Ces hommes se mêlent-ils d'autres travaux ou renvoient-ils les hommes pour finir, ou quoi?—R. Si vous sortez cent tonnes d'une mine et que vous avez cent hommes au travail, vous avez une tonne par tête. Si vous avez quatre ou cinq hommes pour les surveiller, vous abaissez la production.

Q. Parce qu'elle est répartie sur un plus grand nombre d'hommes?—R. Oui.

Q. Non pas parce que ces inspecteurs interviennent dans les travaux?—R. Ils interviennent jusqu'à un certain point aussi.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Combien de ces pointeurs ont-ils dans cette mine? Ont-ils été placés tout dernièrement?—R. C'est en quelque sorte une nouvelle institution. Je ne saurais dire. Les hommes eux-mêmes l'ignorent. Ils ne savent pas au juste quel homme c'est. Il est là, se promenant comme un bâton.

Q. Que sont-ils, des espions?—R. Je dirais que ce sont des espions.

M. Chisholm:

Q. Connaissez-vous un peu leurs attributions? Ont-ils des devoirs spéciaux, savez-vous?—R. Ils parlent sèchement aux hommes, ils leur posent toutes sortes de questions. Les hommes ignorent qui ils sont.

M. Maharg:

Q. Exigent-ils une réponse à leurs questions?—R. Oui, et quelquefois l'obtiennent.

M. CHISHOLM: Ils ont quelquefois une réponse dont ils ne veulent pas.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ils ne nous reste que quatre minutes pendant lesquelles nous pouvons siéger légalement, car la Chambre ne nous a pas permis de siéger pendant ses séances. Je croyais que peut-être nous pourrions terminer l'interrogatoire de monsieur McLachlan et continuer à sept heures.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Que diriez-vous de siéger demain matin? La Chambre se réunit demain après-midi?

M. MAHARG: Oui, à deux heures.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'ignore ce qui se fait demain matin. Je crois que le président a tout réglé pour la semaine prochaine. Je croyais que nous aurions pu siéger ce soir de sept à huit heures, et si nous ne pouvons terminer nous verrons pour demain matin.

M. MAHARG: Je crains que je ne pourrai être ici ce soir de sept à huit.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois que demain serait mieux.

M. MAHARG: Nous n'avons pas dans le passé rien arrangé pour les samedis.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Bien, que dites-vous, monsieur McKenzie, de l'idée de venir ce soir de sept à huit ou demain matin?

M. MCKENZIE: Il en dépend de ces hommes, s'ils sont prêts à rester jusqu'à lundi...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il nous faut considérer un autre point. Nous ne sommes pas supposés dépenser plus d'argent qu'il ne le faut et ces gens sont payés tant par jour et il nous faut diminuer les taxes autant que possible.

M. MCKENZIE: Je suis prêt à venir à sept heures si vous voulez.

M. MAHARG: Ne pourrions-nous pas communiquer avec le président et trouver ce qu'il a pour demain?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je propose que nous nous réunissions ce soir à sept heures, si possible, pour quelques minutes, et dans l'intervalle nous pouvons trouver ce que le président a pour demain.

Le TÉMOIN: Je veux dire quelque chose des recettes de la compagnie.

M. MAHARG: Il est près de trois heures. Si vous entreprenez un autre côté de la question...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Supposons que nous ajournions maintenant et que nous nous réunissions à sept heures et vous tâcheriez d'être ici, si possible, monsieur Maharg, et je vais tenter de communiquer avec le président au sujet de son programme. Lundi, nous avons le transport par eau ou la tourbe.

M. MAHARG: Une heure ne nous permettra pas d'en finir.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Monsieur Delaney est ici également.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Que proposez-vous, messieurs?

M. MAHARG: S'il n'y a rien demain, nous pourrions nous réunir à dix heures et demie ou à onze heures. Il n'y aura pas d'autres réunions de comités.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous quelque motion?

M. MAHARG: Je propose que nous nous réunissions demain matin à dix heures trente.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il objection?

Adopté.

Le comité s'ajourne jusqu'à samedi, 17 mai 1921, à 10.30 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 425,
SAMEDI, 7 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur toutes les questions se rapportant à l'approvisionnement futur de combustible au Canada se réunit à 10.40.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je propose que le docteur Cowan soit nommé président ce matin.

M. MAHARG: J'appuie cette motion.

La motion est approuvée.

M. COWAN occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, veuillons nous mettre à l'ordre. Monsieur McLachlan est ici. Il témoignait hier et je lui demanderai de continuer ce matin.

J. B. MCLACHLAN est rappelé.

Le président suppléant:

Q. Monsieur McLachlan, vous étiez à faire une déclaration...

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois qu'il était à donner des renseignements au sujet des pointeurs.

M. MAHARG: Il allait nous donner des renseignements sur quelques-unes des causes des réductions.

M. Maharg:

Q. Vous étiez à nous expliquer cela, monsieur McLachlan, et je crois que vous alliez attaquer un autre côté de la question.—R. Oui. Il y a une autre classe d'ouvriers que l'on a employés inutilement. On les appelle "les hommes de police de la compagnie de charbon". Ce sont des non-producteurs dans le vrai sens du mot, et lorsque vous faites la moyenne de rendement par tête, ces hommes sont inclus. Ces hommes sont payés par la compagnie de charbon.

Le président suppléant:

Q. Pourquoi a-t-on nommé ces hommes? Les hommes avaient-ils fait quelque chose justifiant ces nominations?—R. Rien que je sache.

Q. On n'a pas donné de raisons?—R. Aucune — bien, la raison donnée est que ces hommes sont là pour protéger la propriété de la compagnie.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Combien d'hommes ont-ils, monsieur MacLachlan?—R. Ils enrôlent de nouveaux hommes tous les jours. J'en vois des nouveaux tous les jours. Je dirais qu'il peut y en avoir soixante-quinze.

Q. Soixante-quinze hommes de police?—R. Oui. Ces hommes furent nommés par la compagnie il y a quelques années, et les employés s'y opposèrent fortement; ils suivent les employés dans la cour, surveillent leurs réunions et le reste, et il y a un an la compagnie a consenti à les renvoyer. Ils furent renvoyés. Un an environ après leur départ, monsieur Wolvin a consenti à leur retour et on les a repris.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Cela s'est fait tout récemment?—R. Tout récemment, et ils engagent encore de nouveaux hommes. C'est là une raison du coût élevé d'une production moindre. Les hommes prétendent qu'ils devraient avoir la même protection que les autres citoyens de la ville. C'est à peu près tout ce que j'ai à dire relativement à la production.

Q. Au sujet des hommes de police: Vous parlez actuellement de la compagnie *Dominion Coal*?—R. Oui.

Q. Les mêmes remarques s'appliqueraient-elles à la compagnie *Nova Scotia Seel*? —R. Non.

Q. Ou à la compagnie *Acadia Coal*, ou à toute autre houillère de la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, je ne le crois pas. Ils ont peut-être un ou deux hommes — les gens de la *Nova Scotia* — ils les ont eus pendant des années.

Q. Ils n'ont aucun système de police ailleurs sauf à la *Dominion Coal Company*? —R. Non.

Q. En ont-ils à la *Dominion Iron and Steel Company*?—R. Ils en ont aux usines de la compagnie *Steel* aussi.

Q. Combien au juste?—R. Bien, je ne suis pas aussi bien au courant là, mais vous en remarquez toujours plusieurs quand vous arrivez. J'ai dit hier, au moment de finir, que je voulais parler un peu des recettes de la compagnie. L'état que je vais fournir maintenant vient du rapport annuel de la *Dominion Steel Corporation and Subsidiary Companies*, en date du 31 mars 1921. Sous le titre de " Etat comparatif des recettes, frais, dividendes et surplus, pour les années 1916, 1917, 1918, 1919 et 1920 ", après avoir soustrait tous les frais de fabrication, de mise sur le marché, et d'administration, les taxes du gouvernement, les sommes pour fonds d'amortissement, l'extraction des minéraux, la dépréciation, l'intérêt sur obligations et emprunts, la proportion d'escompte sur les obligations et billets vendus, les profits nets pour ces années sont comme suit: Pour 1916, $3.995,225.10; 1917, $9,551,165.70; en 1918, $8,581,660.93; en 1919, $6.450,468.22; en 1920, $3.261,613.72, soit un total pour ces cinq années de $31,840,133.97. Les surplus pour ces années—ils ont eu une balance de 1915 à 1916 de $1,022,163.61. En 1916, le surplus s'est élevé à $4,037,389.01; en 1917, le surplus était de $11,937,577.71; en 1918, $13,754,157.26; en 1919, $17,459,-251.98 et en 1920, $8,211,236.58. On a fait un rajustement de ces surplus en 1919 et on a transféré une déduction à un fonds spécial de réserve de un million, et au fonds de réserve générale $8,500,000, soit un total de $9.500,000 transféré à ces deux réserves en 1920. Ce que je veux démontrer est ceci: Quelqu'un a dit à ce comité qu'il ne croyait pas sage de conseiller aux mineurs d'apporter quelques changements aux taux du contrat abaissant les salaires; que l'on devrait proposer cela aux mineurs. Je veux approuver cette déclaration. Il serait très peu sage de la part de cette compagnie de demander aux mineurs d'accepter une diminution des taux que nous avons soumis.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. C'est-à-dire, en raison de cet état?—R. En raison de cet état. Nous disons que cette compagnie de charbon — je n'aime pas à parler du record des autres pendant la guerre; des hommes ont fait de grands sacrifices; mais si c'est là un sacrifice pendant la guerre, alors plusieurs hommes d'affaires dans ce pays seraient prêts à faire encore beaucoup de sacrifices; si c'est là détruire les affaires, alors beaucoup de gens aimeraient à voir les leurs détruites. Les surplus se sont élevés pratiquement de un million à dix-sept millions en cinq ans, et c'est là un sacrifice que les gens de ce pays n'endurent pas. Un autre point que je veux souligner est que je ne crois pas que la *Dominion Coal Company* ne fasse autre chose que de faire attendre les hommes pendant ces temps de chômage dans le but de les forcer à céder et à

sacrifier un peu de leur salaire. Je ne sais pas s'ils ont fait attendre le pays pour obtenir des prix plus élevés, mais il faudra bien des explications pour convaincre les gens que la réserve de dix-sept millions n'avait pour but de forcer les employés à accepter une réduction. Ils auraient pu mettre ce charbon en bancs et garder ces hommes employés. Ils avaient l'argent nécessaire.

Q. M. McLachlan, la déclaration que vous citez est-elle de la *Dominion Coal*?—R. De la *Dominion Steel* et de toutes les compagnies subsidiaires, y compris la *Dominion Coal.*

M. Hocken:

Q. M. McLachlan, dites-vous que la compagnie devrait produire du charbon à perte et couvrir cette perte à même la réserve?—R. Le produire à perte?

Q. Oui.—R. Non, je ne dis pas qu'ils devraient produire du charbon à perte.

Q. Mais ils pourraient le produire sans profit pendant un certain temps?

Le président suppléant:

Q. J'en conclus de ceci qu'ils pourraient le produire à un prix plus bas que le présent prix sans perdre?—R. Permettez-moi de mieux m'expliquer: ils perdraient de l'argent en n'exploitant pas les mines parce que le coût montait, et, bien que je puisse me tromper, je suis d'avis qu'ils perdent encore plus d'argent en n'exploitant pas les mines que s'ils mettaient le charbon en bancs et le vendaient pour ce qu'ils pourraient en obtenir.

M. Hocken:

Q. Pourquoi ne maintinrent-ils pas la production normale?—R. Ils voulaient forcer chez les ouvriers la conviction qu'ils devaient céder et demander à genoux du travail aux salaires réduits.

Q. Le prix du charbon avait-il baissé?—R. Il avait beaucoup baissé, mais il était tombé d'une hauteur anormale.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il n'avait pas baissé si on en juge par l'offre de vente de charbon aux chemins de fer du gouvernement?—R. Non, il n'avait pas baissé. Le prix du contrôleur du combustible pour la *Dominion Coal* était de quatre dollars et cinquante cents au cours de la guerre, et jusqu'à la fin de la guerre. Le contrôleur du combustible fit examiner les livres par des auditeurs et fixa ce prix, et il allouait à la compagnie 10 pour 100 sur son capital.

M. Hocken:

Q. Mais la compagnie vendit le charbon à quatre dollars et cinquante cents?—R. Oui, à Sydney.

Le président suppléant:

Q. A quelle date cela était-ce?—R. Au cours de la guerre et jusqu'à la fin de la guerre, au cours du terme d'office du contrôleur du combustible.

Q. Alors les conditions naturelles difficiles que l'on dit exister dans ces districts ne devaient pas exister à cette époque? Comment se fait-il qu'il était possible d'extraire le charbon à ce prix à cette époque et qu'il n'est plus possible de le faire maintenant—si on ne parle pas de la question des salaires?—R. Je ne vois pas pourquoi ils ne le pourraient pas. Ils devraient pouvoir payer les salaires qu'ils paient maintenant et ils devraient continuer à se contenter du dix pour cent. Avec ce dix pour cent, ils devraient pouvoir s'en tirer aussi bien que dans le passé et faire de l'argent.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je crois que vous avez fait devant le Commission Royale une déposition quant au coût du charbon; du moins un certain état fut présenté à la Commission Royale.

Pouvez-vous nous donner des renseignements à ce sujet?—R. Oui, nous avons présenté un état à ce sujet.

Le président suppléant:

Q. Voulez-vous nous dire de quelle Commission Royale il s'agit? Par qui avait-elle été nommée?—R. Par le ministère du Travail.

Q. Quand?—R. Elle siégea d'abord en juillet; des assemblées eurent lieu à la fin de juillet et à la fin d'août de l'année dernière et cette commission rendit un jugement. Nous n'avons aucun moyen de trouver le coût et si ce comité veut le trouver il n'y a qu'une source de renseignements exacts, c'est de se procurer le compte des dépenses, mais voici (montrant) nos renseignements sur le coût à cette époque.

M. HOCKEN: Pouvons-nous avoir cela?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ordre a été donné d'apporter ces papiers ici.

Le TÉMOIN: Nous avons évalué que dans neuf mines types, bonnes et mauvaises, le coût était comme suit: la première mine, $3.57—le charbon rendu dans les wagons—; la deuxième mine, $4.18; la troisième, $3.96; la quatrième, $4.60; la cinquième, $4.33; la sixième, $5.42; la septième, $4.10; la huitième, $4.98, et la neuvième, $4.71.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Est-ce que ces houillères sont numérotées de un à neuf? Est-ce dans cet ordre que vous les avez mises?—R. Oui, c'est l'ordre dans lequel nous les avons mises. Nous n'avons pas dit de quelles houillères il s'agissait.

Q. Vos numéros ne correspondent pas aux numéros des houillères.—R. Non, mais personne ne fit de remarques à ce sujet.

Q. Ce que je veux dire, M. McLachlan, c'est que vous avez dit que les numéros des mines allaient de un à neuf.—R. Oui.

Q. Je crois savoir que la *Dominion Coal* a des houillères numérotées de un à vingt-quatre?—R. Oui.

Q. Est-ce que votre N° 1 ici correspond à la houillère N° 1?—R. Non.

Q. Ce n'est pas ainsi que vous avez numéroté?—R. Non.

Q. Vous avez pris ces mines comme étant des mines-types?—R. Oui, comme étant des mines-types. Nous les avons appelé première, deuxième, troisième, etc. Le coût est reparti comme suit: pour la main-d'œuvre, $2.30 la tonne; pour le matériel, 41 cents la tonne pour divers, 86 cents la tonne, soit un total de $3.57.

Q. Où avez-vous dit que cela livrait le charbon?—R. Cela paie pour toutes les dépenses sous terre, pour le criblage, la préparation pour le marché et le charriage aux wagons.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ce n'est pas là le coût au quai d'expédition?—R. Non.

Q. Mais au chemin de fer?—R. Oui, au chemin de fer aux mines.

Le président suppléant:

Q. Mais il n'est pas tenu compte des dépenses d'administration?—R. Vous voulez dire de l'intérêt sur le capital?

Q. De l'administration, de l'assurance et autres dépenses de cette nature?—R. Toutes les dépenses d'administration aux mines sont comprises dans ce coût: le personnel et les dépenses de bureau le sont aussi.

Q. Le personnel d'administration?—R. Oui, il est compris dans ce coût.

Le président suppléant:

Q. D'après eux, ils devraient pouvoir livrer ce charbon, toutes dépenses payées, à ce prix, à part les profits, naturellement?—R. Le coût de la main-d'œuvre a monté depuis ce temps.

Q. En quelle année cela était-ce?—R. C'était en août 1920. Nous avions 55 cents pour le travail à la journée et 10 cents la tonne.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. A peu près quel pourcentage d'augmentation y a-t-il eu depuis ce temps? Je sais que vous ne pouvez pas le dire bien exactement. Cela serait difficile. Est-ce que ce serait plus de 10 pour cent?—R. Nous tâchons ordinairement d'arriver à une estimation de cette nature en prenant le nombre de tonnes produites par homme. Nous trouvons que la production en moyenne a été de 2,000 tonnes par homme.

Le salaire moyen de tous les employés est mis, pour faire une estimation libérale, à $4.50. Disons qu'il est de $5.00 aujourd'hui. Vous avez donc deux tonnes de charbon pour $4.50 dans le wagon. C'est là le coût de la main-d'œuvre pour deux tonnes de charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Est-ce que cela comprend la dépréciation?—R. Je crois que cela couvrira la dépréciation.

Le président suppléant:

Q. Je crois que la dépréciation est mentionnée?—R. Oui, à divers. Dans cet item de 86 cents, il y a la royauté et la dépréciation.

M. Maharg:

Q. Où le charbon est-il pesé? Vous dites qu'il est criblé; il est criblé avant d'être mis dans le wagon. Est-il pesé avant ou après le criblage?—R. D'une façon générale, il est pesé quand il sort de la mine. A la sortie du puits, il est hissé et il coule sur la balance. Tout ce qui sort de la mine est pesé.

Q. De sorte que le mineur est payé d'après la première pesée?—R. Oui.

Q. Les miettes, les rebuts, tout est pesé?—R. Oui.

Le président suppléant:

Q. Est-ce là ce qu'on appelle une tonne "longue"?—R. Oui.

M. Hocken:

Q. Quelle est la proportion des miettes et des rebuts?—R. C'est difficile à dire. Il y a différentes conditions d'extraction. Ils font plus de miettes dans certaines mines. On peut dire que les miettes constituent 30 pour cent du tout.

Le président suppléant:

Q. Le charbon est-il tout de même qualité? Est-ce du charbon comme celui dont se servirait le chemin de fer National Canadien, par exemple?—R. Oh, oui, la qualité est la même.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il y a du charbon meilleur que d'autre pour la préparation de l'acier. C'est là la seule différence?—R. Oui. Naturellement il y a un fort pourcentage de soufre. Ce n'est pas du bon charbon pour le coke.

Q. Vous dites que le coût de la main-d'œuvre est de $2.30. Avez-vous lu le témoignage de M. Dick devant ce comité?—R. Non, je ne l'ai pas lu.

Q. Il a dit que la *Dominion Coal* avait vendu son charbon à Halifax $8.25 et qu'il était prouvé que le prix du charbon à Halifax était de $13, de $13.50 et de $14 la tonne. Qu'avez-vous à dire à cela?—R. Quand cette commission faisait enquête, nous avons tenté de prouver ceci: que les marchands à Halifax obtenaient plus pour pelleter le charbon dans un tombereau, ou dans un camion-automobile et le décharger dans la cave d'un particulier, que les mineurs en gagnaient pour le miner, le dégager,

le transporter d'un demi-mille à deux milles dans les puits, et le préparer ensuite pour le marché. Ils avaient plus. La main-d'œuvre coûte $2.30. Le charbon, "f.à.b", à Halifax, coûtait $8.25, et ils le vendaient $12.50, un profit brut de $4.25; $4.25 pour prendre du charbon tout préparé dans un wagon, le mettre dans un camion-automobile et le décharger dans la cave d'un particulier, et $2.30 pour le miner, le dégager, le charger, pour boiser les mines, construire les voies et faire tous les autres travaux d'une mine, préparer le charbon et le mettre dans les wagons.

Le président suppléant:

Q. Vous dites que le charbon dont a besoin le chemin de fer National Canadien peut être livré sur les wagon à $5 la tonne?—R. A la mine, oui. Et j'ajouterai ceci: qu'il peut être extrait et mis dans les wagons à $5 la tonne tout en maintenant les salaires actuels et en laissant à la compagnie un profit juste et raisonnable.

Q. La tonne "longue"? Le prix donné aux compagnies de chemins de fer est, si je comprends bien, pour la "petite" tonne?—R. C'est une différence de 240 livres.

M. Hocken:

Q. Quel salaire moyen gagnent les hommes en travaillant toute la semaine? Est-ce qu'ils travaillent toute la semaine?—R. Non, parce que dans cette cédule nous prétendons toujours que les taux sont trop bas. Nous disons que les ouvriers à forfait—si on l'enlève de cet ouvrier à forfait et le donne un jour ou deux jours, ou un jour au travail à la journée le montant gagné est moindre. La compagnie admet que l'ouvrier y a droit, et ils établissent les taux—$5.05 maintenant.

Q. Par jour?—R. Oui.

Q. Est-ce là la moyenne par jour?—R. Pour huit heures de travail.

Q. $5 et combien?—R. $5.05 par jour. C'est ce que la compagnie alloue aux mineurs qui travaillent aux couches.

Le président suppléant:

Q. C'est là ce qu'ils gagneraient d'après elle?—R. D'après la compagnie?

Q. Oui—R. Nous avons toujours maintenu que cette estimation était trop basse et qu'on devrait ajouter une piastre de plus.

Q. Un peu plus de $30 par semaine?—R. Un mineur fera, à moins de travailler dans un bien mauvais endroit, $40 par semaine.

Q. Avez-vous déjà tenu compte de ce que gagne un mineur au cours d'une année, de la moyenne pour une année?—R. Non, nous n'avons aucun moyen de garder ces statistiques. Nous sommes trop pauvres. Il y a environ 5,000 hommes dans les mines.

Q. Dites-vous que $40 par semaine pendant 52 semaines par année est le salaire moyen d'un mineur à forfait?—R. Ils ne travaillent jamais 52 semaines par année.

Q. La moyenne de l'année est ce qu'il y a d'important, car si un homme a une occupation de saison il n'est que juste qu'il soit mieux remunéré pendant cette saison. Ce que j'aimerais à savoir c'est le salaire annuel moyen?—R. Je ne crois pas pouvoir vous le donner, même approximativement.

Q. Il n'est pas plus de $40 par semaine pendant 52 semaines?—R. Non. J'ai un rapport du bureau de compensation, qui paie les réclamations, et le salaire est donné—je ne sais pas comment il est fixé. Je ne l'ai pas ici, mais on fixe le salaire beaucoup plus bas qu'à $40 et je suppose que les ouvriers cherchent à avoir leur 55 pour cent de ce qu'ils gagnent. Un ouvrier obtient d'après notre loi 55 pour cent de ce qu'il gagne, jusqu'à concurrence de $1,200 par année.

Q. Les ouvriers demandent-ils une augmentation de salaire?—R. Pas maintenant.

Le président suppléant:

Q. Ils demandent de l'ouvrage aux salaires actuels?—R. Oui.

Q. Les mineurs à forfait? Ils sont les mieux payés?—R. Oui, ils sont les mieux payés.

Q. Avez-vous une idée du salaire moyen pour le travail à la journée au cours d'une année?—R. $3.80 est le salaire moyen.

Q. Et ils n'ont pas d'ouvrage toute l'année non plus?—R. Non. Le climat est rigoureux et il faut parfois arrêter les travaux. Au cours des dernières années, nous avons eu plus ou moins de chômage. Permettez-moi de dire à ce sujet que les mineurs de l'Amérique du Nord ne travaillent jamais plein temps parce que la consommation de l'Amérique du Nord est de 200,000,000 tonnes de moins que la capacité de production.

M. Hocken:

Q. Est-ce là un fait?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Monsieur McLaughlin, avez-vous un état relatif au chômage?—R. Au cours des trois derniers mois nous avons travaillé à peu près la moitié du temps; certains d'entre nous pas même cela. La mine n° 15 a été complètement fermée, et 350 ouvriers ont été réduits au chômage. La mine n° 11 a été fermée presque quatre semaines de suite; la n° 24, aussi près de 4 semaines à la fois. Les districts miniers ont beaucoup souffert cet hiver.

Q. Voulez-vous parler de la *Dominion Coal*?—R. Oui.

Q. Et à la *Nova Scotia Steel*?—R. Ils ont eu beaucoup de chômage aussi et la mine "Jubilee" a été complètement fermée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Hocken:

Q. Si les ouvriers étaient tenus occupés continuellement, les salaires actuels seraient satisfaisants?—R. Satisfaisants à l'heure actuelle, oui.

Q. Ce que nous avons cherché à savoir c'est s'il serait possible de tenir les mines de la Nouvelle-Ecosse, et aussi celles de l'Alberta, occupées toute l'année, parce qu'on a affirmé ici que si on pouvait en arriver là le coût de production serait réduit.—R. Cela est vrai. Si les mines étaient exploitées sans chômage, le prix baisserait.

Q. S'il y avait moyen de transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse plus loin vers l'ouest cela améliorerait la situation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il n'y a aucun doute à ce sujet. Toute la question est de vendre le charbon. Il faut avoir le prix là où il est possible de vendre.

M. HOCKEN: Il devrait y avoir quelque moyen de l'avoir dans l'Ontario.

M. CHISHOLM: Nous avons un autre témoin ici.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser? Vous avez rendu tout votre témoignage, n'est-ce pas, monsieur McLaughlin?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous allons appeler le témoin suivant. Avez-vous donné l'état au long concernant les salaires?

Le TÉMOIN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous allons l'inclure dans le rapport.

HALIFAX, N.-E., 14 août 1920.

Les chiffres suivants sont soumis à la commission royale nommée pour faire une enquête concernant les demandes des mineurs de charbon de la Nouvelle-Ecosse dans le but de montrer combien est inégale et injuste la distribution de la

richesse créée par l'industrie du charbon. Les marchands de charbon d'Halifax paient le charbon, "f.à.b.", à Halifax, $8.25 la tonne et le vendent au public dans les limites de la ville $12,50, ce qui leur donne une marge de $4.25 pour couvrir le coût du travail, matériel, etc.

Les chiffres suivants sont pour le coût du travail, du matériel et pour diverses dépenses dans neuf mines types de la Nouvelle-Ecosse.

1re mine	$ 3 57	6e mine	$ 5 42
2e "	4 18	7e "	4 01
3e "	3 96	8e "	4 98
4e "	3 60	9e "	4 71
5e "	4 33		

La moyenne pour les neuf mines est de $4.30⅔.

Trois item sont inclus dans le coût:

Main-d'œuvre	$ 2 30	la tonne.
Matériel	42	la tonne.
Divers	86	la tonne.
Total	$ 3 57	

Bien entendu, c'est là ce qu'il en coûte à l'exploitant pour prendre une tonne de charbon de la couche dans la mine et la mettre dans le wagon à la mine; ce n'est pas le prix de vente.

Nous faisons remarquer à la commission que les chiffres que nous avons déjà soumis quant aux salaires et au prix de vente du charbon, avec cette marge criminelle que les marchands d'Halifax prennent, prouvent clairement que l'augmentation demandée de $1 par jour pour les hommes payés à la journée, et de 27 pour 100 pour les mineurs à forfait, est non seulement juste, mais très peu élevée; même cette commission serait en droit de nous considérer veules si, pour un moment, nous paraissions vouloir consentir à un cent de moins que ce que nous demandons.

Le témoin s'est retiré.

W. P. DELANEY est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Dites-nous quelle position vous occupez?—R. Vice-président de l'Association des mineurs, district n° 26.

M. Douglas:

Q. Est-ce que cela comprend les Provinces maritimes?—R. Oui.

Le président:

Q. Etes-vous vous-même mineur?—R. Non, j'ai été employé spécialement à l'outillage des mines.

Q. Si vous avez des déclarations à faire vous pouvez les faire?—R. Bien, monsieur le président et messieurs, permettez-moi de dire qu'il y a eu beaucoup de misère due au chômage au Cap-Breton et en Nouvelle-Ecosse au cours de l'hiver, chômage causé par le ralentissement dans les affaires, et c'est afin de voir si on ne pourrait pas faire quelque chose pour améliorer la situation que nous sommes venus rendre témoignage. Je ne me rappelle pas avoir vu pareille situation au Cap-

Breton ou en Nouvelle-Ecosse dans l'industrie minière au cours de ces dernières années; du moins depuis qu'on a inauguré le système du travail toute l'année; en d'autres termes, depuis qu'on a établi chez nous l'industrie de l'acier et qu'on a commencé à employer les ouvriers toute l'année. La *Dominion Coal* avait l'habitude de mettre du charbon en bancs tout l'hiver et de maintenir les mines en pleine exploitation presque tout le temps. Je me souviens qu'ils avaient en bancs 410,000 tonnes de charbon. S'ils avaient mis autant de charbon en tas cet hiver, ils auraient tenu les mines en activité et il n'y aurait presque pas eu de misère.

Q. En ont-ils mis en bancs?—R. Oui, 170,000 tonnes.

M. Douglas:

Q. Vous voulez parler là de la *Dominion Coal*?—R. Oui.

Le président:

Q. Vous ne savez pas pourquoi ils ont abandonné cette politique?—R. La raison donnée par M. McCann est qu'ils n'avaient pas l'argent, qu'ils ne pouvaient l'obtenir.

M. Douglas:

Q. Qui est M. McCann?—R. Il est aide-gérant général de la *Dominion Coal.* C'est là son titre.

Le président:

Q. Savez-vous à quoi sert le surplus que l'on dit exister? Est-ce qu'il n'est pas là à cette fin—pour permettre à la compagnie de mettre du charbon en bancs?—R. Je ne saurais dire. Ce qu'on nous a dit c'est qu'ils avaient un million engagé dans ce charbon en bancs et que les banques refusaient de leur avancer plus d'argent, qu'ils avaient des embarras financiers. C'est là ce qu'on nous a dit.

Q. Et les banques refusaient de leur avancer de l'argent?—R. Oui. L'un des honorables membres a touché à ce point hier; si les hommes travaillaient plus d'heures ne pourraient-ils pas produire plus de charbon? La question fut posée parce que l'un de nos délégués parlait de la réduction du nombre d'heures de dix à huit.

Le PRÉSIDENT: J'ai moi-même posé cette question.

Le TÉMOIN: Les rapports de la province de la Nouvelle-Ecosse démontrent que depuis l'adoption de la journée de huit heures le rendement en tonnes par homme n'a pas beaucoup diminué. Il a été d'à peu près 1.5 et d'après le rapport du gouvernement pour l'année dernière il a monté un peu à 1.6, ce qui démontre que la journée plus courte a rendu les ouvriers capables d'un plus fort rendement pour un nombre d'heures déterminé, et la compagnie bénéficie tout comme les ouvriers de l'augmentation de la production.

M. Chisholm:

Q. N'est-il pas vrai que le travail sous terre est plus dur que le travail à la surface? Je veux dire qu'il est plus difficile de travailler huit heures sous terre qu'à la surface?—R. Oui, certaines conditions sous terre sont pernicieuses, le mauvais air, par exemple.

Q. Quand un ouvrier demeure trop longtemps sous terre il devient moins compétent?—R. Oui, c'est ce que je veux dire.

Le président:

Q. La compagnie est-elle satisfaite du système de la journée de huit heures, ou cherche-t-elle à rétablir le système de neuf, ou dix heures?—R. Je n'ai jamais entendu soulever la question.

Q. Quant à la question des finances, je ne crois pas que vous puissiez nous renseigner. Il me paraît étrange que la compagnie cesse de mettre du charbon en bancs

quand elle a une si forte réserve. Vous dites que les banques ne les aident pas. Pourquoi sont ces réserves, le savez-vous?—R. Non.

Q. Il y a une certaine réserve d'un million et une autre de huit millions et on vous dit qu'ils ont fermé les mines parce qu'ils ne pouvaient pas trouver d'argent. Il me paraît étrange que les banques n'avancent pas d'argent à une compagnie jouissant d'une pareille situation financière, et j'aimerais à savoir pourquoi ils ont besoin d'une avance s'ils ont une réserve. Quelqu'un peut-il me donner une explication?

M. MAHARG: Les réserves ne sont pas liquidables: on les a placées en immeubles.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez emprunter sur ces biens.

M. MAHARG: Mais j'ai compris que vous demandiez pourquoi ils avaient besoin que les banques leur avancent de l'argent s'ils ont ces réserves.

M. HOCKEN: Peut-être que M. McKenzie pourrait nous renseigner à ce sujet; il pourrait nous dire pourquoi ils n'ont pas travaillé tout l'hiver et extrait une grande quantité de charbon, quatre ou cinq cent mille tonnes: les banques aurait prêté de l'argent sur ce charbon extrait des mines.

M. MCKENZIE: Je ne connais absolument rien des affaires de la *Dominion Coal.* Elle n'est pas dans notre comté et je ne connais pas la compagnie du tout.

M. MAHARG: Je crois que l'acheteur du Pacifique-Canadien a répondu en partie à ces questions. Il a dit qu'ils avaient une quantité énorme de charbon en magasin vue le peu de rigueur de l'hiver. Leurs préparations pour un hiver rigoureux les ont laissés avec un approvisionnement de charbon considérable et il a dit qu'ils ne se souciaient pas de donner des contrats et laisser les hommes en accumuler une plus grande réserve. Ceci peut sans doute s'appliquer aussi à d'autres compagnies.

M. Chisholm:

Q. Vous avez dit que les autres années ils en ont mis en bancs?—R. Cette année-là fut une année exceptionnelle; ils avaient 410,000 tonnes en bancs.

Q. On n'a pas l'habitude d'en accumuler autant?—R. Non. 300,000 ou 350,000, tonnes est à peu près la quantité ordinairement mis en bancs.

Q. Cette année ils en ont très peu?—R. Oui. Ils avaient deux voies à tréteaux pour la mise en bancs et ils ne se sont servis que de l'une d'elles, et encore pas à sa pleine capacité, loin de là.

Q. Au sujet des surplus, je suppose que nous pouvons obtenir cela des apurateurs de la compagnie quand ils comparaîtront. Ils sont censés connaître ces choses. Il est très difficile pour quelqu'un ne faisant pas partie de leur cercle d'avoir ces renseignements? (Pas de réponse). Je ne sais pas quelles valeurs liquidables cette compagnie possède, mais c'est là une question de finance. Ceci me porte à poser une autre question: les banques refusent-elle réellement à l'heure actuelle de financer d'une façon raisonnable une industrie honnête?

M. CHISHOLM: Je crois que oui.

M. MAHARG: Elles retranchent sur les prêts.

M. ROSS: Elles prêtent de l'argent à demande à New-York à de très forts intérêts.

M. CHISHOLM: Et elle refusent les placements honnêtes en ce pays.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que c'est là une industrie honnête, et que mettre du charbon en bancs est parfaitement honnête, et que les banques ne devraient pas pouvoir refuser d'avancer de l'argent sur ce charbon. C'est là mon opinion, mais je peux me tromper.

M. CHISHOLM: Pourquoi ne pas avoir ici un représentant autorisé des banques pour nous dire ce qu'elles font.

M. MCKENZIE: Comme question d'affaires, vous trouverez que la tendance, ou le désir, de toute compagnie de charbon de mettre du charbon en tas dépend surtout de

ses contrats. S'ils ont des contrats pour des montants assez considérables, ils n'hésitent pas à mettre du charbon en bancs, mais s'ils n'ont pas de contrats ils préfèrent compter sur la production quotidienne pour remplir les petites commandes, car s'ils ne voient où placer le charbon en bancs ils ne sont pas anxieux d'en produire davantage. Je crois que M. Dick et M. Wolvin nous ont dit l'autre jour qu'ils n'avaient pas de gros contrats, conséquemment ils ne sont pas anxieux de mettre du charbon en tas. C'est peut-être là la raison pour laquelle ils n'en ont pas fait une provision cette année.

M. DOUGLAS: D'après le témoignage de M. Vaughan, le chemin de fer leur a offert un contrat de six cent mille tonnes à dater du 2 mars.

M. MCKENZIE: Je ne fais là que vous donner mon idée d'après mes connaissances de l'exploitation des mines de charbon, non seulement de la *Dominion*, mais de toutes les mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse. Elles mettent du charbon en tas d'après leurs contrats.

M. Hocken:

Q. Le charbon se détériore-t-il en bancs?—R. Peut-être, mais très peu.

Le président suppléant:

Q. Quelle est l'augmentation du coût dans le prix de détail quand on prend le charbon des bancs et qu'on le manutente de nouveau pour l'expédier? Est-ce un procédé dispendieux, cette mise en bancs?—R. Je ne vois pas qu'il y ait une différence.

Q. Il y a la manutention?—R. Je ne puis vous donner une estimation de ce que cela coûte.

Q. Le coût de mettre en bancs ne serait pas plus grand que la perte subie par la compagnie en fermant les mines?—R. Non.

M. DOUGLAS: Voulez-vous savoir, monsieur le président, s'il en coûte quelque chose pour mettre le charbon en bancs?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce que je veux dire c'est qu'à mon idée il en coûterait un peu plus pour mettre ce charbon en tas et le manutenter de nouveau. Il est aussi admis que fermer les mines cause une certaine perte à la compagnie. Est-ce qu'il en coûte plus pour mettre le charbon en bancs que la perte subie par la compagnie en fermant les mines? Y a-t-il autre chose que vous désirez dire?

Le TÉMOIN: Hier, on a parlé des conditions de vie des mineurs et on a surtout insisté sur la condition des habitations des mineurs. J'aimerais à lire un extrait du rapport de la commission royale qui a siégé l'année dernière et qui a fait une enquête concernant ces logis, pour mettre le comité au courant de ces conditions et qu'il sache que ces renseignements ne viennent pas des mineurs, mais d'une commission nommée par le ministère du Travail pour faire enquête. Il est dit:

> Relativement à la catégorie deux, logement et autres conditions de vie, nous trouvons: Que l'environnement domestique des maisons et les conditions d'hygiène des mineurs, sont, à peu d'exceptions près, absolument misérables, et que ces conditions ont pour effet de réduire l'habileté du mineur à produire du charbon, et sont une menace pour lui et sa famille; de plus, que des enfants élevés dans un pareil milieu n'ont pas la même chance de vivre et de vivre en santé, que des enfants élevés dans de meilleures conditions, comme il a été prouvé par les statistiques du gouvernement quant à la mortalité infantile: nous recommandons donc que les compagnies propriétaires de ces maisons les réparent et les tiennent en bon état de réparation et qu'un système d'égouts soit construit de façon à faire disparaître les lieux d'aisance actuels, ou qu'on installe un système d'égouts sceptique moderne, si on juge qu'il n'est pas possible d'installer un système d'égouts ordinaire. On devrait aussi construire

de bonnes cuisines là où il n'y en a pas. Relativement à l'approvisionnement d'eau pour les maisons des propriétaires de mines, votre commission recommande qu'on en fournisse suffisamment et à un endroit facilement accessible aux mineurs et à leurs familles. De l'eau pure, chose essentielle, devrait être fournie à chaque famille en quantité suffisante pour tous les besoins domestiques.

Relativement à l'eau, il y a des districts au Cap-Breton où il n'y en a pas. Il est difficile de s'en procurer et il en coûte cher. La compagnie a encore en vigueur le système qui consiste à faire le tour des maisons avec un tonneau. Quand ils n'ont pas de tonneau, ils se servent d'un réservoir en acier. C'est là le système suivi là-bas dans certains districts pour fournir de l'eau aux maisons. A la suite des recommandations de cette commission, la compagnie s'occupa des améliorations aux maisons. Il semble que l'on ne peut jamais dépasser un certain point: ils aimeraient à faire quelque chose s'ils avaient de l'argent, et les négociations en restent là. Nous avons, à différentes reprises, discuté avec la compagnie la question de l'amélioration des logis, pour voir s'il n'y aurait pas moyen d'obtenir quelque chose, mais il semble qu'il n'y a jamais d'argent.

M. McKenzie:

Q. Glace Bay s'approvisionne d'eau à un lac?—R. Oui, au lac Sand.

Q. Y a-t-il de l'eau en quantité là?—R. Au lac Sand il y en a, mais...

Q. Cela ne forme qu'un système municipal; c'est dans la ville de Glace Bay?—R. La réserve n'est pas dans la ville: elle fait partie du comté.

Q. Mais Caledonia, et Glace Bay, et Bridgeport?—R. Et la n° 2.

Q. New-Aberdeen, comme on l'appelle?—R. Oui.

Q. C'est dans Glace Bay?—R. Oui.

Q. C'est là la même corporation municipale?—R. Oui.

Q. Est-ce que les gens qui demeurent dans les limites de la ville sont abondamment pourvus d'eau?—R. Oui, on ne se plaint pas beaucoup maintenant de l'eau. La grande question à Glace Bay est la question des égouts.

Q. C'est là une question qu'il appartient aux autorités municipales de résoudre? —R. Oui.

M. Hocken:

Q. N'ont-ils pas de système d'égouts?—R. La ville proprement dite en a un, mais dans le district minier, ou dans les faubourgs, il n'y en a pas.

M. Chisholm:

Q. A quels endroits la commission faisait-elle allusion quand elle fit ce rapport? —R. Nous leur avons montré les réserves n° 11, n° 1, et n° 2. Nous leur avons fait voir tous les districts miniers.

Q. Quelles zones particulières la commission avait-elle en vue. Vous dites que l'approvisionnement d'eau à Glace Bay est suffisant?—R. Oui, mais la commission voulait parler de la réserve.

Q. Est-il difficile d'amener l'eau sur la réserve?—R. Il faudrait poser un tuyau sur une distance de deux milles.

Q. Ce ne serait pas là une entreprise bien gigantesque?—R. Non.

M. CHISHOLM: Nous amenons l'eau pour la ville d'Inverness d'une distance tout aussi grande.

Q. Pour que la réserve ait un approvisionnement d'eau suffisant et un système d'égouts, il faudrait que la compagnie s'en occupe, il n'y a pas de corporation pour le faire. Ce n'est pas dans la ville de Glace Bay?—R. La réserve? Non, la réserve est dans les faubourgs.

[M. W. P. Delaney.]

Q. La réserve n'est pas constituée en corporation?—R. Non.

Q. A-t-on proposé que la compagnie entreprenne la construction d'un système d'égouts et d'un aqueduc sur la réserve?—R. Nous avons entamé des négociations avec la compagnie à ce sujet. Elle a considéré la question et fait des évaluations, mais elle n'a pas poussé la chose plus loin.

M. Chisholm:

Q. Est-ce qu'elle se reconnaît responsable de cette entreprise?—R. Non.

Q. Que dit-elle? Ce que je désire savoir c'est si la compagnie reconnaît que c'est son devoir de faire cela, de donner à cette réserve un aqueduc et des égouts convenables?—R. Elles croit que la ville et la municipalité en sont responsables.

Le président intérimaire:

Q. Laquelle?—R. La ville ou la municipalité.

M. Chisholm:

Q. C'est-à-dire, que ces travaux incombent au comté?—R. Oui. La compagnie croit qu'il faut faire quelque chose; elle reconnaît sa responsabilité jusqu'à ce point.

Le président intérimaire:

Q. En d'autres termes, ils se renvoient la balle de l'un à l'autre?—R. Il semble qu'il en soit ainsi.

M. Ross:

Q. Est-ce que les mineurs ont déjà approché les municipalités dans lesquelles ces municipalités sont situées, et leur ont demandé de considérer la question?—R. Je ne pourrais vous le dire.

Q. Combien y a-t-il de mineurs dans les endroits qui ne sont pas desservis?—R. Je dirais qu'il y a environ 450 dans la réserve.

Q. Des mineurs avec leurs familles?—R. Oui.

Q. Combien y en a-t-il dans les autres?—R. Dans la région de Glace Bay il y en aurait—je crois que la population de Glace Bay est dans le voisinage de 17,000.

Q. Je veux dire dans la réserve, dans l'autre endroit que vous avez mentionné?—R. Ces autres mines sont situées dans la ville de Glace Bay.

Q. Elles ont des égouts et des aqueducs?—R. Elles ont des aqueducs, mais pas d'égouts.

Q. Ne pensez-vous pas que ce serait une bonne chose pour les mineurs d'approcher la compagnie et les municipalités dans ces endroits et de leur faire entreprendre les travaux en commun?—R. Les hommes ont approché la compagnie et ont consenti à payer un supplément de loyer si on leur fournissait ces améliorations.

Q. Mais vous ne savez pas si la compagnie a jamais approché les municipalités afin de leur venir en aide? Est-ce que ce ne serait pas une chose pratique à faire d'engager la compagnie à faire cela, d'engager la compagnie ou de suggérer que les municipalités entreprennent ces travaux en commun?—R. Cela pourrait être pratique et cela pourrait ne pas l'être. La position que nous assumons c'est qu'il faut que quelque chose se fasse, et si la compagnie se montre consentante à faire quelque chose, nous lui en serions reconnaissant. Mais c'est à peu près tout ce qu'elle a jamais fait, d'exprimer son consentement.

M. Chisholm:

Q. Vous êtes érigés en municipalité?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Tel a été mon raisonnement. Je ne pense pas que la compagnie a aucunement un droit spécial dans cette question. La municipalité est le corps dirigeant, et c'est elle qui doit s'occuper de la question de l'hygiène.

M. Chisholm:

Q. Quelle est la proportion des taxes payées par la compagnie en comparaison de ce qui est payé par ceux qui ne sont pas employés par elle. Prenez le cas de la ville de Glace Bay. Il y a une population considérable qui n'a rien à voir avec les mines. Ce que je veux savoir, c'est la proportion relative des taxes des employés de la compagnie, en comparaison des taxes payées par ceux qui n'appartiennent pas aux mines? Peut-être que je ne me fais pas bien comprendre?—R. Je comprends ce que vous voulez dire. Je ne puis pas répondre à cette question seulement de cette manière. Dans la ville de Glace Bay environ 70 pour cent de la population sont des contribuables votants.

Q. Supposons qu'environ 70 pour cent de la population se servait de son pouvoir aux bureaux de votation aux élections municipales et élisait ses propres hommes, ses propres conseillers. Je ne suis pas avocat, mais une fois que ces hommes auraient élu leurs propres conseillers, est-ce qu'ils ne pourraient pas forcer la compagnie à faire l'installation d'un aqueduc et d'un système d'égouts?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Je crains que cela ne fonctionnerait pas. Quand il est question de règlements qui impliquent des dépenses, du moins dans notre partie du pays, les contribuables qui payent la capitation ne votent pas sur ces règlements.

M. MCKENZIE: La loi est différente dans la Nouvelle-Ecosse; tout homme a droit de voter.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Pas sur les dépenses d'argent.

M. HOCKEN: N'y a-t-il pas un bureau de santé dans la Nouvelle-Ecosse?

M. CHISHOLM: Je crois bien.

M. MCKENZIE: Dans la Nouvelle-Ecosse tout homme a le droit de vote et a son mot à dire sur les dépenses municipales.

M. DOUGLAS: Si une ville désire emprunter $100,000, le conseil de ville adopte une résolution. La résolution est transmise à la législature locale et l'autorisation d'emprunter est accordée, pourvu qu'une assemblée des contribuables de la ville soit tenue, et ainsi de suite. La majorité de ces contribuables indique qu'ils désirent que l'argent soit emprunté pour cette fin particulière.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Je croirais qu'en vertu de ce système il ne se ferait jamais rien.

B. MCKENZIE: Tout homme dont le nom est inscrit dans la liste des votants peut se présenter à cette assemblée et y voter.

M. CHISHOLM: M. le président, pour faire suite à ma prétention, je vais dire que si soixante-dix pour cent des habitants décident qu'ils vont avoir certaines améliorations, ils peuvent forcer la compagnie à les entreprendre, que la compagnie trouve cela de son goût ou non. Sans doute, il faut qu'ils paient leur part des dépenses, mais c'est ce que le témoin a dit, qu'ils étaient prêts à payer des taxes plus élevées. J'obligerais la compagnie à le faire vu le résultat du vote.

M. MCKENZIE: C'est très bien pour ce qui est compris dans la municipalité de la ville ou de la cité de Glace Bay, mais ce n'est pas aussi simple pour ce qui est à l'extérieur.

M. CHISHOLM: Non, c'est facile lorsque c'est dans la municipalité.

M. MCKENZIE: Mais il n'y a pas de mécanisme dans la municipalité pour s'en occuper à l'extérieur.

Le TÉMOIN: M. Baxter, dans ses dernières observations hier, a demandé à ce comité de se servir de son influence auprès du gouvernement et de la Commission du chemin de fer Canadian-National, en ce qui concerne le placement de commandes pour le charbon, afin d'améliorer la situation dans la Nouvelle-Ecosse. En donnant ces commandes aux différentes compagnies nous pourrions faire en sorte que les mines

soient exploitées de nouveau. Mais il existe un autre facteur compris dans l'industrie minière dans notre partie du pays, et c'est la fabrication de l'acier. Je pense que le témoignage donné par M. Wolvin, qu'il faut employer quatre tonnes de charbon pour chaque tonne d'acier, est vrai.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il a dit quatre tonnes et quart.

Le TÉMOIN: Quatre tonnes et quart, oui. Si ce comité pouvait se servir de son influence auprès du gouvernement ou de la Commission des chemins de fer afin de placer des commandes pour de l'acier à l'heure actuelle, ce dont je crois les chemins de fer ont grandement besoin, cela aiderait encore à améliorer la situation, en fournissant du charbon aux aciéries, qui ont été fermées longtemps, et qui pourraient alors être ouvertes de nouveau.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Le gouvernement et les chemins de fer, M. Delaney, offrent des contrats depuis presque deux mois, et la *Dominion Coal* refuse de les accepter.

M. CHISHOLM: Qu'y a-t-il, M. Douglas?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): C'est une question de prix.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je croyais qu'elle demandait soixante-deux dollars et demie.

M. DOUGLAS: Le gouvernement a donné une commande à l'Algoma pour cinquante mille tonnes à cinquante-cinq dollars, et je crois que la *Dominion Iron and Steel Company* pouvait profiter de cette commande au même prix.

M. MCKENZIE: Elle a été refusée?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Elle a été refusée, mais je pense qu'elles sont prêtes maintenant à la prendre.

Le TÉMOIN: Outre la manière dont la compagnie envisage la question de son consentement ou de son refus de le faire, je pense que si le comité pouvait faire en sorte de se servir de son influence, ce ne serait qu'un acte de justice envers les gens de la Nouvelle-Ecosse, de réouvrir ces aciéries.

M. MCKENZIE: J'ai compris d'après les conversations d'hier qu'on va construire un grand nombre de milles de chemins fer dans l'Ouest cette année—environ deux cents milles. N'ai-je pas compris cela du ministre hier soir? Je ne crois pas qu'il y ait à l'heure actuelle de rails pour la construction de ces voies ferrées.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que ces cinquante mille tonnes vont servir à cette fin, mais je ne sais pas quelle longueur on va pouvoir construire avec cela.

M. HOCKEN: Il a été déclaré, il y a quelques jours, devant le comité spécial faisant une enquête sur les chemins de fer, que les chemins de fer nationaux avaient besoin de cent mille tonnes, et leur ligne de conduite était d'en prendre autant qu'ils le pouvaient de la *Algoma Company* pour l'Ouest à cause du fléchissement dans les taux de transport, et ils sont prêts à donner une commande pour cent mille tonnes dans la Nouvelle-Ecosse, mais ils n'ont pas pu obtenir le prix qu'ils voulaient.

M. MCKENZIE: Quelle serait la distance de Vancouver, ou de n'importe quel endroit dans la Colombie-Britannique ou n'importe quel endroit dans l'Ouest, où on doit poser des rails cette année.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce serait très dispendieux de transporter les rails dans les montagnes, ce serait une distance d'à peu près douze cents milles.

M. MAHARG: A destination d'où?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dans les montagnes.

M. MAHARG: Il n'y a qu'onze cents milles de Moosejaw à Vancouver. Il y a onze cents et quelques milles. La plus grande partie de ces rails seront employés dans l'Alberta, et ne seraient transportés qu'à cinq ou six cents milles.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais c'est un parcours dispendieux.

M. MAHARG: Oui.

M. MCKENZIE: Lorsque le canal de Panama a été ouvert, les gens de la Nouvelle-Ecosse délivraient les rails par eau. Ce serait peut-être meilleur marché de cette manière que de les transporter toute la distance par chemin de fer?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous vous rappellez peut-être que lorsque M. Wolvin a comparu en qualité de témoin, j'ai attiré son attention sur ce fait, que la veille on avait donné une commande de cinquante mille tonnes à l'*Algoma Steel Company* à cinquante-cinq dollars la tonne, et il a alors dit qu'il était prêt à accepter une commande de ce genre. Si cela est exact, il ne devrait pas y avoir de difficulté à placer cette commande.

M. HOCKEN: Le ministre des Chemins de fer a déclaré cela au comité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il ne devrait pas y avoir la moindre difficulté. Je pense que M. Wolvin a déclaré cela.

M. CHISHOLM: Je crois qu'il se poursuit des négociations entre les chemins de fer et la *Dominion Steel.*

Le président suppléant:

Q. Avez-vous quelque chose à ajouter, M. Delaney?—R. Je pense que toute la question a été épuisée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce que quelqu'un a d'autres questions à poser à ce témoin?

M. MAHARG: Je pourrais lui demander une ou deux questions sur la situation en général.

M. Maharg:

Q. Quelles sont les conditions générales des mineurs prises dans l'ensemble? Est-ce qu'ils sont prospères ou s'ils sont dans la misère? Pensez-vous que dans l'ensemble ils font des épargnes pour les mauvais jours ou s'ils ne font que vivre au jour le jour?—R. Dans la majorité des cas ils végètent.

Q. Ils ne font pas du tout d'épargnes pour les mauvais jours dans l'ensemble??—R. Non, les mineurs sont généralement pères de nombreuses familles....

M. CHISHOLM: Que Dieu les en bénisse.

Le président suppléant:

Q. Est-ce que quelques-uns d'entre eux sont les propriétaires des maisons qu'ils habitent?—R. Quelques-uns sont propriétaires, mais la proportion n'est pas forte. Ils n'en ont pas la chance.

M. Maharg:

Q. Alors, votre argument tel que je le comprends de vos mineurs, c'est que si même le coût de la vie baissait considérablement, afin que les mineurs vivent dans l'aisance, ils ne pourraient pas accepter une réduction de gages; même si le coût de la vie baissait—pas jusqu'au niveau où il a déjà été—mais s'il baissait de la moitié—s'il a doublé, disons qu'il baisse de la moitié—est-ce que les mineurs pourraient alors accepter une réduction dans leurs gages, et vivre encore dans l'aisance?—R. En réponse à cette question, je dirais que notre ligne de conduite vise à rehausser le niveau de vie des mineurs et nous combattons dans ce but, et ce que nous avons réellement fait par le passé ça été de suivre la cherté de la vie; nous ne l'avons jamais dépassée, nous n'en avons jamais eu la chance, et s'il se produisait une telle chose qu'un déclin dans le coût de la vie, et que nous puissions maintenir notre échelle de salaires durant une certaine période, ce serait autant de plus en faveur de l'augmentation ou du rehaussement dans le niveau de vie des mineurs.

[M. W. P. Delaney.]

Q. Je pourrais vous poser une autre question, et je n'exige pas que vous me donniez de réponse, vu que c'est peut-être une question délicate pour vous à discuter, mais, est-ce que les mineurs pris dans l'ensemble sont assez économes? C'est-à-dire, est-ce qu'ils dépensent leur argent d'une manière sensée, ou s'ils le gaspillent en dépenses dont ils pourraient se passer?—R. Je ne sache pas qu'ils fassent cela.

Q. Pas plus que n'importe quelle autre classe d'hommes?—R. Non, pas autant que n'importe quelle autre classe d'hommes, comme question de fait.

M. Hocken:

Q. Quel loyer paient-ils pour leurs maisons — quelle est la moyenne?—R. Ils paient jusqu'à — je pense que la moyenne serait d'environ six dollars ou six dollars et demi par mois.

M. HOCKEN: C'est là une considération très importante, monsieur le président.

Le TÉMOIN: Il y a aussi à considérer le genre de maisons qu'ils habitent.

M. MAHARG: On a rendu témoignage hier, M. Hocken, que les maisons sont évaluées à environ cinq cents piastres, et c'était à peu près leur valeur, selon ce que l'enquête a révélé, de sorte que ce loyer va de pair avec les autres centres, selon l'évaluation.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions à poser? Avez-vous fini d'interroger le témoin? Si vous avez fini nous allons dire au témoin de se retirer.

Le comité s'ajourne jusqu'à lundi, le 9 mai 1921, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
LUNDI, le 9 mai 1921.

Le comité spécial nommé afin de s'enquérir sur toutes les questions se relatant à l'approvisionnement futur de combustible au Canada, se réunit à 10.45 heures du matin, M. Steele, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Le comité veut-il avoir la bonté de faire silence. M. Anrep, du ministère des Mines est ici, comme témoin. Il s'est occupé de recherches sur les tourbières depuis quelque temps.

On appelle, on assermente et on interroge M. A. ANREP.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Je suis spécialiste en tourbe à la Commission géologique.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Je l'ai occupée depuis treize ans au premier mai.

Q. Avez-vous consacré toute votre attention à la question des tourbières?—R. Entièrement, au sujet des recherches sur les tourbières, en Russie, en Suède, au Danemark, en Irlande, en Ecosse, et un peu en Angleterre, parce qu'il n'y a qu'un très petit nombre de tourbières dans ce pays.

Q. Etes-vous Canadien?—R. Je suis Russe de naissance, né de parents suédois, et je suis sujet britannique à l'heure actuelle.

Q. Où avez-vous acquis les premiers éléments qui vous ont rendu apte à faire des recherches sur l'industrie de la tourbe?—R. C'est mon père qui m'a enseigné les premiers éléments. Il était alors l'homme qui s'y connaissait le mieux en tourbe en Europe.

Q. Il vivait en Russie?—R. En Russie, à Moscou.

Q. J'ai suivi un cours complet d'arts et un cours scientifique en Suède à l'école sur l'industrie de la tourbe du gouvernement sur la construction de machines et j'ai eu un entraînement pratique dans les recherches pour diverses firmes importantes, comme la Sir William Ramsey et la Sir Mackenzie Wallace en Angleterre, et pour diverses autres entreprises bien connues en Suède.

Q. En recherches sur la question de la tourbe?—R. Oui. Sir William Ramsey est un chimiste bien connu.

Q. Vous avez préparé une déclaration?—R. Oui.

Q. Vous pourriez la soumettre maintenant au comité?—R. On a posé plusieurs questions à la Commission géologique, aussi bien qu'à moi, lesquelles j'ai inscrites ici et auxquelles je désire répondre. Il y a quatre questions.

Q. Par qui ces questions sont-elles soumises?—R. Elles ont été énoncées d'une manière pratique par la Commission géologique, et on en a donné une copie au ministère.

Mémoire

Il doit être répondu aux questions suivantes à l'enquête sur la tourbe devant avoir lieu à la Chambre des Communes.

1. *Pour quelle raison M. Anrep a-t-il été nommé en qualité de spécialiste en tourbe pour le gouvernement canadien.*

Le 12 juin 1906, une pétition a été signée par un grand nombre de personnes influentes dans diverses parties du Canada, demandant qu'il se fasse des recherches

approfondies sur tous les gisements de tourbe du pays, laquelle a été adressée à l'honorable Frank Oliver, ministre de l'Intérieur, et ensuite transmise pour exécution à l'honorable W. Templeman, ministre des Mines. Comme résultat de cette pétition, le 14 mai 1907, M. Eric Nystrom, I. des M. de la division des mines, a reçu instructions du docteur Eugène Haanel, le directeur de la division des Mines, de se rendre dans le moins de délai possible en Suède, en Norvège, en Finlande, au Danemark, en Allemagne, en Hollande, et en Irlande dans le but d'étudier et de faire rapport sur l'industrie de la tourbe dans ces pays.

Les résultats des recherches faites par M. Nystorm sur l'industrie de la tourbe dans ces pays, ont été la publication de son rapport sur la tourbe et le lignite. Leur fabrication et leurs emplois en Europe.

Alors qu'il voyageait en Europe on a conseillé à M. Nystrom d'avoir un entretien personnel avec mon père, en Suède, vu qu'on croyait qu'il obtiendrait plus de renseignements par ce moyen que par correspondance. On réalisera la raison pour laquelle M. Nystrom est entré en communication immédiate avec M. Anrep, par la brève description des activités de M. Anrep père, dans le nord de l'Europe.

En 1880 M. Anrep a construit sa première machine pour l'exploitation de la tourbe en Russie pour le comte Lebaschoff, l'aide-de-camp d'Alexandre III.

Au concours international de machines pour l'exploitation de la tourbe, tenue en 1883 à Bissereva, la machine Anrep a reçu la plus haute récompense sur au delà de onze concurrents représentant les maisons les plus importantes d'Europe. En 1897 à la foire de Nischni-Nowgorad—il a reçu la grande médaille d'or, et en 1901, il y avait en opération au delà de 1,000 de ces machines pour l'exploitation de la tourbe. Celles-ci avaient une production totale d'environ 4,000,000 de tonnes de tourbe séchée à l'air selon le système Anrep. Dans le voisinage de Moscou seulement, il y avait alors en opération à peu près cinq cents machines pour l'exploitation de la tourbe. Plus tard, ces machines ont été éparpillées dans tout l'empire russe, à partir de l'Oural jusqu'à la mer Baltique, et du golfe de Finlande jusqu'à la mer Noire.

Comme reconnaissance de ses travaux pour l'industrie de la tourbe en Russie, l'inventeur a reçu en 1897 une pension à vie de Nicolas II. En 1900, grâce à ses relations d'affaires avec les fonderies Munktel's à Eskilstuna, Suède, ses machines ont été encore améliorées, et on a construit et placé sur le marché un nouveau type de machine à arbre de couche unique.

A la foire de Gefle de 1901, Anrep a reçu d'Oscar II la coupe d'honneur "pour travaux couronnés de succès pour l'avancement de l'industrie de la tourbe".

Durant les épreuves de différentes machines pour l'exploitation de la tourbe en 1904, sur la tourbière de Stafsjo près de Ljungby, Suède, lesquelles ont été tenues aux frais du gouvernement et sous sa direction, cette machine a encore reçu les plus hautes récompenses.

La principale maison construisant des machines pour l'exploitation de la tourbe, en Allemagne, à savoir: "Dolberg", à Rostock, a conclu des arrangements avec Anrep pour la fabrication de machines selon son système. Plus tard, il a travaillé de concert avec les fonderies Abjorn Anderson à Svedala, et il a apporté d'autres améliorations dans les détails de la construction. Il a aussi devisé des moyens pour le transport et l'étendue de la tourbe en pulpe sur le champ. L'inventeur a consacré son temps dans ces dernières années à un excavateur adapté spécialement pour servir sur nos tourbières remplies de souches. C'était la seule chose qui manquait pour l'achèvevement de la méthode splendide qui a été introduite au Canada et qui a été éprouvée à la tourbière d'Alfred, et acceptée comme étant un appareil efficace par le comité sur la tourbe du gouvernement.

Comme je travaillais sous la surveillance de mon père, et que j'avais consacré tout mon temps au développement de l'industrie de la tourbe, j'ai fait beaucoup d'investigations de tourbières en Russie, en Suède, en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, et à cause de mon expérience personnelle et de la renommée européenne de mon

[M. A. Anrep.]

père dans la fabrication de la tourbe, on m'a demandé de venir au Canada, de faire des recherches et de construire la première installation pour le séchage de la tourbe à l'air au Canada.

2. *En quoi ont consisté les fonctions de M. Anrep jusqu'ici?*

Le 1er mai 1908 j'ai été nommé par la division des Mines afin de commencer les investigations sur les tourbières canadiennes, et au cours de ces travaux de choisir une tourbière convenable pour la construction d'une usine à tourbe. Pendant que je faisais ces recherches, les machines pour la construction d'une installation pour l'exploitation de la tourbe sont arrivées de Suède. Dans l'intervalle, on a considéré qu'il était sage de se servir du décortiqueur Anrep avec la machine anciennement en opération à la tourbière de Victoria Road, située sur le chemin de fer du Grand-Tronc, de Lorneville Junction à Coboconck, afin d'éprouver le système de M. E. V. Moore, pour la fabrication de la tourbe. On a découvert bientôt cependant, que la condition de l'installation était rien moins que bonne, et afin de l'éprouver convenablement, il était nécessaire d'avoir plus de temps et d'argent qu'il y en avait alors de disponible; le but étant de fabriquer assez de tourbe pour l'installation à gaz en voie de construction, et d'éprouver la machine Anrep pour l'exploitation de la tourbe. Ces travaux ont commencé dans la première partie d'août. La machine a répondu à tout ce qu'on attendait d'elle, et avec les dispositions convenables, elle pouvait facilement traiter par jour une quantité de tourbe humide équivalente à 25 ou 35 tonnes de tourbe. La construction du reste de l'installation s'est révélée comme trop compliquée. Même si l'installation avait été construite convenablement, sa praticabilité pour cette fin était douteuse.

Au commencement de l'été de 1909 il a été fait des recherches sur quelques autres tourbières en juillet et en août. Septembre et octobre ont été consacrés au développement de la tourbière du gouvernement, à Alfred, Ontario, et à l'installation de la machine Anrep pour l'exploitation de la tourbe avec un transporteur et une plateforme qui ont été transportés de Victoria Road à Alfred. A la fin de mai 1910, j'ai terminé la construction de l'installation, et la fabrication de la tourbe pour la première saison a été commencée et continuée jusqu'à la fin d'août 1910.

Cette installation a fonctionné durant l'année 1910-11, alors que 3,200 tonnes de tourbe avec une humidité de 25 pour cent ont été fabriquées. Sur ce nombre, 1,200 tonnes de tourbe ont été fabriquées durant la première année (1910) et vendues à un prix de $3.50 la petite tonne à Ottawa.

En 1913 l'installation a été vendue à une compagnie privée et les opérations ont pris une plus grande envergure. Des appareils mécaniques, à savoir, un excavateur mécanique très efficace (système Anrep) ont remplacé les machines à main. Avec cette installation on s'attendait à ce que le coût de la fabrication baissât considérablement.

Le combustible fabriqué par le gouvernement à Alfred a été vendu au public à Ottawa et à Alfred et aussi au ministère des Travaux publics. Une quantité considérable a été employée aux usines à gaz, à l'usine pour l'épreuve du combustible qui a été construite à Ottawa, la même année que l'installation d'Alfred, et munie de la brosse dure nécessaire, de l'extracteur de goudron, etc., pour des fins de démonstration et pour faire des essais dans l'intérêt du public.

Au commencement de la guerre les travaux pour la conduite d'autres expériences dans la fabrication de la tourbe à Alfred ont dû cesser par suite du manque de fonds.

Le 24 avril 1918 un comité commun sur la tourbe a été nommé par les gouvernements fédéral et de l'Ontario.

En 1919 ces gouvernements ont construit de concert deux types améliorés d'installations pour la fabrication de la tourbe à Alfred, Ontario, dans le but d'obtenir des données exactes sur l'installation la plus efficace pour la fabrication de la tourbe

devant être introduite sur ce continent. Les systèmes essayés sont ceux de A. Anrep, père, et de E. V. Moore.

On pourrait obtenir les résultats de ces investigations du comité sur la tourbe.

A partir de l'année 1908 et pendant chaque été jusqu'à l'heure actuelle, il a été accompli des recherches sur les tourbières dans tout le Dominion, afin d'établir l'étendue, la qualité, la profondeur et la valeur commerciale des tourbières disponibles. Les résultats de ces recherches ont été publiés par la division des Mines, et on s'attend à ce que la Commission géologique émette d'autres publications sous la forme de bulletins annuels.

Suit la superficie totale ayant fait l'objet de recherches dans cette province, jusqu'à date:

Dans l'Ontario, approximativement, 112,243 acres, qu'on estime produire environ 97,025,000 tonnes de tourbe séchée à l'air, renfermant 25 pour cent d'humidité et de fragments de tourbe à une humidité de 20 pour cent.

Dans le Québec, approximativement 89,829 acres, qu'on évalue pouvoir produire à peu près 86,742,000 tonnes, de tourbe renfermant 25 pour cent d'humidité et de fragments de tourbe à 20 pour cent d'humidité.

Dans l'Ile du Prince-Edouard, environ 5,356 acres, qu'on évalue pouvoir produire environ 1,200,000 tonnes de tourbe contenant 25 pour cent d'humidité et de fragments de tourbe renfermant 20 pour cent d'humidité.

Dans la Nouvelle-Ecosse, environ 6,671 acres, qu'on évalue pouvoir produire environ 47,000,000 de tonnes de tourbe, renfermant 25 pour cent d'humidité et de fragments de tourbe renfermant 20 pour cent d'humidité.

Dans le Nouveau-Brunswick, approximativement 2,812 acres qu'on évalue pouvoir produire environ 2,002,000 tonnes de tourbe renfermant 25 pour cent d'humidité et de fragments de tourbe avec une humidité de 20 pour cent.

3. *L'historique de l'industrie de la tourbe au Canada avant que le gouvernement fédéral ne prît une part active à son développement.*

Dans diverses parties des provinces d'Ontario et de Québec, il avait été accompli un grand nombre d'expériences, avant l'année 1908 relativement à la fabrication de la tourbe comme combustible, et la rumeur avait couru qu'il avait été dépensé inutilement au delà de $2,000,000 dans ces expériences pour mettre à l'essai diverses inventions et aussi dans l'avancement de bien des projets hardis.

Au cours des investigations que j'ai faites sur les tourbières j'ai pu recueillir d'après des listes de renseignements les déboursés approximatifs relatifs à la construction de diverses installations pour la fabrication de la tourbe comme combustible dans les régions que voici:

Beaverton, Ontario	approximativement	$ 45,000
Dorchester, Ontario	"	40,000
Victoria Road, Ontario	"	40,000
Guelph, Ontario	"	45,000
Farnham, Québec	"	75,000
Lac du Bonnet, Manitoba	"	45,000
Perth, Ontario	"	45,000
Alfred, Ontario	"	50,000
		$ 385,000

[M. A. Anrep.]

Welland, où on a dit qu'il avait été dépensé au delà de..	$ 200,000
Brockville, Ontario..	45,000
Rondeau, Ontario..	40,000
Julius, 200 milles à l'est de Winnipeg..	35,000
Fort Francis, Ontario..	45,000
Newington, Ontario..	45,000
St-Hyacinthe, Québec..	20,000
Dans le Nouveau-Brunswick seulement il a été dépensé au delà de..	150,000
Ce qui fait un total approximatif de..	$ 965,000

Le tableau précédent ne comprend pas un grand nombre d'endroits où on a englouti de l'argent dans le même but. Le plus grand nombre de ces tourbières ont été brûlées et les autres ont été abandonnées. D'après ce qui précède, on peut constater qu'environ un million de piastres des fonds publics ont été dépensés. dans l'essai de diverses sortes d'inventions dans le but de fabriquer du combustible artificiel avec de la tourbe séchée.

Afin d'empêcher le public de s'engager dans d'autres dépenses inutiles, le gouvernement fédéral a cru qu'il était sage de faire résoudre le problème de la tourbe par des experts ayant de l'expérience et des connaissances.

4. *Quelles sont les possibilités futures relativement au développement de l'industrie de la tourbe au Canada?*

Il y a beaucoup à dire en faveur du développement de nos tourbières, surtout dans un pays comme le Canada où les industries se développent avec rapidité et où la population augmente constamment. Par suite des hivers longs nous dépendons de la chaleur artificielle dans nos logements, et pour cette raison, un combustible bon marché fabriqué dans notre propre pays devient l'un des facteurs les plus importants pour la prospérité de la nation.

Malheureusement, nos gisements de charbon sont situés dans l'extrême est et dans l'extrême ouest, et la longue distance à parcourir afin que ce combustible parvienne aux provinces du centre en rend le prix prohibitif, ce qui nous laisse dans la dépendance des Etats-Unis pour nous fournir la quantité nécessaire pour notre bien-être et pour le maintien de nos industries.

La nature nous a fourni, dans une certaine mesure, des gisements abondants et excellents de tourbe pour combustible, qui offrent une très grande importance. D'une manière approximative, il a été évalué que nous en avons au Canada 37,000 milles carrés, desquels il n'y en a eu qu'une fraction d'examinée jusqu'ici. Cela nous démontre que c'est notre devoir d'essayer d'exploiter nos tourbières dans le plus court espace de temps possible et de manière à aider notre population à se chauffer confortablement. En outre nous aurons l'avantage de l'argent dépensé dans l'industrie de la fabrication de la tourbe, et une partie du capital employé dans l'achat de charbon restera au pays.

C'est notre devoir de nous arrêter à considérer ce qui nous arriverait si l'importation du charbon des Etats-Unis, s'arrêtait dans les circonstances actuelles. C'est dommage qu'un grand nombre d'entre nous ne réalisent pas que nos ressources en combustible dans cette partie du Canada sont très limitées et que nous importons des Etats-Unis presque tout le charbon consumé dans les provinces de Québec et d'Ontario. Pourquoi ne pas remplacer une partie de ce charbon par de la tourbe de nos tourbières et conserver en même temps nos forêts. On pourrait en employer de grandes quantités dans toute la région agricole, dans les villes et les villages pour des fins domestiques, en l'employant dans les "tortues", les petits poêles, les cuisinières,

les foyers et même avec les précautions convenables dans nos fournaises, durant les mois d'octobre, de novembre, et aussi de mars et d'avril.

Naturellement, pour notre approvisionnement de houille pour des fins industrielles nous serons toujours plus ou moins dans la dépendance de nos voisins du Sud; mais nous devrions certainement pouvoir, dans une grande mesure, éliminer l'importation du charbon pour usages domestiques, qui enlève annuellement, des millions de dollars à ce pays.

Je ne fais pas mention de la construction d'une installation pour la fabrication de la tourbe comme combustible, ou du coût de la fabrication, ni à quel prix la tourbe a été fabriquée à Alfred, et à quel prix elle a été vendue à Ottawa, vu que tous ces chiffres peuvent être obtenus du comité sur la tourbe, et ne sont pas actuellement de mon ressort.

(Signé) A. ANREP.

Le président:

Q. Etes-vous en mesure de nous donner des renseignements sur le sujet du coût de la fabrication de la tourbe?—R. Je suppose que je le pourrais, mais ce n'est pas réellement de mon ressort. Est-ce que je n'empiéterais pas sur les droits du comité, parce que je n'ai rien à faire avec le comité à l'heure actuelle.

Q. Laissez-moi vous répéter la question que voici: "Pourquoi ne pas remplacer une certaine partie de ce charbon importé par de la tourbe de nos tourbières"?—R. Je ne vois aucune raison pour que nous ne le fassions pas.

Q. Je suppose que nous devons débuter par le fait que nous n'avons pas assez de tourbe fabriquée à l'heure actuelle disponible pour remplacer beaucoup de charbon? —R. Oui.

Q. Pourquoi ne l'avons-nous pas?—R. Pour le motif bien simple que je ne pense pas que les gens aiment ce combustible. Nous n'avons pas fait assez de publicité. Je sais par expérience que la petite quantité de combustible que nous avons fabriquée en 1909 et en 1910, aussi bien que cette année a été très bien accueillie à Ottawa. Elle a été entièrement vendue.

Q. Et vous en avez produit combien?—R. En tout?

Q. Le maximum?—R. Je suppose que nous avons produit l'an dernier de quatre mille à cinq mille tonnes, entre quatre mille et cinq mille tonnes. Durant les deux années pendant lesquelles j'en ai fabriqué, 3,200 tonnes.

Q. La question se résume à ceci, vous prétendez qu'il est possible de fabriquer de la tourbe?—R. Je pense que vous allez remarquer que de 1883 à 1901 en Russie. . .

Q. Nous parlons maintenant de la tourbe canadienne.—R. J'allais précisément citer un exemple. A cette époque on n'y fabriquait pas assez de tourbe pour en parler, et il n'y avait que la question de la fabrication des machines. Dans une période d'environ douze ans, on en a fabriqué 4,000,000 de tonnes.

Q. Oui, mais dans l'Ontario. Vous y avez travaillé depuis longtemps?—R. Treize ans.

Q. Et pendant plusieurs années avant cela, vous avez fait des expériences?—R. Oui.

Q. L'industrie de la tourbe est arrivée à une production d'environ quatre à cinq milles tonnes par année?—R. Oui.

Q. Etes-vous d'avis qu'on peut fabriquer la tourbe pour en tirer un combustible satisfaisant, un substitut assez bon pour le combustible dont nous nous servons dans l'Ontario?—R. Je le crois.

Q. Pourquoi cela ne se fait-il pas?—R. En premier lieu, je pense que nous sommes trop conservateurs. Cela nous prend beaucoup de temps à nous habituer à quelque chose de nouveau.

Q. Il n'y aurait aucune difficulté à vendre toute la production?—R. Aucune. Il n'y a jamais eu de difficulté.

Q. Pourquoi ne l'a-t-on pas produite? Un débouché existait?—R. La première raison c'est que les gens n'aiment pas à placer leur argent à faible intérêt. Il a été démontré hors de tout doute aux gens qu'ils ne recevraient jamais plus de six ou de sept pour cent sur leur capital.

Q. Cette installation du gouvernement est réellement une installation expérimentale?—R. C'est une installation expérimentale.

Q. Et pour que l'industrie de la tourbe prenne une extension suffisante pour répondre aux besoins du commerce, il faudrait le placement de capitaux suffisants?—R. Oui.

Q. Savez-vous si on a tenté des efforts en ces dernières années afin d'intéresser les capitaux privés?—R. Je présume que c'est dans ce but que le comité sur la tourbe a été formé, afin de mettre à l'essai les diverses installations et d'en donner les renseignements au public.

M. Keefer:

Q. Des capitalistes privés ont fait plusieurs tentatives dans ces dernières années afin de la développer. Par exemple, Fort Francis; on y a englouti beaucoup d'argent. —R. J'en ai parlé dans mon mémoire.

Q. La même chose est arrivée à Welland ?—R. D'après ce que j'ai pu constater on a dépensé environ 1,000,000 de piastres avant 1908.

Q. Toutes ces expériences ont été tentées dans le but de trouver quelque moyen de fabrication pratique, non pas de faire sécher la tourbe au soleil, mais simplement de la comprimer et d'en éliminer l'humidité?—R. Elles ont été tentées d'après la base de faire sécher la tourbe artificiellement.

Q. Vous connaissez très bien ce sujet, et j'aimerais à avoir votre avis. Je crois que les résultats de vos expériences ont fait voir que le moyen naturel de la faire sécher—de la faire sécher au soleil—est le seul moyen économique de la manutentionner jusqu'à présent?—R. Jusqu'ici.

Q. Peut-être va-t-on découvrir quelques autres procédés satisfaisants?—R. Oui.

Q. Mais jusqu'ici on ne fait que l'extraire, la laisser sécher au soleil durant l'été, et ensuite la vendre?—R. Oui.

Q. Cela se fait à Alfred?—R. Oui.

Q. Quel en est le coût à Alfred?—R. Quatre piastres.

Q. On a demandé à la Chambre en 1920, quel en était le coût, et on a répondu que le coût y compris tous les faux frais était de trois piastres et cinq cents en 1911. Sans doute, le coût serait un peu plus élevé actuellement?—R. L'an dernier, j'ai compris que le coût de la fabrication y compris l'intérêt et le fonds d'amortissement à l'installation d'Alfred, f. à b., était de quatre piastres la tonne.

Q. Alors la différence entre ce prix et le prix de vente s'expliquerait par le transport, la manutention?—R. Les frais de transport s'élèvent à une piastre et quarante-deux cents à Ottawa.

Q. Alors il faut allouer un profit raisonnable pour la distribution et la vente?—R. Oui, on demande deux piastres la tonne pour la livraison et le reste pour la vente.

Q. Vous en avez fait l'expérience, l'ayant brûlée dans votre propre maison, comment avez-vous trouvé qu'elle brûlait dans un foyer?—R. J'ai trouvé qu'elle donnait de très bons résultats dans ma cuisinière. Je m'en suis servi tout l'hiver.

Q. Vous vous en êtes servi tout l'hiver?—R. Oui.

Q. Et dans les autres appareils de chauffage?—R. Je m'en suis servi dans les foyers et dans ma fournaise.

Q. Et elle a donné de bons résultats dans les foyers?—R. De très bons.

Q. Et dans la fournaise?—R. Dans une fournaise, on ne peut s'en servir qu'en mars et en avril. . .

Q. Elle convient admirablement de bonne heure au printemps et tard en automne? —R. Oui.

[M. A. Anrep.]

Le président:

Q. Pourquoi pas en hiver?—R. Tout simplement parce qu'elle demande trop d'attisement et que nos fournaises ne sont pas adaptées à son usage.

M. Keefer:

Q. M. Anrep, je l'ai mélangée avec un petit peu d'anthracite, du charbon "pea"—et j'ai obtenu de très bons résultats? Avez-vous déjà essayé ceci?—R. Oui.

Q. Comment vous en êtes-vous tiré?—R. J'ai trouvé que cela donnait de très bons résultats. Quand le feu baissait et que je voulais le rallumer vivement, je mettais de la tourbe sur le feu et ensuite je mettais le charbon dessus.

Q. Y aurait-il moyen de la brûler dans les fournaises?—R. Que voulez-vous dire?

Q. En mélangeant de la tourbe et du charbon "pea" dans une fournaise, est-ce que cela donnerait de bons résultats?—R. Oui et non. Je ne pense pas que les résultats seraient satisfaisants dans un temps très froid.

Q. Pas quand le temps est rigoureux?—R. Non, parce qu'elle brûle trop vite.

Q. Est-ce que l'anthracite ne l'empêcherait pas de brûler avec trop de rapidité?—R. La difficulté consiste en ceci que l'anthracite trouve assez de chaleur dans la tourbe pour brûler avec rapidité lui aussi.

Q. Quelle est la proportion en pouvoir calorifique? Que diriez-vous d'une tonne de tourbe par comparaison avec une tonne de charbon, soit semi-bitumineux, ou anthracite?—R. Avant la guerre le meilleur anthracite équivalait à 1.8 tonne de tourbe.

Q. Presque deux tonnes?—R. Presque deux tonnes.

Q. Deux tonnes moins un cinquième?—R. Oui. Après des expériences approfondies dans les laboratoires mécaniques nous avons constaté que la valeur calorifique de l'anthracite actuel est plus faible, on peut dire qu'une tonne et demie de tourbe est égale à une tonne de charbon.

Q. Est-ce que vous parlez de l'anthracite?—R. Oui.

Q. Quelle est la proportion en comparaison de la houille grasse?—R. La houille grasse a pratiquement la même valeur calorifique que l'anthracite.

Q. Que la tourbe?—R. Non, que...

M. Maharg:

Q. Que la houille grasse?—R. Non, que l'anthracite naturellement, seulement la combustion est plus rapide et elle brûle plus vite.

M. Chisholm:

Q. Rien qu'une question: vous avez parlé de tourbe sèche?—R. Oui.

Q. Voulez-vous dire séchée à l'air ou manufacturée?—R. Cela ne fait aucune différence. Dans le cas de la tourbe peu importe la manière qu'on emploie pour la faire sécher; elle a toujours la même valeur calorifique.

Q. Vous voulez dire que vous pouvez, avec l'air ou le soleil, la sécher aussi bien qu'avec n'importe quel appareil?—R. Artificiellement?

Q. Oui.—R. Malheureusement ou heureusement—je ne puis pas vous dire lequel—jusqu'à présent toutes les installations artificielles ont échoué complètement, parce qu'on a découvert qu'afin de faire sécher une tonne de tourbe, il faut dans bien des cas une demi-tonne de charbon.

Q. J'y arrivais...

M. Hocken:

Q. Connaissez-vous un homme du nom de Graham à Toronto?—R. M. Graham, de Toronto? Non, je ne crois pas.

Q. Il a conçu une sorte de machine pour le pressage de la tourbe.—Pour le pressage artificiel?

Q. Oui.—R. Non; j'en ai entendu parler. Il nous arrive quelque chose d'étrange dans notre ministère chaque année, en ce sens que nous recevons quatorze ou quinze —cette année nous en avons reçu vingt-deux—brevets de divers pays, pris au Canada, pour le pressage de la tourbe, ou du moins pour faire sortir l'eau de la tourbe, et chacun de ces systèmes a été mis à l'épreuve sur une petite échelle, mais ils semblent avoir tous failli.

M. Keefer:

Q. On n'a pas pu jusqu'ici faire mieux que la nature?—R. C'est la substance gélatineuse de la tourbe qui empêche d'en extraire l'eau. Comme vous le savez, la tourbe à son état naturel, renferme de quatre-vingt-cinq à quatre-vingt-dix pour cent d'eau. C'est comme d'essayer de prendre un peu de tourbe dans la main et d'essayer de le serrer; il n'en sortira pas une goutte d'eau; toute la tourbe sort entre les doigts comme une pâte.

Q. Mais lorsqu'elle est séchée à l'air elle forme un combustible très satisfaisant au printemps et à l'automne, pour la cuisine, ainsi que pour les fournaises et les foyers? —R. Oui, dans ces cas. Le comité s'est efforcé de trouver quelque chose qui répondra à cette fin. Cinq ou six personnes ont envoyé leurs demandes, et M. Moore vient justement d'inventer quelque chose ressemblant à un épandeur qui promet de donner les meilleurs résultats. On ne s'en servira pas l'hiver prochain. On est en train de le construire aux Etats-Unis. On n'a pas pu adjuger l'entreprise assez tôt pour le construire ici.

Le président:

Q. Voulez-vous avoir la bonté de dire en peu de mots quelles méthodes vous avez employées pour la fabrication de la tourbe à cet endroit?—R. La tourbe est levée mécaniquement, l'appareil est placé sur une voie et fonctionne diagonalement. Il creuse une tranchée à un angle d'environ quarante-cinq degrés, et pour cette raison il lève toutes les couches simultanément, et toutes celles-ci, parce que dans quelques cas les couches inférieures sont plus imprégnées d'humidité et celles du haut le sont moins. Toute la machine repose sur des "chenilles" et se meut automatiquement en suivant la tranchée. Après la levée de la tourbe, celle-ci est jetée dans uns trémie de laquelle elle passe dans un décortiqueur, et où elle est décortiquée à fond, et plus elle l'est, plus elle devient homogène, et une macération prolongée en fait sortir la matière gélatineuse. Lorsque celle-ci est étendue elle vient à la surface et empêche la tourbe d'absorber une plus grande quantité d'humidité après qu'elle a été déposée sur le champ pendant vingt-quatre heures.

M. Keefer:

Q. Et vous dites que l'eau ne l'affectera pas?—R. Non. Aussitôt qu'il pleut, la matière gélatineuse semble se contracter, et lorsqu'il fait soleil les pores s'ouvrent et l'évaporation commence. Alors la tourbe est déposée dans des wagonnets à bascule qui sont remorqués par câbles sur les voies. Formant un angle droit avec l'excavation se trouve un petit épandeur qui fonctionne indépendamment au moyen d'un moteur à gazoline, et celui-ci étend la tourbe à angle droit avec la machine, sur une longueur de neuf cents pieds, et sur une largeur d'à peu près huit pieds. A l'extrémité de l'épandeur se trouvent des couteaux qui divisent les tranches à une distance de quatre pouces et demi à cinq pouces les unes des autres, ce qui fait des tranches de cinq pouces— ayant une épaisseur de quatre à cinq pouces. Après que la tourbe est étendue, un tambour spécial muni de couteaux roule sur la tourbe et la coupe en blocs, et on les laisse là pour qu'ils sèchent—ce champ a trois mille pieds de long par neuf cents de large, tel est le champ—et naturellement le tambour a suivi la tranchée sur cette distance de trois mille pieds, ce qui prend beaucoup de temps, parce qu'il excave sur une super-

ficie de quarante-cinq pieds par neuf ou dix, ce qui dépend de la profondeur de la tourbière.

Q. Par jour?—R. Non, il n'excave qu'environ vingt-cinq, trente ou quarante pieds linéaires par jour. Après deux semaines la tourbe est assez sèche pour qu'on la retourne et qu'on en forme des cubes. On lui donne la forme de cubes dans de petites ruches qui ressemblent exactement à des ruches d'abeilles, ce qui fait circuler l'air partout. Je crois qu'on est à perfectionner un procédé qui va faire cela automatiquement, alors que c'était fait à la main auparavant. Puis il faut l'éprouver pour connaître l'humidité. La tourbe devrait être immédiatement emmagasinée pour l'expédition. On ne doit pas la laisser sur le champ bien longtemps, parce que cela lui cause un grand dommage. Elle perd sa cohésion, mais une fois qu'elle est expédiée, ou même mise en monceaux, ou de n'importe quelle manière qu'on puisse la rassembler en grandes quantités, elle demeure en bon état durant des années. Naturellement, nous avons un dispositif automatique pour recueillir la tourbe et en remplir les wagons, et les livraisons se font d'après la base ordinaire.

Q. A quelle distance peut-on la transporter?—R. La distance à parcourir ne fait pas la moindre différence, monsieur. C'est le chargement.

Q. Mais je veux dire en ce qui concerne le coût du transport?—R. Réellement, il est inutile que nous sachions cela au Canada, car nous avons des tourbières partout, à tous les cinquante ou cent milles.

Q. Oui, je sais qu'il y a des tourbières un peu partout, mais est-ce que leur exploitation est économique?—R. Elles sont éparpillées par tout le Canada, ou du moins dans tout l'Ontario et le Québec.

Q. Ces travaux d'expérimentation exécutés à Alfred l'ont été de concert par les gouvernements de l'Ontario et d'Ottawa?—R. Oui.

Q. Est-ce que quelques-unes des provinces ont étudié la question?—R. Non, monsieur; elles attendent les résultats de ces travaux.

Q. Ai-je raison de comprendre qu'il y a des tourbières dans toutes les provinces qu'il est économique d'exploiter?—R. Non, monsieur. Il y en a quelques-unes dans l'Ile du Prince-Edouard, dans la Nouvelle-Ecosse, dans la province d'Ontario et dans la province de Québec; mais pas dans l'Ouest.

Q. Il y a un assez grand nombre de gisements entre le lac Supérieur et Winnipeg? —R. Oui, monsieur, mais ils ne conviennent pas à la fabrication du combustible.

Q. Savez-vous ce qui concerne le district de la English River. J'en ai entendu parler il y a peu de temps?—R. Je n'ai fait aucun travail là-bas, mais j'en ai entendu parler.

Q. Vous parliez de la région de Fort Francis?—R. Oui, et de celle de la rivière La Pluie.

M. Chisholm:

Q. Connaissez-vous les tourbières de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Où se trouvent-elles?—R. Il y en a quelques-unes près d'Halifax.

Q. Oui, je sais cela.—R. Cependant, elles ne sont pas très considérables. Puis il y en a près de Yarmouth et d'Argyle. Ce sont celles que nous avons examinées.

Le président:

Q. Et les gisements d'Ontario? Dites-nous où sont les meilleurs gisements d'Ontario?—R. Il y en a un excellent près de Bradford—non, Brantford.

M. KEEFER: Il y a celui de Bradford aussi.

Le TÉMOIN: Celui-ci est Brantford, B-r-a-n-t—Brantford. Puis il y a une tourbière considérable près de Welland.

[M. A. Anrep.]

M. Keefer:

Q. Elle se trouve entre Welland et Port Colborne?—R. Oui. Puis il y a une tourbière à environ huit milles d'Ottawa.

Q. Dans quelle direction?—R. Dans la direction de l'est; vers Caledonia Springs. Puis il y a une tourbière excellente à Alfred que nous connaissons tous.

Q. Nous ne la connaissons pas tous. Où est Alfred?—R. C'est l'endroit voisin de Caledonia Springs; à trois milles de cet endroit dans l'Ontario.

Le président:

Q. Il y en a une près de Dorchester?—R. Oui.

Q. Comment est la tourbière dans ce dernier endroit?—R. On l'appelle la tourbière de Dorchester. Elle est excellente.

Q. Je vois dans votre liste, Dorchester, Ontario?—R. Oui.

Q. C'est près de London?—R. Oui. Elle appartient au docteur McWilliams; elle se trouve à environ quatre milles de London.

M. Hocken:

Q. Est-ce qu'on n'a pas tenté de vigoureux efforts afin d'exploiter cette tourbière à Dorchester?—R. Oui, le docteur McWilliams a beaucoup travaillé, et y a dépensé beaucoup d'argent dernièrement.

Q. A-t-il été heureux dans ses efforts?—R. Malheureusement, non.

Le président:

Q. Connaissez-vous la tourbière dans le comté de Perth?—R. La tourbière dans le comté de Perth se trouve à un mille et demi à deux mille à l'est de Perth.

Q. Vous parlez de la ville de Perth?—R. Oui.

Q. Mais il y a une tourbière dans le comté de Perth près de Stratford?—R. Oui. Nous savons cela également, mais je ne la recommanderais guère. Elle est trop boisée et elle est très peu profonde.

Q. Que dites-vous des tourbières dans le nord de l'Ontario? Il y en a là-bas?—R. Il y en a près de Cochrane et de Cobalt. Celle de Nellie Lake est bonne; c'est celle près de Cochrane. Le reste de ces tourbières seront bonnes après qu'on les aura drainées.

M. Keefer:

Q. Dois-je comprendre, M. Anrep, que la principale difficulté dans les expériences a été jusqu'ici, de faire sécher la tourbe artificiellement ou de la comprimer?—R. Oui.

Q. Là où vous n'avez pas fait l'essai de ce système et que vous avez eu recours simplement au séchage par le soleil, vous n'avez pas eu de difficulté?—R. Non, les travaux accomplis jusqu'ici dans les différents endroits où l'on a dépensé tant d'argent, consistaient en expériences dans le séchage artificiel de la tourbe.

Q. C'étaient des expériences dans les manières artificielles de la faire sécher?—R. Oui. Il est inutile d'appliquer cela entièrement au Canada, parce que beaucoup de ces expériences ont été faites aux Etats-Unis et dans toute l'Europe.

Q. Mais seulement le procédé que vous avez décrit, la levée, le séchage au soleil et l'expédition, n'a entraîné aucun échec?—R. Non.

Le président:

Q. On manufacture une grande quantité de tourbe en Europe. Quelle est la différence dans les conditions entre l'Europe et ce pays qui lui permette de la fabriquer là pour le commerce, alors qu'on ne peut pas faire la même chose au Canada actuellement?—R. Le Canada a joui jusqu'à présent du grand avantage de recevoir du charbon à des prix raisonnables des Etats-Unis—tout près de nous; alors que les pays européens septentrionaux étaient obligés de recevoir leur charbon de Galles, et ordinairement le prix était très élevé et prohibitif, et pour ce motif, pour des fins

privées—aussi bien que pour des fins domestiques—la tourbe est fabriquée dans ces pays, et on a constaté qu'elle convenait à ces fins, et les gens l'ont exploitée de plus en plus. Sans doute, en Russie nous avons les mines de charbon de South Donets. Elles se trouvent presque à l'extrême sud. Dans le nord, les gens dépendent dans une grande mesure, du bois ou de la tourbe, pour leur combustible. Le bois était ordinairement expédié en Angleterre sous forme de pulpe, alors on a fabriqué de la tourbe, et l'industrie a pris une grande extension.

Q. On fait un grand usage de la tourbe en Irlande et en Ecosse?—R. Oui.

Q. Les habitants sont à proximité des mines de charbon dans ces pays?—R. Les pauvres l'emploient parce qu'elle est bon marché.

Q. Que dies-vous de sa qualité en comparaison de la qualité de la tourbe canadienne?—R. Certaines tourbières du Canada renferment de la tourbe d'aussi bonne qualité qu'en Ecosse et en Irlande.

Q. Comment se comparent-elles avec les tourbières de l'Europe continentale?—R. Elles sont à peu près identiques.

Q. De sorte que notre tourbe est de bonne qualité?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Et la quantité—Combien de temps va-t-elle durer?—R. C'est une question à laquelle je ne puis pas répondre à l'heure actuelle, parce que même dans ces treize dernières années—voyez le tableau—on a fait des investigations sur un certain nombre et il y en a trente-sept mille milles carrés.

Q. Vous avez déclaré dans ce mémoire votre évaluation de la durée de cet approvisionnement?—R. Oui.

Le président:

Q. Dois-je comprendre que le comité sur la tourbe va probablement se servir cette année d'une machine qui va résoudre quelques-unes des difficultés du passé? En connaissez-vous quelque chose?—R. Je comprends que c'est une machine qui va faire des excavations automatiques, qui va transporter la tourbe sur le champ automatiquement, qui va recueillir la tourbe automatiquement, et disposer le chargement automatiquement. Si on peut éliminer tout ce travail le prix devrait certainement baisser.

Q. Et il est probable qu'elle va fonctionner d'une manière satisfaisante, en ne tenant pas compte de ce qu'elle coûte?—R. Jusqu'à présent la plupart des choses ont bien fonctionné, et je puis dire que le comité a fait d'excellent travail.

Q. Mais je parle de la machine?—R. Je veux dire la machine, mais quelques-unes des pièces n'ont pas donné satisfaction, et dans ce but on est à ajouter quelque chose de nouveau dont on va faire l'essai, mais il est très difficile de dire quels vont en être les résultats.

M. Keefer:

Q. A-t-on fait des travaux d'expérimentation sur la tourbe comme pour le lignite, c'est-à-dire pour l'extraction des gaz et des autres sous-produits qu'on a constatés avoir une si grande valeur dans le lignite?—R. On en a fait un assez grand nombre.

Q. Quels en ont été les résultats? Je sais quels sont les résultats qu'on a obtenus avec le lignite. Quels sont ceux qu'on a obtenus avec la tourbe?—R. On a toujours constaté que la construction de ces installations considérables est toujours très dispendieuse, et ceux qui se sont occupés de ces travaux n'ont jamais pu trouver de débouché pour leurs sous-produits. Ils ont pu trouver un débouché aux prix énoncés...

Q. A un prix raisonnable?—R. A un prix raisonnable, comme ils l'ont déclaré, mais le débouché n'a jamais été assez considérable, de sorte qu'ils ont failli.

Q. Cela ne nous affecte pas tellement, lorsque quelques-unes des tourbières considérables que vous nous avez décrites pourront être exploitées.—R. Oui, parce que quelques-unes renferment un pourcentage élevé d'azote.

M. Chisholm:

Q. On s'est servi de la tourbe durant un assez grand nombre d'années en Irlande et en Ecosse?—R. Oui. Pendant combien d'années?

Q. Je ne le sais pas.—R. Oui, depuis des années et des années; depuis des siècles.

Q. N'est-ce pas un fait que là-bas on laisse la tourbe de côté, et qu'on achète le charbon, plus qu'on ne l'a jamais fait auparavant, à un prix plus élevé que jamais auparavant?—R. Je ne dirais pas cela en parlant de l'Irlande.

Q. Et pour l'Ecosse?—R. En ce qui concerne l'Ecosse, je ne puis pas dire exactement ce qui en est. J'ai remarqué alors que je voyageais en Ecosse que les fermiers coupaient encore la tourbe à la main, ce qui est un procédé très dispendieux et qui demande beaucoup de temps; et ils s'en servaient encore dans leurs foyers—dans des grilles. Je sais qu'en Irlande la production a augmenté au lieu de diminuer, parce que les Irlandais trouvent que pour les fins domestiques la tourbe est aussi efficace que le charbon, et même supérieure, parce qu'ils en brûlent moins et ils en sont satisfaits.

M. COWAN: Monsieur le président, il y a un point dans le témoignage donné par le témoin aujourd'hui qui contredit explicitement le témoignage donné ici il y a quelques jours par un marchand d'anthracite d'Ontario.

M. Cowan:

Q. Vous nous avez dit ce matin qu'il n'y avait aucune difficulté à engager les gens à se servir de cette tourbe. Il y a quelques jours un marchand d'anthracite d'Ontario nous a dit que les gens de l'Ontario étaient si aristocrates et "de la haute" qu'on ne pouvait pas les engager à remplacer l'anthracite par le charbon bitumineux.—R. Je pourrais dire que la quantité de tourbe fabriquée a été très faible.

Q. Mais vous n'avez pas eu de difficulté à persuader aux gens de s'en servir?—R. Pas du tout.

Q. Pourquoi?—R. D'abord, la tourbe est propre; elle a bien des avantages. Si les femmes—si votre fille remplit une grille de tourbe, elle saura qu'elle n'a pas sali ses doigts ou ses vêtements. Elle ne fait pas de suie. Si on emploie le charbon mou on est prévenu contre lui; on trouve qu'il est trop malpropre. On emploie l'anthracite parce qu'il est plus propre. La tourbe a été fabriquée en quantité tellement petite que nous ne pouvons pas la comparer soit avez l'anthracite ou le charbon bitumineux sur le marché.

Q. Est-ce que vous considérez que la tourbe est supérieure au charbon bitumineux? —R. Oui, pour des fins domestiques.

Le président:

Q. Comment l'est-elle?—R. En ce qui concerne la propreté et même l'efficacité. Par exemple, avec de la houille il faut du bois d'allumage. Je parle maintenant de petites maisons et non pas d'usines, où c'est tout à fait différent. On n'emploi pas de bois d'allumage avec de la tourbe.

M. Cowan:

Q. Comment l'allumez-vous?—R. Je prends une petit morceau de tourbe et je le mets sur un journal; je le froisse entièrement, je mets la tourbe brisée par-dessus, et vingt minutes après j'ai un bon feu. Je ne me suis jamais servi de bois d'allumage dans ma maison, et je me suis servi de tourbe dans mon poêle de cuisine pendant une année entière. Maintenant, nous ne nous en servons pas parce que nous avons l'électricité.

M. Hocken:

Q. Avez-vous dit qu'on faisait un grand usage de tourbe dans l'Europe septentrionale — en Russie?—R. Oui.

Q. Est-ce que l'on se sert de machines afin de la fabriquer articiellement?—R. Pas du tout.

Q. Elle est toute séchée au soleil?—R. Oui; quatre millions de tonnes par année.

Q. Y a-t-il un endroit au monde où on a réussi à la faire sécher artificiellement?—R. Malheureusement il n'y en a pas.

Q. Est-ce qu'on en fait des briquettes?—R. Non. Elle est sous forme de briques, qui mesurent environ huit ou dix pouces de longueur, par quatre pouces d'épaisseur et cinq pouces de largeur.

Q. Lorsqu'elle est desséchée, elle est pressée de cette manière?—R. Non, on la laisse sur le champ; on lui donne cette forme sur le champ, on la laisse pratiquement dans son état naturel—humide—et quand elle est desséchée elle contient assez de propriétés cohésives pour se tenir en bloc.

Q. En avez-vous déjà vendu dans les cités—avez-vous essayé d'en vendre à Toronto?—R. Je comprends que le comité en a vendu à Montréal...

Q. Savez-vous à quel prix?—R. On en a vendu à Ottawa. Je sais que le prix est de quatre piastres, aux wagons, à Alfred. Je ne puis vous dire exactement ce que représentent les frais de transport. Je sais, qu'à Ottawa, elle coûte neuf dollars la tonne.

Q. Et elle équivaut à environ trois-quart d'une tonne de charbon?—R. Oui.

Q. Cela ferait du charbon à douze dollars la tonne?—R. Bien, l'anthracite se vend de seize à dix-sept dollars et demi la tonne, monsieur.

Le président:

Q. Vous avez parlé, dans votre déclaration de ce matin, des déchets de la tourbe. Que voulez-vous dire par cela?—R. Bien, monsieur, je veux dire que les gros manufacturiers en Hollande, en Suède et au Danemark se sont servi des déchets de la tourbe pour des fins d'emballage...

Q. Qu'est-ce que ces déchets de tourbe?—R. C'est de la tourbe qui ne contient pas assez d'humidité, c'est-à-dire que la nature ne l'a pas assez travaillée pour la rendre assez compacte pour qu'on puisse en fabriquer de la tourbe.

Q. C'est de la tourbe jeune?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Quelle différence y a-t-il entre le muskeg et la tourbe?—R. Le muskeg est une tourbière peu profonde ordinairement inondée et couverte de plantes et d'herbes aquatiques et très peu profonde.

Q. La différence consiste surtout dans la profondeur?—R. Oui, parce que c'est un marais bas.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. McKenzie:

Q. La fabrication de cette tourbe a-t-elle été entreprise, à titre d'entreprise privée, par une compagnie quelconque en Canada, savez-vous?—R. Pas jusqu'ici, monsieur, parce que certaines personnes y pensaient justement avant la guerre, mais après la déclaration de la guerre, ces personnes ne s'en sont plus occupées parce que cela n'était pas absolument nécessaire dans ce temps-là. Ces personnes ne voulaient pas risquer leur argent dans cette entreprise, de sorte que la tourbe a été laissée de côté. Depuis, le gouvernement a pris la chose en mains et a essayé de recueillir tous les renseignements possibles à ce sujet.

Q. Dans la production et la vente d'une tonne de tourbe, savez-vous si le gouvernement a calculé le placement nécessaire, c'est-à-dire le capital et les dépenses indirectes, et tout ce dont une entreprise privée tiendrait compte dans la production de la tourbe en vue de la vente? Savez-vous si l'on a calculé toutes les dépenses nécessaires

à la production jusqu'ici?—R. Je le crois, monsieur. Je crois que vous pouvez obtenir tous ces renseignements du comité chargé de l'étude de la tourbe.

Q. Et vous pensez qu'après avoir tenu compte de tout ce qui s'y rapporte, cette tourbe peut être vendue pour neuf piastres la tonne?—R. Je le crois, monsieur, mais je n'en suis pas certain. Il n'y a pas de raison pour qu'il n'en soit pas ainsi.

M. Keefer:

Q. A mesure que cette entreprise fera des progrès et que l'on en produira de plus grosses quantités, le prix devrait baisser?—R. Le prix devrait baisser, parce que la fabrication des machines nécessaires se fera à meilleur marché.

Le président:

Q. Quel capital environ faut-il pour installer une usine pouvant produire cinquante tonnes par jour?—R. Cinquante ou soixante tonnes par jour? Je serais porté à croire qu'aujourd'hui la dépense serait de $60,000 à $75,000. Cela donnerait un rendement de 75 tonnes par jour.

M. Keefer:

Q. Encore une question seulement. Lorsque vous avez enlevé la tourbe sans doute la terre qui reste dans le trou n'est pratiquement d'aucune utilité. Ce trou devient un lac. Vous ne pouvez pas compter que cette terre aura quelque valeur?—R. Je dois dire que cette terre serait de la très bonne terre et propre aux travaux agricoles. Dans ce but, la machine ne pénètre pas jusque dans l'argile. Elle laisse plusieurs pouces par-dessus l'argile.

Q. Ce n'est plus qu'une question de drainage?—R. Tout simplement une question de drainage. D'ordinaire cette terre s'égoutte tout de suite. A Alfred, il y a un canal. Vous pouvez voir environ soixante pieds—cela devrait faire environ 200 pieds de largeur par 300 à 400 de longueur, et le fond est pratiquement égoutté.

M. Maharg:

Q. Les tourbières en ce pays sont-elles aussi profondes qu'elles le sont en Irlande? —R. Non, nous ne trouvons jamais de tourbières aussi profondes que celles que l'on trouve en Irlande. Sans doute, il y en a en Irlande qui atteignent jusqu'à cinquante et cinquante-deux pieds de profondeur. La plus profonde que nous ayons trouvée se trouve à la Rivière-du-Loup, Québec, et a trente pieds de profondeur.

Q. Dans certaines tourbières de l'Irlande, la tourbe du fond est presque aussi bonne que du charbon, une fois qu'elle est desséchée?—R. Oui.

Q. Vous n'en avez pas trouvé ici?—R. Non.

Q. Cela peut y être pour quelque chose dans l'usage plus considérable qu'on en fait en Irlande?—R. C'est vrai, mais dans les Vieux-Pays, on coupe la tourbe à la main et nous, nous la macérons, et, grâce à la macération elle devient meilleure comme combustible, de sorte que je crois qu'en nous servant de machines en Canada et en coupant la tourbe à la main en Irlande, le travail se trouve à peu près sur la même base.

Q. En coupant la tourbe à la machine vous enlevez l'humidité au fond et sur le dessus?—R. Oui, et la tourbe coupée à la main est très légère, très poreuse. Sans doute, le fond, comme vous dites, est très bon, et à mesure que vous arrivez au sommet, elle devient plus légère.

M. Hocken:

Q. J'en parlais à M. Daly qui était ici l'autre jour, après qu'il eut quitté le comité et il m'a dit que si vous faites un gros tas de tourbe et que si la tourbe devient humide elle absorbe toute l'eau. Avez-vous déjà eu connaissance de cela?—R. Non.

M. KEEFER: M. Hocken, je me sers de la tourbe tout l'hiver et je m'en sers actuellement, de sorte que cet avancé se trouve détruit.

[M. A. Anrep.]

M. HOCKEN: Elle n'absorbe pas l'humidité de l'atmosphère?

M. KEEFER: Non.

M. McKenzie:

Q. Un mot seulement sur l'usage de la tourbe en Ecosse, en Irlande et en Angleterre, si toutefois on s'en sert en Angleterre. Le climat est bien plus doux en Ecosse et en Irlande qu'en Canada. L'hiver y est plus doux?—R. Oui, monsieur.

Q. Comment se comporterait la tourbe là où le climat est excessivement froid, au Manitoba, disons, ou même en Ontario. lorsque le thermomètre descend à vingt-cinq ou trente degrés au-dessous de zéro? Quelle comparaison établir—quelle chaleur donne ce combustible dans des conditions climatériques de ce genre?—R. Avec les arrangements actuels de nos fournaises, dans les habitations et les institutions, je crois que cette tourbe n'est pas très avantageuse; mais dans les petites maisons, les maisons de fermes et, d'une manière générale, pour rendre les maisons plus confortables, comme dans les foyers et les cuisinières, elle est très satisfaisante.

Q. Quelle comparaison faire avec le bois?—R. Si vous prenez tonne pour tonne—sans doute une corde de bois pour une tonne, ça ne fera pas. Il faudrait environ une tonne et demie de bois pour remplacer une tonne de tourbe.

M. Keefer:

Q. Ell tient le milieu entre le charbon et le bois?—R. Oui.

Le président:

Q. De quelle sorte de bois voulez-vous parler?—R. Je veux dire du merisier, de l'érable, du bois dur, de l'orme.

Q. Une tonne et demie de bois pour une tonne de tourbe?—R. Oui.

Q. Nous achetons le bois pour à peu près $6 la corde?—R. Vous ne le pourriez pas. Il n'y a pas de comparaison possible. Il ne peut être ici question du bois parce que je comprends que le bon bois se vend $20 la corde.

M. Keefer:

Q. Devons-nous continuer avec un autre témoin?

LE PRÉSIDENT: Avez-vous fini, M. McKenzie? D'autres questions à poser au témoin? Merci d'être venu ici. Vous êtes libre. Nous n'avons pas d'autres témoins.

M. KEEFER: Il y a un autre monsieur ici qui s'occupe de la question du charbon de bois, si vous voulez l'interroger.

LE PRÉSIDENT: Le coke. Nous avons des témoins qui s'intéressent au coke et à qui nous avons écrit pour les inviter à venir ici.

M. MAHARG: Vous avez une place pour eux dans votre programme, plus tard. C'est-à-dire que vous les attendez à la fin de la semaine.

LE PRÉSIDENT: Demain, nous étudierons la question de l'électricité; M. Murphy du ministère des Chemins de fer, et j'ai écrit à M. Fairbain, du chemin de fer Pacifique-Canadien. Je n'ai pas eu de réponse de lui jusqu'ici me disant s'il allait venir ou s'il ne viendrait pas. M. Murphy sera ici. Puis, mercredi est la journée que nous avions consacrée à l'étude de la question du coke, et vous vous rappelez que le comité avait décidé de faire comparaître les apurateurs de la compagnie de charbon, ce qui sans doute défait tout notre programme; en plus de cela nous avons M. Lucas à qui nous avions demandé de venir et qui nous a promis de venir. Il m'a télégraphié vendredi qu'il devait assister à une réunion et qu'il ne pourrait être ici que samedi.

M. KEEFER: Qui est ce M. Lucas?

LE PRÉSIDENT: C'est l'expert en matière de coke de la *Dominion Coal Company.* Il a été question de son nom dès les premières séances de ce comité. Pour jeudi, nous

avons demandé au président et à l'ingénieur-chimiste du comité chargé de l'étude de l'utilisation des lignites de se rendre ici.

Pour vendredi nous avons la Conservation du combustible. Probablement que M. White, de la Commission de Conservation, sera ici. Maintenant, cela fait disparaître de notre programme l'étude de la question du coke à moins que nous réservions une journée pour cela.

M. KEEFER: C'est aussi bien d'étudier le coke séparément.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pourrons pas en arriver là avant lundi si nous suivons ce programme. M. Lucas ne pourrait pas être ici avant lundi. Pourquoi ne le faisons-nous pas venir samedi?

M. COWAN: La Chambre siège samedi. Je crois que nous devrions essayer de faire tout ce qu'il nous est possible de faire cette semaine, entendre nos témoignages et en finir afin de préparer notre rapport pour le présenter à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir de ce comité d'essayer de terminer le travail cette semaine? Si oui, nous pouvons faire venir M. Lucas samedi. Nous pourrions alors exécuter notre programme tel que nous l'avons tracé.

M. CHISHOLM: Vous voulez dire terminer le travail cette semaine?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHISHOLM: Et que faites-vous du témoin que nous avons demandé l'autre jour?

Le GREFFIER DU COMITÉ: On ne l'a pas mandé.

M. MCKENZIE: Quelle est la liste de vos témoins dans le moment? Avez-vous une liste des témoins qu'il nous faut encore appeler?

Le PRÉSIDENT: Je viens justement d'en donner les noms. Sur la question de l'électricité, nous avons M. Murphy et M. Fairbairn. Je ne suis pas certain si M. Fairbairn pourra venir. Je n'ai pas eu de réponse à ma lettre. Puis, mercredi, si les apurateurs sont ici—on leur a demandé de comparaître ici mercredi. Je suppose qu'ils prendront toute la journée de mercredi. Jeudi, nous avons M. Ross, président du comité chargé de l'étude de l'utilisation des lignites, et M. Stansfield, ingénieur-chimiste du même comité. Vendredi, la Conservation du Combustible par M. Arthur White. Puis, nous avons M. Lucas, et nous avons l'intention d'appeler M. Dion, de la *Ottawa Gas Company* pour rendre témoignage sur la question du coke. Comme je l'ai dit, nous avions consacré la journée de mercredi pour l'étude de cette question, mais parce que le comité a décidé d'appeler les apurateurs ce jour-là nous ne pouvons pas étudier ces deux questions ce jour-là... .

M. MCKENZIE: M. Lucas est-il expert dans la fabrication du coke et de ses sous-produits?

Le PRÉSIDENT: Oui, à ce que je comprends. C'est le renseignement que j'en ai. Il a la direction, je crois, des travaux de fabrication du coke pour la *Dominion Coal Company*, et il est aussi attaché au bureau du Contrôleur du combustible à titre d'expert en matière de coke.

M. MCKENZIE: A propos du coke, il serait important pour nous d'obtenir le témoignage d'un expert dans la fabrication du coke, surtout dans le but de bien connaître les sous-produits du charbon bitumineux que l'on tire du charbon dans le procédé de fabrication du coke, parce que vous pouvez bien n'avoir que du coke de qualité inférieure si vous voulez conserver tous les autres ingrédients qui se trouvent dans le charbon bitumineux. La partie de coke peut bien être très pauvre; d'un autre côté, si vous ne retirez du charbon que du coke, votre coke vous coûtera bien cher.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous si l'on conserve les sous-produits à Sydney?

M. MCKENZIE: Oh, oui, on les conserve.

Le PRÉSIDENT: M. Lucas, à ce que je comprends, est à la direction de cette division de leurs travaux. Je ne sais absolument rien à son sujet.

[M. A. Anrep.]

M. McKENZIE: Je ne dis pas que l'on y conserve tous les sous-produits, mais on sauve une partie de sous-produits.

Le PRÉSIDENT: Cela sera-t-il satisfaisant, dans ce cas?

M. McKENZIE: Il doit se trouver un homme attaché au ministère des Mines, qui possède une connaissance théorique et scientifique de la production du coke, je suppose. Nous pourrions peut-être prendre des informations. Je ne sais pas du tout si ce M. Lucas est plus qu'un homme pouvant fabriquer du coke ou s'il surveille un fourneau où l'on fabrique le coke. Il peut bien occuper une position plus importante que celle-là, à la vérité, c'est déjà une position très importante parce que cette compagnie produit de fortes quantités de coke, et il y a des centaines et peut-être des milliers de fourneaux pour la fabrication du coke, et l'homme qui dirige ces travaux a beaucoup à faire, mais, quant à savoir s'il possède une connaissance scientifique des résultats que vous obtenez en fabriquant du coke avec du charbon, je ne le sais pas. Peut-être possède-t-il cette connaissance.

Le PRÉSIDENT: Bien, il semble être une autorité reconnue, parce que je sais qu'il écrit des articles sur ce sujet.

M. McKENZIE: Je crois que nous pouvons découvrir si nous possédons ici, au ministère, un homme qui a cette connaissance scientifique et qui est en état de nous dire les différents constituants que nous obtenons d'une tonne de charbon bitumineux et leur valeur respective. Cela serait important pour nous.

Le PRÉSIDENT: Parfois nous ne connaissons que le côté scientifique sans connaître le côté pratique, M. Mackenzie.

M. CHISHOLM: Cela fait ressortir d'avantage la nécessité de choisir nos témoins en consultant quelqu'un maintenant sur cette question. M. Lucas, sans doute, peut être un bon homme. Je ne connais absolument rien à son sujet. Mais il est très important d'avoir un homme qui connaisse le côté scientifique aussi bien que le côté pratique, et nous devons faire attention au choix de ces hommes.

M. McKENZIE: Je ne sais pas si je me fais bien comprendre. Ce que je veux dire par un homme qui possède la connaissance scientifique, c'est un homme qui, au point de vue pratique, a cette connaissance scientifique, c'est-à-dire un homme qui peut faire lui-même ce travail—déterminer les différentes substances et les usages que vous pouvez retirer d'une tonne de charbon et déterminer la valeur de ces substances lorsque vous avez déterminé les autres éléments y compris le goudron, le gaz, l'ammoniaque et toutes les autres matières que vous retirez d'une tonne de charbon, ce que sont ces substances et leur valeur commerciale. C'est ce que j'aimerais savoir, parce que je crois qu'il y a une ouverture pour la production du charbon en ce pays, et, si vous pouvez l'obtenir assez bon marché, c'est là une question qui mérite considération.

Le PRÉSIDENT: M. Hudson me dit que M. Stansfield du comité chargé de l'étude de l'utilisation des lignites serait en état de nous donner tous ces renseignements si le Comité désirait le faire venir.

M. McKENZIE: Etes-vous convaincu qu'il est nécessaire pour nous d'obtenir ces renseignements? Parce que nous voulons savoir ce que nous pouvons retirer d'une tonne de charbon, ou à quel prix nous pourrions vendre tout le coke que nous en retirerions.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que M. Lucas est chargé de la direction de tous les travaux relatifs à la fabrication du coke à la *Dominion Coal Company*. Je serais porté à croire qu'il en connaît le côté commercial tout aussi bien que le côté scientifique.

M. McKENZIE: Il doit certainement bien connaître la question du coke, mais quant à savoir s'il connaît bien les moyens de conserver et d'obtenir les sous-produits, je n'en suis pas si certain.

[M. A. Anrep.]

Le PRÉSIDENT: Il a besoin de les connaître. Puisque cette compagnie produit du coke, elle sauve les sous-produits.

M. MCKENZIE: Il y a des usines à Sydney; on les appelle les *Tar Chemical Works*.

Le PRÉSIDENT: Quoi qu'il en soit, la chose reste entre les mains du comité. Nous avons suivi les indications du comité auparavant en demandant M. Lucas. Mais le comité désire-t-il maintenant faire d'autres arrangements?

M. COWAN: Faites-le venir, nous verrons alors ce dont nous avons besoin. Ce sera le dernier jour, dans tous les cas.

Le PRÉSIDENT: Il ne peut venir ici avant samedi.

M. COWAN: Je crois que vous constaterez que les fonctionnaires que ce comité chargé de l'étude de l'utilisation des lignites nous enverrait, seraient en état de nous donner tous les renseignements que M. McKenzie désire obtenir. Ils viendront ici jeudi. Vous verrez que nous serons très satisfaits. C'est pour cela que j'ai demandé depuis le commencement qu'on les fasse venir parce que je suis convaincu qu'ils peuvent nous donner tous les renseignements voulus.

M. KEEFER: J'allais demander au président de nous accorder une journée pour faire comparaître quelqu'un sur la question du transport de ce combustible. Je crois qu'il est important que nous connaissions le coût à la mine, ou à la tourbière, et nous pouvons connaître le prix du consommateur, et les conditions des intermédiaires.

M. CHISHOLM: Je propose que les représentants des ouvriers d'Inverness soient mandés vendredi ou samedi prochain.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose. Y a-t-il d'autres témoins? Déterminons le jour où nous ferons venir les témoins dont nous pouvons avoir besoin et il n'y en aura plus d'autres après cela.

Le Comité est ajourné jusqu'à mardi, le 10 mai 1921, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
Le 10 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour enquêter sur toutes les questions relatives à l'approvisionnement futur du combustible en Canada s'est réuni à 10.30 heures du matin, sous la présidence du président, M. Steele.

Le PRÉSIDENT: Nous avons aujourd'hui deux témoins venus ici pour étudier avec ce comité la question de l'électrisation. Monsieur Fairbairn, du chemin de fer Pacifique-Canadien et monsieur Murphy, du ministère des Chemins de fer et Canaux. Nous allons appeler monsieur Fairbairn.

JOHN ROGER FAIRBAIRN, est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Ingénieur en chef du Pacifique-Canadien.

Q. Ingénieur-électricien?—R. Non.

Q. Depuis combien de temps remplissez-vous cette position?—R. Depuis un peu plus de trois ans.

Q. Et quelle position occupiez-vous avant cela?—R. Je crois que j'ai rempli toutes les positions du service de génie, depuis le bas de l'échelle jusqu'au sommet.

Q. Vous avez été à l'emploi du Pacifique-Canadien durant tout ce temps-là?—R. Oui.

Q. Avez-vous préparé un exposé que vous aimeriez de présenter à ce comité?—R. Je suis simplement venu ici m'attendant à être interrogé.

Q. Le comité désire obtenir certains renseignements sur la possibilité et la mise en pratique du système d'électrisation de certains de nos chemins de fer. Le Pacifique-Canadien a-t-il électrisé certains de ses réseaux?—R. Non.

Q. Je suppose qu'il a étudié cette question?—R. Oui, il a étudié cette question.

Q. Et il en est arrivé à certaines conclusions?—R. Bien, dans aucune des sections sur lesquelles cette étude a porté nous n'avons jamais pu conclure que nous pourrions adopter l'électricité avec profit — c'est-à-dire que la chose serait avantageuse au point de vue des profits.

Q. Pouvez-vous expliquer au comité pour quelles raisons vous avez tiré ces conclusions, sur quoi, en peu de mots, a été basée cette décision?—R. A la vérité, un grand nombre de considérations entrent dans l'étude d'une question de ce genre. Tout d'abord, la densité du trafic qui se fait sur une section quelconque de notre chemin de fer est probablement la question la plus importante dont il faille tenir compte dans l'étude de la possibilité de l'électrisation; viennent ensuite les caractéristiques physiques telles que l'inclinaison et la pente, etc. Votre force motrice est sans contredit bien plus efficace lorsqu'elle est fournie, lorsque vous vous servez de l'électricité que lorsque vous vous servez du charbon dans des locomotives qui brûlent du charbon, mais cette plus grande efficacité est plus que détruite sur toutes les lignes que nous avons étudiées par le trafic régulier et le coût de l'électricité fournie à cette section. Lorsque vous prenez en considération une partie quelconque de votre réseau, il vous faut tenir compte non seulement du trafic — c'est-à-dire de la densité du trafic — et des caractéristiques physiques de la voie ferrée, mais encore de la disponibilité et du rendement de votre force motrice, et là où la force motrice peut être obtenue

pour des fins commerciales et que le chemin de fer peut acheter ce dont il a besoin, vous avez probablement les meilleures conditions possibles, mais lorsqu'un chemin de fer doit fabriquer lui-même sa propre force motrice pour satisfaire à ses propres besoins seulement, et qu'il ne peut vendre pour des fins commerciales le reste de cette force motrice dont il ne se sert pas, cela devient une entreprise très dispendieuse. Il m'a été donné, il y a peu de temps, d'avoir à étudier une de nos sections et voici une des conclusions que j'ai tirées de cette étude: l'art de l'électrisation, bien qu'il ait dépassé le stage de l'expérimentation au point de vue pratique, se trouve encore cependant au stage de développement, et il est bien préférable pour un chemin de fer comme le Pacifique-Canadien, faisant le service dans un pays dont la population est dispersée comme elle l'est ici au Canada, d'attendre de plus grands développements. Dans un pays comme les Etats-Unis, où le développement du système d'électrisation se fait dans un territoire où la population est dense, où la force motrice a été développée pour des fins commerciales et où on peut l'obtenir de nombreuses sources, en augmentant ainsi le rendement — c'est là que doit se faire ce travail de développement. Le trafic y est bien plus dense, l'approvisionnement de la force motrice y est bien meilleur, du moins au point de vue de la force motrice déjà développée. Pourquoi ne devrions-nous pas laisser ce pays faire ce travail de développement et lorsqu'il aura atteint ce que vous pourriez appeler des méthodes précises et régulières (*standard*) d'électrisation, alors ce sera certainement le moment pour nous d'aborder ce problème puisque la solution en sera, chez nous, plus économique. Nous n'avons pu découvrir encore une partie quelconque de notre réseau où l'électrisation nous serait de quelque profit.

Q. Une des raisons que l'on pourrait apporter contre ce système c'est qu'en Ontario du moins, nous n'avons pas de charbon, et il nous faut transporter le charbon sur de grandes distances, surtout s'il nous fallait dépendre du charbon canadien pour l'exploitation de nos chemins de fer?—R. C'est vrai.

Q. Même en Ontario, la compagnie n'y gagnerait pas à employer l'électricité à la place du charbon?—R. Non, je ne crois pas qu'on y gagnerait encore. Je ne crois pas que le trafic soit assez considérable pour justifier l'usage de l'électricité sur l'une quelconque de nos lignes.

Q. Pourquoi la densité du trafic serait-elle plus nécessaire pour l'électricité que pour le charbon?—R. Parce que pour l'électricité il vous faut avoir un approvisionnement d'électricité capable de répondre aux besoins du trafic maximum, votre plus gros trafic en d'autres termes, tandis qu'en vous servant directement des locomotives qui brûlent du charbon, vous brûlez votre charbon en proportion directe du montant de trafic.

M. Cowan:

Q. Cette force motrice, ne pouvez-vous pas l'obtenir maintenant dans certaines parties du sud-ouest de l'Ontario sans avoir à la développer vous-même?—R. Quelle force motrice?

Q. L'énergie électrique—R. Oui.

Q. Ne peut-on pas vous en fournir dans ces endroits?—R. Oui. Je pourrais dire que nous avons des lignes électriques en Ontario. Ce ne sont pas des lignes à vapeur qui ont été électrisées, mais des lignes qui ont commencé par l'acquisition d'une petite ligne électrique comme alimentateur, et cette ligne électrique dessert certaines municipalités, et cette ligne a été étendue il y a quelque temps, ou bien d'autres lignes ont été achetées et ajoutées à celle-là. Nous y rencontrons même là-bas, par suite du trafic peu considérable qui s'y fait—lorsque je dis trafic peu considérable je veux dire peu considérable si on le compare au trafic de notre ligne maîtresse, en unités et par la consommation de force motrice—nous y rencontrons même là de grandes difficultés dans l'approvisionnement de notre force motrice des sources d'énergie déjà établies.

Q. Des difficultés de quelle nature?—R. Difficultés à obtenir des pouvoirs hydrauliques la quantité d'énergie dont nous avons besoin.

Le président:

Q. Quelle comparaison établir entre le coût d'exploitation de cette ligne par l'électricité avec le coût d'exploitation par le charbon sur des lignes semblables?—R. Ces lignes sont, en réalité, des lignes inter-urbaines, et vous ne pouvez pas les comparer à des lignes exploitées au moyen de la vapeur sur un réseau principal où se fait un trafic considérable. Nous transportons une certaine quantité de marchandises, mais nous faisons surtout le service des voyageurs.

M. Cowan:

Q. On nous a dit l'autre jour, que le trafic le plus considérable en Canada se faisait entre Smith's Falls et Montréal. En supposant que l'on tenterait d'électriser cette ligne, comment développeriez-vous votre force motrice en cet endroit? En vous servant du charbon, ou bien pourriez-vous trouver des sources d'énergie hydraulique assez puissantes dans cette région?—R. Je crois qu'il nous faudrait d'abord nous adresser aux compagnies d'énergie déjà établies dans cette région, la *Cedars* ou autres de ce genre, puis comparer le prix qu'elles nous demanderaient avec ce que nous coûterait notre force motrice si nous pouvions la développer nous-mêmes en nous servant du charbon ou en installant des usines dans les environs.

Q. En supposant que vous finissiez par faire cela entre Smith's Falls et Montréal, avez-vous une idée de ce que serait le coût initial, c'est-à-dire le capital qu'il faudrait placer dans cette entreprise?—R. Non.

Q. En le faisant vous-mêmes, veux-je dire?—R. Je ne pourrais pas vous donner ces chiffres sur-le-champ, mais je pourrais ajouter ceci, à propos de Smith's Falls, qu'ici encore vous êtes en face d'une difficulté puisque cette ligne a une rampe très modérée où une locomotive à vapeur pourra développer bien plus de force que sur une ligne où la rampe est plus rapide comme dans les subdivisions des montagnes, et cependant la densité du trafic y est bien plus considérable que dans nos subdivisions des montagnes. En même temps, les caractéristiques physiques des subdivisions des montagnes rendraient, je le crois, préférable d'électriser cette ligne avant celle de Smith's Falls, même en dépit du fait que le trafic est bien plus considérable entre Montréal et Smith's Falls; mais les caractéristiques du terrain donnent le résultat contraire parce qu'elles demandent une plus grande densité de trafic que le trafic nécessaire sur une ligne à rampe rapide comme dans la subdivision des montagnes, pour rendre l'électrisation désirable.

M. McKenzie:

Q. Quelle comparaison établir entre l'application de l'énergie électrique et l'application de la force motrice par vapeur sur des lignes dont l'inclinaison est très forte —difficile?—R. Il y a certains désavantages en cela—de très graves désavantages.

Q. Pensez-vous que l'électricité soit préférable là où l'inclinaison est forte et où les courbes sont prononcées?—R. Oh, oui.

Q. Et des wagons pesants?—R. Oui, lorsque vous pouvez en retirer un profit c'est un bien plus beau travail.

M. Cowan:

Q. Y a-t-il actuellement, aux Etats-Unis un grand nombre de chemins de fer électrisés?—R. J'en ai une liste ici. Mais les deux principales électrisations aux Etats-Unis—les systèmes qui sont réellement importants—sont les deux de la Pensylvanie, celui du *New York Central,* celui du *Norfolk and Western,* et du *Chicago, Milwaukee and St. Paul,* lequel, je crois, est le plus important de tous.

Q. Une partie considérable du chemin de fer Erié est aussi électrisée?—R. Je ne sais dans quelle mesure.

M. Keefer:

Q. Le chemin de fer *Chicago and Milwauke* a été le premier à électriser son chemin de fer, n'est-ce pas?—R. Oui, c'est le pionnier de l'électrisation dans les montagnes.

Q. Cela était-il dû au coût peu élevé de l'électricité et à la difficulté d'obtenir du combustible?—R. Je ne suis pas en mesure de parler avec autorité de ce qui a servi de base à cette électrisation, mais l'impression générale est qu'on a développé une grande quantité d'énergie électrique dans cette région.

Q. De l'énergie hydro-électrique?—R. De l'énergie hydro-électrique pour des fins minières. Il y avait un certain nombre d'usines de force motrice qui revenaient à meilleur marché que d'en installer une eux-mêmes et je crois aussi qu'il y avait des intérêts financiers et une compagnie de force motrice intéressés dans la ligne de Milwaukee, ou du moins qui avaient assez d'influence pour persuader à ces gens de Milwaukee d'en entreprendre l'électrisation.

Q. Dans l'électrisation d'un chemin de fer, quelle est la plus forte dépense initiale? Est-ce l'installation des usines de force motrice ou des assises de la voie, le matériel roulant et les locomotives?—R. Je pourrais difficilement vous répondre sur-le-champ.

Q. Approximativement?—R. Je crois que vous obtiendriez bien mieux les chiffres du coût de l'installation des usines et le coût du matériel de M. Murphy que de moi; il est bien plus au courant de cet aspect de la question.

Q. J'ai pensé que vous pouviez le savoir?—R. Je ne pourrais vous dire cela de mémoire, les usines de force motrice diffèrent tellement.

Q. Dans le système de Milwaukee, cela a été grandement dû à l'établissement des usines de force motrice?—R. C'est ce que je comprends aussi.

Q. Cela compterait-il pour quelque chose en Ontario? Par exemple, prenez toute l'énergie que nous avons le long du Saint-Laurent, à partir des rapides, et toute nos régions montagneuses allant du vieil Ontario jusqu'à Québec et à Ottawa,.est-ce que cela ne compterait pas pour beaucoup dans l'électrisation?—R. Oui.

Q. Et nous aiderait à résoudre ce problème dans une grande mesure?—R. Je le crois.

Q. Nous avons l'énergie toute prête ne demandant qu'à être produite?—R. Oui.

Q. Il s'agissait alors d'une question de transmission de cette force motrice et aussi une question de matériel?—R. Oui.

Q. Vous ne pensez pas que cela serait une question aussi importante que celle de l'installation des usines?—R. Je pourrais vous dire qu'étant donné l'établissement des usines de force motrice le long du Saint-Laurent, il ne s'agit plus alors que d'une question d'économie que d'électriser ces lignes. Ce sont, comme je l'ai dit il y a un moment, des lignes à rampe modérée, et parce que ce sont des lignes à rampe modérée il faut qu'il s'y fasse un trafic bien plus considérable que sur une ligne inclinée comme dans une subdivision montagneuse pour rendre l'usage de l'énergie hydro-électrique économique.

Q. Il n'y a rien de vrai dans cet avancé que l'on entend souvent et voulant que les chemins de fer mus par l'électricité ne soient économiques que sur les lignes à rampe rapide. Cela ne compte pas du tout, n'est-ce pas?—R. Parlant au seul point de vue général, je crois qu'il est admis par les économistes ou les ingénieurs-électriciens que sur un chemin de fer la division ou la section à rampe rapide demande pour être électrisée une moindre densité de trafic que la division où la pente est moins forte.

Q. Il s'agit plutôt de l'importance du trafic, plus l'inclinaison?—R. Plus l'inclinaison.

Q. Maintenant, pour ce qui est de notre situation, ici, où nous sommes entourés de sources d'énergie hydraulique, avez-vous déjà, pour le compte de votre chemin de fer, fait quelques calculs estimatifs de ce que serait le coût de l'électrisation, et

autre chose de ce genre?—R. Ma foi, non, nous n'avons pas poussé l'étude de cette question bien bien loin.

Q. Mais vous l'avez étudiée d'une manière générale?—R. Oui, nous l'avons étudiée d'une manière générale et suffisamment pour constater qu'il était inutile pour le moment de faire une investigation dans les détails.

Q. Pourquoi?—R. Parce que la chose n'était pas économique, et nous n'avions pas besoin de la mettre en pratique.

Q. Quand avez-vous constaté que cette question n'était pas économique? Avant la guerre?—R. Deux ou trois ans passés, nous avons étudié cette question, mais aux prix d'avant la guerre.

Q. Vous êtes-vous rendus jusqu'au point où le prix du charbon compterait pour quelque chose quand il s'agirait de déterminer si l'entreprise serait ou ne serait pas avantageuse au point de vue économique?—R. Sans doute, il faut toujours tenir compte du charbon, parce que nous brûlons actuellement du charbon. Mais je ne crois pas que nous nous soyons arrêtés à l'étude de cette question de l'approvisionnement du charbon de préférence à l'énergie hydraulique.

Q. Vous êtes-vous rendus jusqu'au point où il serait préférable, au point de vue financier, de laisser de côté le charbon pour le remplacer par l'électricité, du moins pour ce qui est du prix du charbon?—R. Non.

Q. Vous ne savez pas ce qu'en serait le prix?—R. Non.

Q. M. Murphy est bien au courant de toutes ces questions, mais au point de vue chemin de fer vous pourriez peut-être nous donner d'autres renseignements. Avez-vous des chiffres indiquant les résultats de l'électrisation du chemin de fer de Milwaukee?—R. Oui.

Q. Quels en sont les résultats, pouvez-vous nous le dire approximativement?—R. En peu de mots, je puis vous dire ceci, au sujet du chemin de fer de Milwaukee, c'est que c'est l'impression que j'ai recueillie d'après les données que j'ai reçues et la version imprimée, c'est une excellente affaire fonctionnant très bien, mais je ne crois pas que l'entreprise au point de vue financier, ait été jusqu'ici un véritable succès.

Q. Pourriez-vous expliquer cela avec un peu plus de détails? C'est une affaire excellente au point de vue de la commodité, et autres questions de ce genre, mais ce n'est pas un succès au point de vue financier? Que voulez-vous dire?—R. Je veux dire... Je n'ai jamais vu de chiffres établissant que l'on ait économisé beaucoup sur les frais d'exploitation en se servant de l'électricité. A ce que je comprends, le fait d'électriser ce chemin de fer n'a jamais rapporté de gros profits.

Q. Pour ce qui est de l'approvisionnement du charbon, en supposant que leur chemin de fer ne serait pas électrisé?—R. Bien, il leur faut transporter leur charbon sur une grande distance.

Q. Vous vous serviez probablement d'huile dans les montagnes?—R. Oui.

Q. Et vous avez maintenant abandonné cela?—R. Oui.

Q. Et vous vous servez de charbon?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu l'occasion d'étudier la question de l'électrisation de la section de votre chemin de fer qui traverse les montagnes?—R. J'ai fait des études pendant un certain temps, mais nous n'avons pas encore réussi à prouver l'avantage qu'il y aurait au point de vue économique.

Q. Si nous devions adopter le système d'électrisation je suppose que le meilleur endroit pour en faire l'essai pratique serait entre Montréal et Ottawa, grâce à toutes les usines de force motrice qui longent cette voie ferrée?—R. Je n'aimerais pas à répondre affirmativement tout de suite, parce que je me demande si cette partie de la section des montagnes donnera de bons résultats, au point de vue économique.

Q. Je suppose que vous avez du charbon en abondance dans la section des montagne?—R. Oui.

Q. Vous y trouvez du charbon plus facilement qu'ici dans l'Ontario?—R. Oui.

Q. Et vous pensez qu'il serait possible d'électriser la section des montagnes de préférence à cette section-ci?—R. Oui, par suite de la forte inclinaison.

Q. Est-il ici question de l'inclinaison?—R. Oui, pour en faire un succès au point de vue économique.

Q. Quelle comparaison établir entre le chemin de fer Milwaukee et votre système au point de vue de la densité du trafic?—R. Je crois que le trafic là-bas est un peu plus considérable que sur notre système.

Q. Comme question de fait, si l'on jugeait que l'électrisation est avantageuse ici, nous avons en Canada de nombreux pouvoirs hydrauliques. Prenez le long de votre réseau, la section dont vous avez parlé, à partir de Montréal, et je ne serais pas surpris si cette chaîne de pouvoirs d'eau partait des Provinces maritimes; du moins de Montréal jusqu'à la frontière du Manitoba, nous avons une chaîne ininterrompue de pouvoirs d'eau.—R. Je le crois.

Q. Où en trouveriez-vous encore? Dans les montagnes?—R. Oui.

Q. Y en a-t-il dans les prairies?—R. Je n'en connais pas, sauf les projets de développement au Lac-de-Bonnet, près de Winnipeg.

Q. Dans le nord du Nouvel Ontario nous n'avons pas de charbon, nous avons de la houille blanche en abondance.—R. Oui.

Q. Il s'agit d'une question d'économie et de génie?—R. Exactement.

Q. Nous avons ce qu'il faut, toute la question revient à savoir si nous pouvons en faire l'application?—R. Exactement.

M. Cowan:

Q. Au point de vue des voyageurs, lequel est préférable, le chemin de fer électrique ou à vapeur?—R. Je ne le sais vraiment pas. J'aimerais pas de me prononcer. Je n'ai jamais étudié cette question à ce point de vue, mais dans le système d'électrisation il n'y a pas de poussière ni de fumée ou autres inconvénients de ce genre. Je ne voudrais pas dire, si au point de vue de la sécurité des voyageurs, la différence est bien grande.

M. Keefer:

Q. C'est bien plus commode pour les voyageurs?—R. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

Q. Vous avez dit que vous ne croyez pas que les propriétaires du chemin de fer Milwaukee aient fait des bénéfices; savez-vous s'ils ont perdu de l'argent?—R. Bien, s'ils n'en ont pas fait...

Q. Ils ont bien pu ne pas avoir fait d'argent et n'en pas avoir perdu.—R. Je doute qu'il en soit exactement ainsi. Il y a l'autre question—je ne connais pas les faits—mais si l'on peut accepter tout ce qui se dit à ce sujet, ces mêmes exploiteurs retirent beaucoup de cette force motrice.

Q. Vous ne connaissez pas les conditions de leur approvisionnement? Les compagnies minières peuvent bien être des compagnies auxiliaires du chemin de fer, et il se peut que ces compagnies réalisent de gros profits?—R. C'est fort possible.

M. McKenzie:

Q. Si votre ligne traversait le continent, disons de Montréal à Vancouver—je veux dire votre ligne maîtresse—au moyen de l'électricité, quelle distance séparerait vos usines de force motrice?—R. Bien, je ne suis réellement pas en mesure de vous dire cela, M. McKenzie. M. Murphy pourrait vous dire cela bien mieux que moi. Cela dépendrait en grande partie du système dont vous vous serviriez. Je crois que c'est bien cela. Il y a de nombreux systèmes d'électrisation.

[M. J. M. R. Fairbairn.]

M. Cowan:

Q. A quelle distance pouvez-vous transmettre l'électricité avec succès et économie? —R. Cela dépend encore de ce que vous coûte le développement et de la manière dont vous vous en servez.

M. Keefer:

Q. A propos des systèmes américains, le *Norfolk,* le *New York Central,* etc., savez-vous pourquoi ils ont adopté l'électricité? Nous savons que dans la cité de New-York on a pratiquement mis de côté les chemins de fer à vapeur.—R. Cela a été en grande partie déterminé ou du moins avancé par le désastre du tunnel près de Park Avenue, alors que le gaz était si mauvais qu'un grand nombre de personnes ont été asphyxiées. Je crois que c'est ce qui en a été la cause immédiate.

Q. Il y a un autre système dans la partie centrale des Etats-Unis. Vous avez parlé du *Norfolk,* que dites-vous du *Hartford?* Ce chemin de fer se rend jusqu'à New-Haven.

Q. Quelle en est la distance?—R. 73 milles, je crois.

Q. De quel endroit à quel endroit?—R. De New-York à New-Haven.

Q. Maintenant, nous devons avoir des données authentiques à ce sujet?—R. Oui, je suppose.

Q. En votre qualité d'ingénieur, vous devriez pouvoir obtenir des renseignements sur les résultats de cette entreprise?—R. Je puis dire qu'il en existe. Je n'ai rien sur moi dans le moment.

Q. Ces chemins de fer ont été électrisés depuis un certain temps?—R. Oui.

Q. Savez-vous depuis quand?—R. Bien, depuis 1907. On a commencé en 1907.

Q. Quelque chose comme 15 ans?—R. Oui.

Q. Je suppose que vous ne pouvez pas nous donner d'autres renseignements à ce sujet pour le moment, n'est-ce pas?—R. Non, je ne puis absolument rien vous donner.

Q. Vous n'avez absolument rien concernant le chemin de fer ou le système Hartford?—R. Non, sauf le coût de l'installation, c'est tout.

Q. Vous voulez des détails scientifiques—R. Oui.

Q. Nous n'avons rien à faire là-dedans. (Pas de réponse.)

M. Chisholm:

Q. Après tout ce qui a été dit et fait, le coût de la production de la force motrice n'est-il pas un des points les plus importants?—R. Oh, oui.

Q. Vous ne devez pas seulement savoir tout ce qui concerne l'application de la force motrice, mais vous devez encore connaître tout ce qui se rapporte au coût de la production de la force motrice?—R. Oui, il vous faut connaître les différentes usines dans chaque endroit, etc., afin de trouver le coût de l'installation.

M. Keefer:

Q. L'installation de Hartford brûle du coke?—R. Oui. Je crois pouvoir dire que tous les systèmes importants aux Etats-Unis tirent leur énergie électrique du coke, sauf le seul système de Milwaukee.

M. McKenzie:

Q. Vous pourriez peut-être me dire où nous en sommes au point de vue des accidents? Sommes-nous plus exposés aux accidents avec la vapeur qu'avec l'électricité? J'ai remarqué que parfois dans une cité nous nous trouvons dans l'obscurité. Par exemple il se produit quelque chose au système électrique dans un édifice, peut-être dans une église, et à la fin du service tout le monde se trouve dans l'obscurité. Il y a quelque chose de défectueux. Comment pouvez-vous vous protéger contre ces accidents en faisant fonctionner un train à l'électricité, ou seriez-vous exposés à de tels accidents?

—R. Je crois que cela ne dépend que de l'efficacité de rendement de la source d'énergie. Si vous recevez votre énergie d'un nombre suffisant de sources, lorsqu'un système ne fonctionnerait pas cela ne nuirait pas à votre système dans la même mesure que si vous ne dépendiez que d'une seule source pour une distance déterminée.

Q. Je pensais plutôt à la transmission de l'énergie électrique de la source d'approvisionnement au point d'exploitation où cette énergie fait son travail. Si quelque chose se produisait de nature à intercepter votre énergie, par exemple, seriez-vous exposés à des accidents de ce genre?—R. Cela arrêterait la marche de votre train.

M. KEEFER: Il peut se produire une collision.

M. MCKENZIE: Je ne parle pas de cela.

Le TÉMOIN: Je crois que vous êtes exposés à ces accidents, sans doute, surtout dans une région montagneuse où des avalanches peuvent descendre et intercepter vos lignes de transmission, etc.

M. Cowan:

Q. Cela intercepterait votre locomotive de la même manière?—R. La différence entre la vapeur et l'électricité, à ce point de vue, c'est que lorsque votre ligne de transmission électrique est brisée vous mettez hors d'usage un certain nombre d'unités qui vous fournissent l'énergie, tandis qu'avec la vapeur, si quelque chose fait défaut, il ne s'agit que d'une seule locomotive; je veux parler du fonctionnement des locomotives à vapeur.

M. McKenzie:

Q. Vous pouvez contrôler votre pouvoir plus directement lorsque vous vous servez des locomotives qui brûlent du charbon et produisent la force motrice à mesure qu'elles avancent?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous expliquer au comité comment se fait l'application de cette force motrice dans le cas d'un train ordinaire. Je comprends très bien comment cette force motrice est appliquée aux trains ordinaires, mais comment l'énergie électrique est-elle appliquée aux trains des chemins de fer?—R. Bien, c'est par l'entremise d'une locomotive, à peu près de la même manière que pour un tramway. On se sert ou bien d'un troisième rail ou bien d'un trolley pour établir le contact avec la locomotive.

Q. Se sert-on de ce fil suspendu?—R. Oui. Le *New York Central* se sert d'un troisième rail. Le *Milwaukee* se sert d'un trolley, de même que le *New Haven* et le *Norfolk and Western.*

M. Keefer:

Q. Depuis combien de temps le *Niagara and St. Catharines* qui fait le service de transport des marchandises jusqu'en haut de l'escarpement du Niagara fonctionne-t-il au moyen de l'électricité en Canada? Il fait un service important de transport des marchandises de même que des voyageurs?—R. Je n'ai pas de renseignements à ce sujet, et je ne sais pas quand il a commencé ses opérations.

M. Cowan:

Q. Avez-vous fait des levés des pouvoirs hydrauliques situés le long de votre réseau de chemin de fer en Ontario dans le but de vous rendre compte si vous seriez en état de développer assez d'énergie électrique pour répondre à vos besoins et à vos exigences?—R. Nous avons fait certains travaux d'investigations à ce point de vue.

M. Keefer:

Q. Savez-vous quelle quantité d'énergie électrique il vous faudrait, en chevaux-vapeur, pour faire fonctionner votre système entre Toronto et Montréal?—R. Non, je ne le sais pas. Je ne pourrais pas vous dire cela tout de suite.

M. Chisholm:

Q. Y a-t-il dans la Colombie-Britannique un réseau de chemin de fer qui fonctionne par l'énergie électrique? Je ne sais pas si c'est votre réseau ou s'il fonctionne conjointement avec votre réseau?—R. Non, je ne le crois pas.

M. Cowan:

Q. Le tunnel Connaught est électrisé, n'est-ce pas?—R. Non.

M. Keefer:

Q. Il y a un chemin de fer qui se rend aux Etats-Unis?—R. C'est le *B.C. Electric.*

Q. Quelle est la distance?—R. Je ne connais pas la distance mais le *B.C. Electric* est un réseau inter-urbain.

Q. C'est un réseau assez long?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Prenez un réseau de Toronto à Guelph. La distance doit y être de cinquante milles, n'est-ce pas?—R. Environ.

M. Keefer:

Q. Nous avons un réseau où l'on a remplacé la vapeur par l'électricité, à Port-Stanley?—R. Oui.

Q. Avec succès, d'après les rapports?—R. Oui. Le réseau de Port-Stanley était plus ou moins un réseau pour les piques-niques, on n'y transporte pas de marchandises.

Q. Mais on y transporte beaucoup de marchandises à partir de Lehigh-Valley.—R. Je ne le savais pas.

Le président:

Q. Peut-on remplacer le charbon par un autre combustible dans la production de l'énergie électrique?—R. Je crois que l'on se sert d'une certaine quantité de charbon en briquettes venant de Bankhead ou une de ces lignes le long du réseau principal. Je crois que l'on se sert là-bas d'une certaine quantité de ces briquettes en même temps que du charbon.

Q. En connaissez-vous les résultats?—R. Non, je ne saurais vous en donner les résultats.

Q. Je vous ai entendu dire que vous ne vous serviez pas de l'huile actuellement pour vos locomotives?—R. On a complètement éliminé l'huile.

M. Cowan:

Q. Pourquoi a-t-on fait cela?—R. Parce que l'on avait de la difficulté à obtenir l'approvisionnement voulu.

Le président:

Q. Avez-vous obtenu des résultats satisfaisants de l'huile?—R. Je le crois.

Q. Au point de vue financier et autres?—R. Je le crois—très satisfaisants.

M. McKenzie:

Q. Depuis combien de temps votre compagnie a-t-elle commencé à étudier la possibilité d'employer l'électrité pour son chemin de fer?—R. Oh, je crois que cette question a été à l'étude dix ou douze ans, à différentes reprises.

Q. Pouvez-vous dire que cette idée a fait beaucoup de progrès dans le sens d'obtenir des résultats pratiques?—R. Je dirais ceci, monsieur McKenzie, que cette question dépend entièrement de l'aspect économique, et nous nous y intéressons de temps en temps pour nous rendre compte si la chose serait une proposition payante, et lorsque nous constatons qu'elle ne l'est pas nous la laissons de côté.

M. Keefer:

Q. Le prix du charbon entre dans la considération de cette question économique? —R. Le prix du charbon dans la subdivision des montagnes n'a pas varié à ce point.

Q. Mais dans l'Ontario et ailleurs?—R. Oui, c'est ici un point important.

M. McKenzie:

Q. Ce comité essaie d'en arriver à une conclusion quelconque relativement à l'approvisionnement du combustible, tant pour des fins domestiques que pour des fins commerciales, ce qui comprendrait les chemins de fer aussi. Pensez-vous que la possibilité de l'application de l'électricité au fonctionnement des chemins de fer en particulier et au chauffage des habitations soit pour nous une question à étudier, ou si l'on peut en attendre quelque chose de pratique d'ici dix ans, quelque chose de nature à changer la situation actuelle?—R. J'en doute.

Q. Vous comprenez ma question?—R. Je le crois.

Q. Vous cherchez un approvisionnement. Si nous nous servons de l'électricité, nous avons besoin de moins de charbon. Si nous ne pouvons rien tirer de l'électricité ou de toute autre source nous devons trouver du charbon. Ce que je veux savoir de vous c'est: pensez-vous que nous puissions n'être pas trop inquiets à ce sujet parce que l'électricité nous rendra de grands services? Au cours des dix années qui vont suivre, pensez-vous que nous obtenions quelques résultats pratiques dans ce sens?—R. Je ne le crois pas, pas pendant cette période.

M. Keefer:

Q. Il y a un moment, je demandais si les usines d'énergie électrique comptaient pour beaucoup là-dedans. En supposant que l'on ferait de grands travaux de développement le long du Saint-Laurent, au centre de votre système, cela ne compterait-il pas pour beaucoup?—R. Oui. S'il y avait des usines d'énergie électrique le long du Saint-Laurent et si ces usines pouvaient fournir de l'énergie à un prix raisonnable, nous nous occuperions tout de suite de l'étude de cette question pour nous rendre compte de la possibilité ou de l'impossibilité de la mise en pratique de ce système.

Q. L'électrisation deviendrait alors immédiatement le sujet d'une étude qui ne se fait pas actuellement?—R. Oui.

Q. De sorte que les travaux de développement le long du Saint-Laurent comptent pour beaucoup dans cette question, c'est un point très important?—R. Oui.

Le témoin est remercié.

JOHN MURPHY est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position?—R. Je suis ingénieur-électricien au ministère des Chemins de fer et Canaux et à la Commission des chemins de fer du Canada.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Depuis 1906.

Q. Etiez-vous au service de ces organisations avant cette date?—R. Non, monsieur.

Q. Quelle était votre occupation avant cette date?—R. Je me suis toujours occupé depuis l'année 1885, presque immédiatement après ma sortie du collège à Ottawa, du développement de l'industrie hydro-électrique, laquelle n'existait pas du tout sous ce nom à cette époque. Je suis entré dans cette industrie dès les débuts et je m'en suis toujours occupé depuis. Lorsque j'ai obtenu mon diplôme au collège, cela peut intéresser les membres du comité bien qu'il y avait une source d'énergie de 100,000 chevaux-vapeur à moins d'un mille de distance des édifices du Parlement et que les

édifices du Parlement n'avaient besoin que de 50 chevaux-vapeur pour l'éclairage électrique de la Chambre des Communes, du Sénat et de la bibliothèque, cependant, il n'existait pas de moyens avantageux de transmettre ces 50 chevaux-vapeur sur cette distance de un mille. Par conséquent, j'ai été attaché à l'industrie de l'énergie hydro-électrique depuis le commencement.

Q. Je crois que vous êtes en état de faire un exposé au comité?—R. Votre note, M. le président, me demandait de faire un exposé sur l'électrisation des chemins de fer et aussi sur tout autre usage de l'électricité en vue de l'économie du charbon. Avec votre permission, je parlerai d'abord de l'électrisation des chemins de fer en général, puis je parlerai de l'énergie produite par le charbon et enfin du chauffage à l'électricité. Ce que j'aurai à vous dire du chauffage à l'électricité vous montrera qu'en règle générale l'électricité ne devrait pas servir à un tel usage. Le comité comprendra sans doute ma dernière remarque un peu mieux si je mentionne le fait que pendant la guerre, en Italie, c'était une offense criminelle que de *vendre* un appareil de chauffage à l'électricité. C'était aussi une offense criminelle que de se servir de l'électricité pour le chauffage entre 4 heures et 10 heures de l'après-midi. En d'autres termes, les autorités italiennes ont compris que c'était faire un mauvais usage de l'électricité que de s'en servir pour le chauffage.

A propos de l'électrisation des chemins de fer, un des spectacles peut-être les plus curieux qui ait été jamais représenté est celui qui s'est déroulé à Erié, dans la Pennsylvanie, le 7 novembre 1919. La *General Electric Company* fabrique des locomotives électriques et autres appareils électriques et mécaniques à ses usines situées à Erié. Cette compagnie avait à cette époque une des locomotives électriques de 3,600 c.-v. du chemin de fer de la *Chicago Milwaukee and St. Paul* et cette locomotive était prête à être mise en opération, et on a imaginé ce que l'on a appelé un *tug-of-war* entre cette locomotive électrique et deux des plus puissantes locomotives à vapeur qu'il fut possible de trouver. On a commencé par un *tug-of-war* entre une locomotive à vapeur et une locomotive électrique, mais on s'aperçut tout de suite que c'était une affaire où toute la force était du même côté, de sorte que l'on prit une autre locomotive à vapeur. Les locomotives à vapeur étaient, dans un cas, une des plus puissantes locomotives à vapeur faisant le service des voyageurs sur la division de *Lake Shore* du chemin de fer *New York Central*, et dans le deuxième cas, une des plus puissantes locomotives pour le transport des marchandises. On avait d'abord l'intention d'accoupler ces locomotives, en faisant partir la locomotive électrique dans une direction et les locomotives à vapeur dans la direction opposée, mais on se rendit bientôt compte que ces monstres étaient tellement puissants que les barres d'attelage ne pourraient résister et voleraient en pièces. On changea alors d'idée, et on organisa un concours de traction. On donna le signal du départ des trois locomotives; les registres de vapeur des locomotives à vapeur furent ouverts et le garde-moteur de la locomotive électrique tourna le levier de contrôle; les locomotives à vapeur furent traînées en arrière le long de la voie tout comme si elles ne se furent pas servi du tout de la vapeur. Les mécaniciens des locomotives à vapeur protestèrent—prétendant que ce n'était pas un essai juste. Ils alléguèrent que la locomotive à vapeur se trouvait dans un grand désavantage lorsqu'elle était immobile tandis que les moteurs électriques pouvaient se servir de toute l'énergie qui leur était fournie en restant immobiles tout comme en marchant. Par suite de cette protestation, on permit aux mécaniciens des locomotives à vapeur de mettre leurs locomotives à une bonne vitesse,—entraînant la locomotive électrique sur la voie. Pendant que les trois locomotives allaient ainsi dans une même direction, le garde-moteur de la locomotive électrique renversa le pouvoir à l'aide de son levier de contrôle, allant ainsi dans une direction opposée; les deux monstres à vapeur, dont les registres à vapeur étaient tout grands ouverts, s'arrêtèrent puis furent entraînés en arrière comme s'ils n'eurent été que deux wagons à marchandises. On fit aussi un

[M. John Murphy.]

autre essai. La voie sur laquelle cet essai fut fait mesurait six milles de longueur. Elle suit parallèlement la division *Lake Shore* du chemin de fer *New York Central* le long du lac Erié. Les trois locomotives, attelées, se dirigèrent dans une direction ouest sur une distance de trois milles. Ces locomotives se servant toutes les trois de leur force motrice, dans la même direction, revenant ensuite vers l'est, atteignirent une vitesse d'environ cinquante milles à l'heure. La locomotive électrique recevait son énergie de l'usine de force motrice à vapeur qui actionne les usines de fabrication à Erié, et les locomotives à vapeur, sans doute, se servant de leur propre pouvoir allant à une vitesse de cinquante milles à l'heure, le garde-moteur de la locomotive électrique enleva le courant et sa locomotive fut poussée par les deux locomotives à vapeur. Continuant toujours à cette vitesse, le garde-moteur renversa son levier de contrôle, c'est-à-dire qu'il se servit de son énergie électrique en opposition à la force des locomotives à vapeur et, dans un espace de temps relativement court, ces locomotives monstres ralentirent leur vitesse, puis s'arrêtèrent et enfin furent poussées en arrière par la locomotive électrique. Bien que ce fait soit très curieux et très impressionnant ce qui s'est passé est bien ce qui devait se passer. Le rendement d'une locomotive à vapeur est limité à son pouvoir de faire de la vapeur. C'est une usine de force motrice mobile. Sa chaudière est limitée par ses dimensions, par la quantité de charbon qu'elle brûle et par son rendement de vapeur. La locomotive électrique, de l'autre côté, peut recevoir autant d'énergie qu'il lui en faut d'une puissante usine d'énergie stationnaire—dans le présent cas, c'était une usine d'énergie de 15,000 c.v. Les chemins de fer électriques reçoivent souvent de l'énergie d'un certain nombre de stations de force hydraulique et le rendement de ces stations peut atteindre des centaines et même des milliers de chevaux-vapeur. Je crois avoir établi ce point bien clairement.

M. McKenzie:

Q. C'est parfaitement clair. Mais la question est celle-ci: Supposez que vous preniez des unités égales d'énergie, vous placez une certaine unité d'énergie dans une locomotive à vapeur et une certaine unité d'énergie sur un fil électrique. Comment agiraient-elles ensuite?

M. COWAN: C'est de cette manière qu'elles se comportent.

Le TÉMOIN: La locomotive électrique en question était munie de 12 moteurs ayant une puissance de 300 c.-v. chacun. Cela veut dire que ces 300 moteurs c.-v. produiraient ce montant d'énergie—3,600 c.-v.—continuellement; mais pendant de courts intervalles ces moteurs peuvent avoir une énergie beaucoup plus considérable. Ils peuvent au moins utiliser beaucoup plus d'énergie. De fait, ils tireront de la ligne autant d'énergie qu'ils en ont besoin. La limite du travail qu'un moteur peut accomplir dépend de sa limite en chaleur. Il est ainsi construit qu'il peut toujours recevoir plus d'énergie et accomplir plus de travail jusqu'au moment où il est complètement brûlé. Si l'énergie électrique est fournie continuellement par l'usine génératrice il continuera à fonctionner et à porter des charges trop fortes jusqu'à ce qu'il soit brûlé. D'un autre côté la locomotive à vapeur est limitée par la capacité et l'habileté de sa chaudière à faire de la vapeur. Sur les chemins de fer électriques il y a toujours entre le fil et les rails une quantité d'énergie presque illimitée, et les moteurs reçoivent autant d'énergie que la nature du travail à faire l'exige en chaque cas. Un wagon électrique peut utiliser 25 c.-v.—un autre 200 c.v.—cela dépend des vitesse, des chargements et des inclinaisons. Ils peuvent ne pas utiliser d'énergie du tout ou ils peuvent en prendre deux fois autant qu'ils sont censés utiliser. Est-ce que ce point est clair?

M. McKenzie:

Q. Oui, mais la difficulté est, comme vous dites, qu'une de ces grosses locomotives est simplement une usine génératrice en mouvement.—R. Vous parlez de la locomotive à vapeur.

[M. John Murphy.]

Q. Oui, la locomotive à vapeur avec ses possibilités restreintes, pour ainsi dire? —R. Oui.

Q. L'autre a un réservoir immense d'où elle peut tirer et elle est beaucoup plus puissante. Pour fins pratiques il y a beaucoup en faveur de l'énergie électrique?—R. Absolument.

Q. Parce qu'on l'a sous la main?—R. Vous avez raison. C'est pourquoi une division de ligne de chemin de fer qui fait le service des montagnes et qui a été électrisée, par exemple, est exploitée avec beaucoup plus de succès comparée à une division qui utilise la vapeur comme force motrice. Les convois les plus lourds montent aisément les inclinaisons les plus fortes. C'est là une des raisons principales qui ont induit des compagnies de chemins de fer comme le *Norfolk and Western* et le *Chicago, Wilwaukee and St. Paul* à utiliser l'électricité. Le *Norfolk and Western Railway* a adopté l'électricité pour sa division des montagnes—elle a 30 milles de longueur—, si je ne me trompe, simplement parce qu'il ne pouvait pas suffire au trafic. Il avait, soit à construire une autre voie, soit faire autre chose, et cette "autre chose" était l'électrisation de cette division. Il ne pouvait pas accepter tout le trafic qui se dirigeait sur sa ligne. La congestion était causée par une combinaison d'inclinaisons très fortes et de la présence de quelques tunnels. L'électrisation du chemin de fer *Chicago, Milwaukee and St. Paul* était due à deux causes—savoir, la difficulté de satisfaire aux besoins de son trafic et le fait qu'un approvisionnement abondant et assuré d'énergie hydraulique pouvait être mis à profit.

M. Keefer:

Q. Pourquoi le *Hartford* a-t-il été électrisé?—R. Il y a eu beaucoup de discussion au sujet de l'électrisation du chemin de fer *New York, New Haven and Hartford.* Son trafic était très lourd. Sa division électrisée n'a que 75 milles de longueur, si je ne me trompe, et par endroits ce chemin comprend quatre voies ferrées. Cependant elle a été l'objet de critiques de la part de plusieurs personnes qui s'occupent des problèmes économiques pour ce qui concerne l'aspect financier de son exploitation; mais il n'y a aucun doute au monde, qu'au point de vue de l'exploitation électrique c'est un véritable succès.

La raison principale de l'électrisation des lignes de chemins de fer entrant à New-York c'est l'ennui de la fumée qu'on ne voulait plus tolérer; d'accident du tunnel de Park Avenue, il y a quelques années, que M. Fairbairn a mentionné, a hâté l'électrisation des lignes en 1906. La même raison (un accident) est donnée pour l'électrisation du tunnel Sarnia et Port Huron. Vous devez vous rappeler qu'un convoi resta en panne au centre du tunnel et plusieurs hommes furent asphyxiés.

Relativement aux avantages qui découlent de l'électrisation, avec votre permission, je vous lirai quelques extraits d'un mémoire que j'ai préparé il y a deux ans pour l'Institut des Ingénieurs du Canada. Des exemplaires de ce mémoire sont à la disposition des membres du comité qui en désireront. (Des exemplaires sont distribués.) M. E. W. Rice, qui était le président de l'Institut Américain des Ingénieurs-Electriciens, disait dans un discours prononcé à New-York, devant cette association, au mois de février 1918:

> "Il est vraiment terrifiant de constater que 25 pour 100 du total de la houille que nous extrayons de la terre est brûlé pour l'exploitation de nos chemins de fer et brûlé dans de telles conditions d'inefficacité qu'il faut au moins en moyenne six livres de charbon par cheval—heure de travail accompli".

Avec votre permission, encore, je vous communiquerai quelques chiffres qui vous feront comprendre les rapports qui existent entre l'énergie, la chaleur, l'électricité et la houille.

M. KEEFER: Cela est très important.

Le TÉMOIN: M. Rice dit qu'il faut en moyenne au moins six livres de charbon par cheval-heure de travail accompli et une enquête très complète qui a été faite depuis que mon mémoire a été publié démontre que sur les chemins de fer des Etats-Unis la moyenne était de sept livres de charbon par cheval-heure. M. Rice dit plus loin:

> "La même quantité de charbon qui serait brûlée dans une usine génératrice centrale moderne produirait l'équivalent de trois fois cette somme d'énergie dans les moteurs d'une locomotive électrique, y compris même toutes les pertes subies au cours des procédés de génération et de transmission de l'usine génératrice à la locomotive."

M. McKenzie:

Q. Pour me mettre cela bien dans la tête que voulez-vous dire par "cheval-heure"? —R. Avec votre permission je ne répondrai pas immédiatement à votre question, la réponse viendra un peu plus tard. Maintenant veuillez vous rappeler que les locomotives à vapeur brûlent 25 pour 100 de tout le charbon qui est extrait chaque année des mines. Les locomotives électriques économisent les deux tiers de ce charbon lorsque leur énergie électrique provient d'usines génératrices à vapeur stationnaires. L'énergie hydraulique peut leur permettre de tout l'économiser. En d'autres mots, je suis un enthousiaste en ce qui concerne le développement sage de l'énergie hydraulique. M. Rice disait ensuite que 150,000,000 de tonnes de houille, soit près de 25 pour 100 de tout le charbon sorti des mines des Etats-Unis, avaient été brûlées cette année-là (1917) par les locomotives à vapeur. La consommation de charbon au Canada est, me dit-on, de près de 9,000,000 de tonnes par année. En chiffres ronds c'est environ 30 pour 100 de tout le charbon miné au Canada et importé en Canada. Une autre raison de l'électrisation du chemin de fer *Chicago, Milwaukee and St. Paul*, c'est le succès obtenu par le chemin de fer *Butte, Anaconda and Pacific* qui traverse une partie du même territoire. Le *Butte, Anaconda and Pacific* avait augmenté le tonnage par mille de 35 pour 100 et avait diminué en même temps le nombre des trains ainsi que leurs dépenses fortuites de 25 pour 100. Autrement dit chaque locomotive électrique pouvait tirer des convois tellement plus lourds qu'avec des locomotives à vapeur que le tonnage par mille a été augmenté de 35 pour 100, tandis que le nombre de ses trains et le montant de ses dépenses ont subi une diminution de 25 pour 100. Moins de convois et un tonnage plus élevé! Le temps épargné par voyage pour ces convois plus lourds représentent 27 pour 100. On rapporte aussi que l'économie faite pendant la première année d'exploitation au moyen de l'électricité était égale à 20 pour 100 du coût de l'électrisation. Ce chemin de fer achète son énergie des usines hydrauliques, comme le fait aussi le *Chicago, Milwaukee and St. Paul.*

M. Cowan:

Q. Combien de milles sont ainsi exploités par le *Butte, Anaconda and Pacific*?—R. J'ai oublié la longueur exacte du *Butte, Anaconda and Pacific;* c'est cinquante ou soixante milles.

M. Keefer:

Q. En connaissez-vous le coût?—R. Non, je ne le connais pas. Mais j'ai celui du *Chicago, Milwaukee and St. Paul.*

Q. Quel est-il?—R. C'est environ cinq milles et un tiers par heure kilowatt. Le chiffre exact est $0.000536 par heure k.w. Sur le chemin de fer *Norfolk and Western* l'énergie est fournie par leur propre usine à vapeur. Douze locomotives électriques ont remplacé 33 locomotives du type le plus moderne et le plus puissant. C'est là un exemple raisonnable de la plus grande utilité des locomotives électriques. Cinquante pour 100 de plus en fait de travail avec moins de 40 pour 100 du nombre de locomotives.

M. Ross:

Q. Quel en est le coût approximativement?—R. De chaque locomotive?

Q. Oui?—R. J'ai ici un mémoire indiquant le coût des locomotives électiques qui ont été achetées pour le *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway.* A l'heure qu'il est, je crois qu'elles coûteraient de 60 à 100 pour cent de plus que le chiffre que je vous donne. Le prix était $120,000.

Q. Pour une locomotive électrique?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Et une locomotive à vapeur de la même classe serait de combien?—R. Je n'en ai pas le prix ici. Il n'y en a pas de la même classe.

M. BLAIR: Environ soixante et quinze mille piastres.

Le TÉMOIN: Le chemin de fer *Norfolk and Western* a augmenté son tonnage de 50 pour cent par l'électrisation. Veuillez vous rappeler que son trafic était arrêté avant l'électrisation de la voie. La valeur des locomotives à vapeur libérées pour service ailleurs représentait 45 pour cent du coût de l'électrisation. La compagnie a dirigé ses locomotives à vapeur sur d'autres parties de la ligne, comme, d'ailleurs, l'avait fait la compagnie du *Chicago, Malwaukee and St. Paul.* Leurs locomotives électriques font huit fois autant de milles par convoi-minute-retard que les locomotives à vapeur. Les arrêts aux têtes de lignes sont en moyenne de 45 minutes, et à toutes les 24 heures les équipes doubles sont relevées. Les équipes des locomotives à traction ont été réduites dans la proportion de 4 locomotives électriques pour 8 locomotives à vapeur. J'aimerais à vous faire remarquer que les chiffres que je vous donne ont été obtenus personnellement des ingénieurs électriciens du chemin de fer *Norfolk and Western,* et du *Chicago, Milwaukee and St. Paul.* Ils sont authentiques. Les locomotives à vapeur ont été remplacées par 2 locomotives électriques. Les locomotives à vapeur avaient coutume de "faire défaut" pendant l'hiver, mais les locomotives électriques "restent debout" toujours. Elles ont réellement beaucoup plus d'efficacité pendant les temps froids. Vous comprendrez que ces locomotives électriques feront plus d'ouvrage pendant les jours froids que pendant les chaleurs. Toute cette question de l'électrisation des chemins de fer a été pleinement discutée aux assemblées du *New York Railroad Club* par les ingénieurs électriciens et les ingénieurs mécaniciens, et l'ingénieur du chemin de fer *Norfolk and Western* a fait la remarque suivante:

> "La houille, les quais, les puits à étincelles, les réservoirs à l'eau et les pompes, tout aussi bien que les rotondes à locomotives et les plaques tournantes, tout cela est disparu de la zone électrique. La capacité de nos voies a été doublée. Notre coût d'exploitation a été réduit. Au point de vue du génie, d'exploitation et des finances, notre électrisation a été un succès."

Parlant de la valeur des freins à régénération, il dit par la suite—et je devrais peut-être vous dire un mot à ce sujet—un moteur électrique peut en descendant une côte servir de générateur pour fournir de l'énergie à la ligne et aider à remorquer les autres trains, soit sur les sections de niveau, soit le haut des côtes, et lorsqu'il est utilisé de la sorte et qu'il fonctionne en ce sens, la marche du convoi est naturellement ralentie, cela a l'effet des freins sur un convoi et c'est ce que signifie l'expression "freins à régénération". Relativement à ce point sur le *Norfolk and Western* l'ingénieur électricien dit:

> "L'emploi du frein à air est pratiquement éliminé, il ne sert qu'à arrêter le train; il est regrettable que nous ne puissions pas estimer en piastres et cents cet actif considérable; pour l'apprécier convenablement il faut avoir eu de l'expérience avec les difficultés accompagnant la conduite d'un convoi de 90 wagons avec un système à air. Des convois de 103 wagons se rendent maintenant au sommet 12 à 20 par jour, descendent l'inclinaison de 2.4 pour cent sans

même toucher à l'air. Jamais a-t-il fallu briser un convoi en deux, ou une roue a-t-elle glissé. Cela se fait si facilement que nous ne renvenserions pas une seule goutte d'un verre d'eau dans le fourgon de queue."

M. McKenzie:

Q. Vous avez parlé de produire de l'énergie en descendant les côtes?—R. Oui.

Q. Est-ce que cette énergie produite est emmagasinée dans des accumulateurs?—R. Non.

Q. Comment faites-vous pour la communiquer ensuite au fil? Est-ce que vous la faites retourner au fil?—R. Par l'entremise du fil du trolley et des rails; l'énergie part des moteurs—dans une direction inverse. Au lieu de tirer de l'énergie du trolley et des rails l'énergie est simplement changée de direction ou renvoyée.

Q. Vous la renvoyez à sa source?—R. A la ligne. Je vais vous expliquer cela d'une manière générale. Un moteur électrique va marcher et travailler si vous lui fournissez de l'énergie électrique. Cette même machine—le moteur—agira comme un générateur s'il est actionné par une roue hydraulique, par une machine à vapeur ou par le mouvement d'un train. Si on le fait fonctionner au moyen d'une machine on peut s'en servir comme générateur et il donnera de l'énergie à une ligne, ou à n'importe quoi, exactement comme s'il était installé dans une usine génératrice et actionné par une roue hydraulique ou une machine à vapeur. S'il est relié avec la source d'approvisionnement de l'énergie il ajoutera à cette source d'approvisionnement. Il augmentera la quantité de l'énergie comme le ferait l'usine génératrice. Cette énergie régénérée—par l'usage des freins—peut retourner à la ligne et être utilisée par les autres convois.

M. Maharg:

Q. Dès que vous commencez à la produire, elle s'en retourne?—R. Oui.

Q. Il ne lui faut pas atteindre un certain point avant de s'en retourner?—R. Non. Elle augmente l'énergie fournie par l'usine génératrice.

Le chemin de fer *Chicago, Milwaukee and St. Paul* a d'abord électrisé 440 milles de son réseau sur les premières montagnes en gagnant l'ouest. Après avoir exploité cette section pendant une couple d'années la compagnie s'est décidée à électriser la section des montagnes de la côte du Pacifique, encore 220 milles, et ce fait peut être interprété comme une réponse à ceux qui demanderaient si l'exploitation de la première section avait été suivie de bons résultats ou non. Ce n'est qu'après deux ans—je parle de cette dernière—d'exploitation que la section du littoral a été électrisée.

M. Cowan:

Q. Combien de milles?—R. La compagnie exploite 660 milles; c'est-à-dire des milles comptés sur voie simple.

M. Keefer:

Q. Sur combien de milles ont-ils fait leur premier essai?—R. 440 milles.

Q. La compagnie n'a pas eu de satisfaction et elle a continué?—R. Comme question de fait, elle n'a d'abord électrisé que 220 milles et les exploita et elle commença immédiatement à électriser les autres 220 milles, mais elle exploita toute la section de 440 milles pendant deux années avant d'entreprendre l'électrisation des lignes du Pacifique. Près de 900 milles, et environ 33 pour cent de plus pour les voies de passage, les parcs, les rameaux industriels et les tronçons, représentent maintenant l'étendue de cette vaste électrisation. Leurs propres officiers disent qu'entr'autres avantages que ce chemin de fer a retirés dans les sections électrisées sont les suivants:

"Le rayon de course" de chaque locomotive électrique est deux fois plus grand que celui d'une locomotive à vapeur. Les points sous-divisionnaires où les équipes préposées aux marchandises et les locomotives à vapeur étaient autre-

fois logées et changées ont été abolis; les équipes préposées au service des convois de voyageurs ont une course de 220 milles au lieu de 110. Aux fins de la compagnie ces points n'existent plus maintenant."

M. Ross: Pourquoi cela?

M. KEEFER: Ils n'arrêtent pas pour prendre de l'eau.

M. Ross:

Q. Elles ne vont pas deux fois aussi vite?—R. La vitesse a augmenté et du temps est sauvé d'autres manières. Les chiffres exacts sont donnés dans le mémoire. Les locomotives électriques peuvent marcher pendant près d'un mois sans avoir besoin d'aller à la rotonde des locomotives. Vous savez tous, je suppose, qu'une locomotive à vapeur doit aller à la rotonde après chaque voyage dans une division, environ 120 milles. Pour les fins du chemin de fer ces points sous-divisionnaires n'existent pas sur le *Milwaukee*. On a enlevé sept ou huit milles de rails à chacune des vieilles gares. Les convois de marchandises en transit ne laissent pas la voie principale du tout en ces endroits. Les ateliers et les rotondes sont disparus avec leur personnel et un seul électricien prend la place de l'équipe de toute la vieille rotonde et du vieil atelier. Une locomotive électrique a parcouru 9,052 milles dans un mois. Bien que le nombre de trains ait été réduit les convois conduits à l'électricité ont "gagné" plus de 2½ fois autant de minutes que les locomotives à vapeur circulant d'après les vieux itinéraires plus lents—du "temps" qui avait été perdu sur d'autres divisions; 29 pour cent des trains électriques de voyageurs ont gagné du temps de cette façon. Comptant seulement le nombre de milles parcourus le coût d'exploitation des convois électriques représente moins de la moitié du coût des convois remorqués par les locomotives à vapeur. Le trafic du transport des marchandises a augmenté, de 40 pour cent peu de temps après l'électrisation—une deuxième voie aurait été nécessaire pour disposer d'un tel surcroît d'affaires avec l'exploitation du chemin avec des locomotives à vapeur. Une augmentation moyenne de 22 pour cent du tonnage des marchandises transportées, par convoi, a été constaté. Une locomotive remorque environ 3½ autant de tonnes-mille qu'une locomotive à vapeur; la réduction du temps consacré à la manutention d'une tonne-mille représente 30 pour cent; des convois plus rapides et plus lourds ont accompli ces résultats; *le nombre des convois n'a pas* été augmenté.

C'est là un point intéressant. On a demandé à M. Fairbairn certain détail concernant la comparaison à faire du trafic sur leur chemin de fer et celui du *Chicago, Milwaukee and St. Paul*. Je ne connais rien du trafic sur le Canadien du Pacifique, mais au temps de l'électrisation du *Chicago, Milwaukee and St. Paul*, ils avaient neuf trains par jour dans chaque direction, et ils avaient la plus grande difficulté que l'on puisse imaginer pour opérer le mouvement de ces trains au delà de la *ligne de partage*. La congestion du trafic devint insupportable. Leur gérant général en écrivant la réponse à une question disait: "Nous avons maintenant presque oublié qu'il y a quelque chose comme "une ligne de partage" depuis l'électrisation." En ce temps-là j'ai entendu leur ingénieur électricien dire qu'environ 11½ pour cent de l'énergie utilisée par le chemin de fer était renvoyée à la ligne par l'action des freins à régénération et ce surplus d'énergie aidait à remorquer d'autres convois. Pendant l'année suivante 16 pour cent de l'énergie utilisée était ainsi retournée.

M. Maharg:

Q. Cela ne s'applique, sans doute, qu'aux rampes rapides?—R. Oui, là où il y a beaucoup de côtes à descendre.

M. Keefer:

Q. Est-ce là une des raisons pourquoi il est allégué que c'est plus difficile dans les sections fortement inclinées?—R. Je crois que cela n'est qu'un mythe. Je crois que la

raison principale c'est que vous pouvez faire monter le convoi au haut de la côte à une allure plus rapide.

M. McKenzie:

Q. Est-ce que ces rampes sont ce qu'on appelle des rampes qui donnent de l'élan? —R. Non, monsieur, ce sont des inclinaisons longues et accentuées toutes dans la même direction.

Q. Vous comprenez sans doute ce que je veux dire par inclinaisons qui donnent de l'élan?—R. Oui, je vous comprends, en descendant une côte vous obtenez un élan si fort que vous pouvez monter la côte suivante. Bien que cet item concernant la génération d'une énergie nouvelle soit d'une très grande importance voici ce que dit leur ingénieur:

> "Ce point est considéré comme n'ayant qu'une importance secondaire en comparaison avec le mouvement plus sûr et plus facile des trains sur ces inclinaisons et l'absence des retards anciennement occasionnés par la nécessité de changer les sabots et réparer la manœuvre des freins lorsque le chemin de fer était exploité avec des locomotives à vapeur. Les trains mus à l'électricité suivent leur horaire beaucoup plus fidèlement qu'avec des locomotives à vapeur. En trois mois les convois électriques n'attendirent que 254 minutes pour leur droit de passage tandis que pendant une période semblable les locomotives à vapeur durent attendre 1,910 minutes—soit 7½ fois autant. L'attelage de wagons supplémentaires n'a retardé les locomotives électriques qu'un neuvième du temps perdu par les locomotives à vapeur pour la même raison. Le temps froid, pendant les trois mois en question, a retardé les trains mus à la vapeur 445 minutes, mais les trains mus à l'électricité n'ont pas été retardés une seule minute; ces derniers donnent un service plus efficace pendant la saison froide. Plusieurs des trains mus à la vapeur ainsi retardés avaient deux locomotives à leur tête—mais jamais plus d'une locomotive électrique n'est placée en tête d'un train de voyageurs. Ce n'était pas un événement très rare que de voir tout le service de transport des marchandises suspendu parce que les locomotives à vapeur perdaient leur capacité de produire leur vapeur et gelaient. L'énergie électrique pour l'exploitation de ces trains coûte excessivement meilleur marché que le charbon."

La question relative au coût avait été posée à M. Fairbairn.

> "Cette dernière déclaration est l'une des plus intéressantes relativement à l'exploitation du C.M., & St. P. et elle est particulièrement intéressante parce qu'elle a été faite il y a plus d'un an."

Il s'agit de l'année 1917, et le coût d'exploitation a diminué depuis cette date, me dit-on. Le *Chicago, Milwaukee and St. Paul* est censé être intimement associé aux compagnies dont il achète l'énergie, mais je ne suis pas en mesure de vous dire si c'est vrai ou non. Mais je sais qu'il a un contrat de 99 ans et le taux pour l'énergie est .00536 d'une piastre par heure k.w. En anglais plus clair cela représente environ 5⅓ milles par heure kilowatt.

M. Keefer:

Q. Convertissez cela en chevaux-vapeur.—R. Leur contrat est ainsi rédigé que le chemin de fer a consenti à payer pour 60 pour cent de l'énergie maxima qu'il obtient de la compagnie comme s'il l'utilisait continuellement, 24 heures par jour, et cela représente à peu près $28 par cheval-vapeur par année. Le prix par cheval-vapeur par année, ou le prix par heure k.w., pris tout seuls, sont de nature à tromper quiconque n'est pas familier avec l'achat ou la vente de l'énergie.

M. COWAN: Cela semble un taux bien bas pour de l'énergie, n'est-ce pas?

M. KEEFER: Non, c'est un taux élevé. Ordinairement, nous obtenons l'énergie ici autour de $25.

M. Keefer:

Q. Comment calculez-vous le cheval-vapeur que vous tirez de la houille?—R. Je vous demande pardon?

Q. Pouvez-vous nous dire combien serait l'énergie en chevaux-vapeur tirée de la houille de cette zone comparée au $28? Pouvez-vous dire approximativement?—R. Je ne pourrais pas le dire pour cet endroit.

Q. Approximativement, ce serait deux ou trois fois le prix d'un cheval-vapeur?—R. Sans aucun doute.

Q. Probablement quatre fois?—R. Probablement.

M. Blair:

Q. Comment les wagons sont-ils chauffés sur les chemins de fer du *Chicago, Milwaukee and St. Paul*?—R. Ils tirent leur énergie électrique d'un grand nombre d'usines hydrauliques de l'autre côté du continent parallèle à leur propre ligne. Les wagons sons chauffés au moyen des bouilloires chauffées à l'huile dans les locomotives. Ils connaissent mieux que de chauffer leurs wagons à l'électricité.

M. Keefer:

Q. A cause du gaspillage?—R. Le chauffage électrique ne doit pas se faire continuellement. Avec votre permission, je vous donnerai plus tard des chiffres qui expliqueront cela clairement.

M. Cowan:

Q. Est-ce que je me trompe en pensant qu'il leur faut avoir un appareil de chauffage dans chaque wagon?—R. Non, dans les locomotives électriques il y a un appareil de chauffage qui consiste dans une chaudière chauffée à l'huile qui fournit la vapeur à distribuer aux convois.

Q. Justement comme la chaleur qui vient des locomotives à vapeur?—R. Exactement comme la chaleur qui vient des locomotives à vapeur.

Le PRÉSIDENT: Tout cela est très intéressant, mais ce ne serait peut-être pas déplacé de suggérer qu'après tout nous n'avons pas beaucoup de temps à notre disposition.

Le TÉMOIN: Je suis plutôt embarrassé pour savoir si je dois vous en dire moins ou plus.

M. KEEFER: Continuez, vous allez très bien.

Le TÉMOIN: Voilà un exposé général concernant les avantages de l'électrisation des chemins de fer.

M. Ross:

Q. Mais ces chiffres que vous avez donnés ne s'appliquent qu'aux usines hydrauliques?—R. Non, le chemin de fer *Norfolk and Western* produit sa propre énergie, il possède sa propre installation génératrice à vapeur et il brûle du charbon. Le chemin de fer *New York, New Haven and Hartford,* qui est exploité depuis une quinzaine d'années, a commencé par brûler du charbon, et il brûle encore du charbon —dans sa propre usine génératrice. Il coupe sa propre consommation de charbon en deux après deux années d'exploitation. Si je ne me trompe, le chiffre exact était 51 pour cent de la consommation de charbon sur les locomotives à vapeur lors de la deuxième année, et les résultats sont encore meilleurs que cela maintenant parce que leurs itinéraires sont mieux arrangés.

Le président:

Q. Parlez-nous donc du coût imputable au compte du capital en changeant de système pour un chemin de fer remplaçant la vapeur par l'électricité? N'est-ce pas là un obstacle sérieux?—R. Oui, le coût est très élevé.

Q. Pouvez-vous nous donner quelques chiffres concernant le coût? Si vous ne les avez pas sous la main, laissez faire.—R. Ces chiffres que j'ai ici représentent le coût actuel, naturellement ils sont beaucoup plus importants que n'importe quelle estimation qui puisse être faite. J'ai les chiffres ici. Le coût total de leur voie de 440 milles, qui réellement compte 650 milles de chemin de fer, a été de $12,000,000; cela est calculé à $18,500 par mille pour le milage à voie simple et à $27,250 par mille, en ne comptant seulement que les milles en distance du chemin de fer. Maintenant, la dernière nouvelle que j'ai eue de ces gens c'est que ces chiffres seraient le double de ce qu'ils sont si l'ouvrage avait dû être fait il y a deux ans, et environ 60 pour cent de plus—en chiffres ronds—si l'ouvrage se faisait aujourd'hui.

Q. Est-ce que cela comprend l'installation d'une usine génératrice?—R. Oh non. Ces gens—le C., M. & St. P.,—achètent l'énergie des compagnies qui font le commerce de produire et de vendre l'énergie.

Je crois que c'est très important que les membres de ce comité puissent se rendre compte de ce que veut dire un cheval-vapeur et le montant de chaleur contenue dans une livre de charbon; ainsi que la faible partie de cette chaleur qui est convertie en énergie dans les usines génératrices à vapeur. Pour cette raison j'ai préparé les tableaux suivants. J'ai réduit les chiffres en petits problèmes de simple arithmétique parce que je crois que, donnée de cette manière, toute la question de l'énergie sera bien mieux comprise.

Le PRÉSIDENT: On pourrait sauver du temps en déposant ces tableaux pour les faire inscrire au dossier.

Le TÉMOIN: Je désirerais dire quelques mots au sujet de ces tableaux. Tout le monde connaît l'expression "cheval-vapeur". Nous sommes portés à croire que c'est le montant d'ouvrage qu'un cheval ordinaire peut accomplir. Comme question de fait c'est une fois et demi le travail ordinaire d'un cheval. Un cheval-vapeur c'est le montant d'énergie qu'il faut dépenser pour soulever 33,000 livres un pied de haut pendant une minute. Si ce travail se continue pendant soixante minutes, soit une heure, vous avez alors un cheval-heure. L'heure kilowatt est un tiers de plus que ce cheval-heure. Le kilowatt est 1,000 watts et le cheval-vapeur représente 746 watts, ou pratiquement 750, ou les trois quarts de l'heure kilowatt. Vous connaissez tous un peu ce qu'est "l'heure kilowatt". Cette dernière sert de base lorsque vous payez pour votre éclairage électrique et autres choses de ce genre. Le travail accompli par dix hommes travaillant raisonnablement pendant dix heures est censé être l'équivalent d'un cheval-vapeur. Cela vous donnera une autre idée de ce que veut dire cheval-vapeur. L'équivalent mécanique en chaleur est 778 livres-pieds, soit environ 1/42 d'un cheval-vapeur. La chaleur est mesurée en unités thermiques. Pour élever la température d'une livre d'eau un degré Fahrenheit I u. t.b. (B.t.u.), ou 788 livres-pieds d'énergie doit être employée. Maintenant, pour avoir la valeur d'un cheval-vapeur présente à votre esprit en rapport à la valeur de ces unités veuillez vous rappeler qu'un cheval-vapeur équivaut à 25,45 unités thermiques (B.t.u.). C'est-à-dire il élèverait la température de 2,545 livres d'eau un degré Fahrenheit, si toute l'énergie d'un cheval-vapeur était transformée en chaleur. Relativement à la valeur thermique du charbon: une livre de charbon, selon sa qualité, contient de 9,000 à 15,000 unités de chaleur (B.t.u.). Dans les chiffres qui suivent j'ai pris 12,500 unités B.t.u. par livre parce que c'est là une moyenne raisonnable pour du charbon de bonne qualité.

M. Chisholm:

Q. Quelle est la moyenne pour le charbon?—R. 12,500 unités thermiques par livre. Pendant la guerre plusieurs usines génératrices ont reçu du charbon dont le rendement ne dépassait pas 9,000 unités thermiques par livre. En diverses usines génératrices on obtient un cheval-vapeur en consumant les quantités suivantes de charbon. C'est l'aspect d'arithmétique de ce problème que j'aimerais à vous présenter aussi clairement que possible. Dans les usines génératrices les plus efficaces du monde vous devrez brûler 1⅕ livre de charbon pour avoir un cheval-vapeur. Si vous tournez à la page 2 du présent mémoire, au deuxième alinéa, vis-à-vis la lettre "A" entre guillemets, vous verrez qu'une livre et un cinquième de charbon contenant quinze milles unités thermiques (B.t.u.) ($1\frac{1}{5} \times 12{,}500 = 15{,}000$) ne produit que 2,545 unités de chaleur (1 cheval-heure) sous forme d'énergie à utiliser. C'est là l'équivalent d'un cheval-heure. En d'autres mots vous ne pouvez obtenir, pour l'utiliser, que 17 pour cent de l'énergie calorique contenue dans le charbon; et cela dans les meilleures usines génératrices du monde. Maintenant, dans les usines avec un rendement ordinaire on emploie cinq livres de charbon par cheval-heure; en d'autres termes, 62,500 unités de chaleur sont consumées ou utilisées, et vous n'en obtenez que 2,545. Quatre et un dixième pour cent de la chaleur du charbon est tout ce qu'il y a d'utilisable sous forme d'énergie. Sous la lettre "C", une locomotive de chemin de fer prenant sept livres de charbon par cheval-heure consume 87,500 unités de chaleur et de ce dernier montant il n'y en a que deux et neuf dixièmes pour cent d'utilisable; tandis que dans les petites usines ordinaires que l'on trouve un peu partout dans le pays, quinze livres de charbon sont consumées pour en obtenir un cheval-heure. En d'autres termes, seulement un et demi pour cent est utilisable et le reste est gaspillé ou détruit.

M. Maharg:

Q. Combien de charbon en moyenne est utilisé dans les systèmes de chauffage des maisons ordinaires—R. Environ 50 ou 60 pour cent. Si vous tournez à la page trois de mon mémoire vous constaterez qu'une livre de charbon contenant 12,500 unités thermiques dégagera d'une fournaise de maison à peu près la moitié des unités de chaleur contenues dans le charbon—étant donné que 50 pour cent monte dans la cheminée. Maintenant, ce 50 pour cent du charbon équivaut à 6,250 (B.t.u.) unités thermiques, et cela équivaut à deux et demi cheval-heure. Ensuite, en suivant les chiffres vous constaterez que vous pouvez obtenir de la fournaise le cheval-heure équivalent en chaleur en consumant seulement deux cinquièmes d'une livre de charbon. Lorsque vous commencez, pour le chauffage, à employer l'électricité fournie par la meilleure usine du monde il vous faut utiliser une livre et un cinquième de charbon pour avoir la même chaleur que vous donnerait deux cinquièmes de livre de charbon dans votre fournaise (trois fois autant). Il vous faut utiliser quinze mille unités thermiques dans la meilleure usine génératrice à vapeur pour en obtenir 2,545 sous forme électrique. Dans une locomotive à vapeur il vous faut utiliser 87,500 unités pour en obtenir 2,545, et dans la moyenne des usines génératrices à vapeur ordinaires il vous faut consumer 187,500 unités pour en obtenir 2,545 B.t.u. Près de 99 pour cent est gaspillé ou perdu au cours de la dernière transformation; c'est là la raison pourquoi l'Italie a prohibé la vente des chaufferettes électriques.

Avec votre permission je vous lirai un extrait du rapport du contrôleur du combustible que j'ai eu le privilège d'écrire pour le contrôleur il y a une couple d'années; la question du chauffage électrique y est traitée peut-être d'une manière plus concise qu'on ne le peut faire oralement.

"Le chauffage électrique au moyen de l'énergie fournie par les usines hydro-électriques est un problème que le public semble aimer à discuter. Mais

le contrôleur du combustible est d'opinion que l'utilisation de l'électricité comme moyen de chauffage domestique ne peut pas jouer un rôle important, en fait d'offrir une solution aux problèmes concernant le combustible au Canada. Il y a trois raisons à cela; premièrement, bien que la capacité potentielle de nos ressources hydrauliques soit énorme, elles ne peuvent pas suffire à chauffer électriquement nos maisons actuelles—sans parler des développements futurs—et répondre en même temps à nos besoins pour l'éclairage et la force motrice; deuxièmement, le coût énorme des usines génératrices et de l'outillage pour la transformation et la transmission de l'énergie—lesquels seraient tous nécessairement en demande pendant la saison froide et mis complètement de côté pendant les chaleurs—place la question du chauffage électrique au delà des bornes de toute considération pratique; et troisièmement, la proposition d'utiliser l'énergie électrique pour des fins de chauffage est basée sur de faux principes scientifiques."

Il y a un petit problème d'arithmétique à la page 3 de mon mémoire qui rend ce point clair:

"Lorsqu'il faut transmettre l'énergie électrique d'un point à un autre, on fait usage de fils de grosseur suffisante afin que les pertes par la résistance analogue aux pertes dues à la friction dans les tuyaux d'un système d'aqueduc soient réduites au minimum. L'énergie électrique est un type d'énergie d'une qualité si précieuse qu'il ne faudrait pas la gaspiller. Mais dans la chaufferette électrique l'élément qui donne la chaleur est sous la forme de résistance et toute l'énergie électrique en question est ainsi dégradée d'un type d'énergie supérieur à un type inférieur.

"Il faut environ 25 chevaux-vapeur d'énergie électrique pour chauffer une bonne maison de huit pièces".

Ce calcul est raisonnablement modéré. Souvent il faut 35 chevaux-vapeur.

"Ottawa, avec une population d'environ 100,000 possède quelque 25,000 maisons de tous genres. Pour chauffer électriquement même 20,000 maisons, par exemple, chacune ayant besoin de 25 chevaux-vapeur en même temps, il faudrait une usine génératrice, et une installation pour la transmission de l'énergie, d'une puissance approchant 500,000 chevaux-vapeur."

Si vous jetez un coup d'œil sur les chutes des Chaudières, de cette salle, et voyez les grosses industries qui s'y sont développées et si vous songez que ces chutes donnent l'activité à toutes ces industries et fournissent aussi l'éclairage et l'énergie à toutes les places autour de la ville tout en répondant en même temps aux besoins du chemin de fer urbain électrique, et vous vous rappelez maintenant qu'il n'y a là qu'un total de 100,000 chevaux-vapeur seulement de rendement possible en énergie, vous pouvez vous rendre compte de ce que serait 500,000 chevaux-vapeur.

M. McKenzie:

Q. Est-ce là la limite du rendement possible aux chutes?—R. Oui, c'est beaucoup plus que vous ne pouvez obtenir lorsque le niveau de l'eau est moins élevé, et vous avez la preuve de ce que je viens de vous dire par le nombre des cheminées que vous pouvez voir des fenêtres du côté ouest de la colline du parlement. Ces cheminées sont au-dessus des usines génératrices à vapeur qui sont utilisées pour suppléer à la force hydraulique ou pour l'augmenter.

"Ces 500,000 chevaux-vapeur dépassent de 25 pour cent le rendement total des trois grandes compagnies hydrauliques aux Chutes Niagara, Ontario, et représentent environ cinq fois la quantité de l'énergie normalement utilisable de toute la rivière Ottawa à Ottawa et Hull.

[M. John Murphy.]

"Pour obtenir du charbon pendant une heure 25 chevaux-vapeur sous la forme d'énergie mécanique dans une usine génératrice moderne, une consommation de 100 livres de charbon est nécessaire. Mais pour obtenir l'équivalent de 25 chevaux-vapeur, sous forme de chaleur, pendant une heure, d'une fournaise brûlant du charbon il faut une consommation de dix livres de charbon seulement—même quand 50 pour cent de cette chaleur est perdue "dans la cheminée". Par conséquent, en faisant un emploi raisonnable de l'énergie des Chutes plus de dix fois autant de charbon peut être économisé en remplaçant les locomotives à vapeur par des moteurs électriques qu'on peut en économiser en remplaçant les fournaises au charbon par des chaufferettes électriques."

En d'autres mots, si vous cherchiez à chauffer cette bâtisse que nous occupons au moyen de l'électricité obtenue d'une usine génératrice à vapeur il vous faudrait brûler dix fois plus de charbon dans l'usine génératrice pour vous donner la même quantité de chaleur que vous obtiendriez avec une tonne de charbon qui serait brûlée à l'intérieur ou près de cette bâtisse.

M. Blair:

Q. N'y a-t-il aucun moyen de remédier à cette condition?—R. Non, c'est là un fait lamentable—mais néanmoins un fait. L'énergie électrique est convertie en chaleur avec un rendement de 100 pour cent; rien ne se perd au cours de la conversion; vous pouvez obtenir toute la chaleur entière. Si vous convertissez cette énergie électrique en chaleur elle est convertie à un rendement de 100 pour cent. Vous l'obtenez toute, rien ne se gaspille. Si vous aviez un cheval-vapeur rendu à votre fenêtre vous pourriez tout le convertir en chaleur. Rien n'est perdu—mais tout ce qu'il y a, cependant, ne va bien loin pour chauffer.

M. Keefer:

Q. Il est bien évident, d'après ce que vous dites, que vous ne pouvez pas avoir une chaleur économique au moyen de l'électricité. Est-ce que le contraire n'est pas le cas pour l'industrie? Si vous utilisez l'électricité dans les industries vous faites une économie de combustible?—R. Oui, assurément, en employant l'énergie électrique comme force motrice que ce soit pour un chemin de fer ou pour les travaux d'atelier de tous genres.

Q. C'est le contraire?—R. Oui. L'énergie électrique devrait toujours être employée pour remplacer toute machine actionnée par l'énergie provenant de la vapeur.

Le président:

Q. Relativement au chauffage des maisons, n'y existe-t-il aucun moyen d'améliorer les présentes méthodes de distribution de la chaleur dans les maisons?—R. Je ne suis pas suffisamment au courant du sujet pour vous donner une réponse satisfaisante.

M. McKenzie:

Q. Mais l'usage de l'électricité pour le chauffage des maisons est hors de question?—R. Oui, entièrement, et il n'y a personne qui soit au courant de ce que peut faire l'électricité, qui oserait me contredire. C'est un fait bien reconnu.

Le président:

Q. Je désirerais avoir votre opinion relativement aux possibilités de l'avenir?—R. C'est là un champ d'action des moins attrayants pour un ingénieur électricien.

[M. John Murphy.]

M. Keefer:

Q. Préférez-vous continuer et en finir avec votre exposé?—R. Non, je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire.

Q. J'aimerais à vous poser quelques questions à moins que vous n'ayiez quelque chose à ajouter?—R. Si le président est d'opinion que j'ai couvert le terrain, je suis satisfait.

M. KEEFER: Donnez-lui assez de latitude pour terminer son exposé. Nous obtenons de ce témoin, aux fins de cette enquête, plus de renseignements utiles que d'aucun autre témoin qui soit venu devant nous, et nous ne devrions pas l'arrêter.

M. COWAN: Persone ne veut l'arrêter.

Le PRÉSIDENT: Non, s'il y a d'autres points qu'il aimerait à toucher, le comité sera heureux de l'écouter.

M. McKenzie:

Q. Vous dites que vous obtenez plus d'énergie du charbon si cette énergie est convertie en électricité? Comprenez-vous cette question?—R. Oui, je le crois. Vous voulez parler en particulier des locomotives à vapeur?

Q. Comment expliquez-vous cela que vous obtenez plus de travail avec l'énergie électrique produite en brûlant une tonne de charbon qu'en utilisant le charbon en le jetant dans la chaudière?—R. D'une locomotive?

Q. Disons une locomotive?—R. Pour commencer, la locomotive ne peut pas être munie d'une installation pour la condensation. Comme probablement vous le savez tous, ou vous pouvez le constater après un moment de considération, l'usage d'un condensateur dans les usines génératrices à vapeur a pour résultat d'effectuer une très grande économie de combustible. Dans une usine génératrice stationnaire à vapeur il est possible d'installer tous les procédés concevables en vue d'effectuer une économie. Il y a beaucoup de place pour en faire l'installation. L'approvisionnement d'eau froide est abondant pour les fins de condensation. Mais une locomotive qui est obligée de porter avec elle tout ce qu'elle utilise ne peut être munie d'un appareil condensateur. C'est hors de question; et ce point seulement fait une différence énorme entre l'économie qui peut être faite sur une locomotive à vapeur et celle qui est pratiquée dans une usine génératrice à vapeur. Voilà la raison principale.

M. KEEFER: J'ai entendu dire par un sénateur du gouvernement américain, parlant dans les Etats-Unis, que si la guerre avait duré une année de plus (il était question du charbon) le gouvernement des Etats-Unis songeait à construire dans la zone des houillières une très puissante usine électrique tirant l'énergie du charbon pour forcer les industries à s'établir près des houillières au lieu de voir le charbon transporté aux industries. Cela était dû aux conditions qui existaient en 1919 et 1920 relativement au coût et aux difficultés du transport du charbon?—R. Assurément.

M. Cowan:

Q. Quel est le trajet le plus long que vous pouvez faire parcourir à l'énergie électrique pour la transmettre avec profit? Prenez, par exemple, le chemin de fer dont vous avez parlé qui a été électrisé sur un parcours de 600 milles, à quelle distance la compagnie a-t-elle pu avec profit transmettre le courant électrique?—R. Je ne crois pas qu'il y ait sur ce chemin de fer d'endroit où l'énergie électrique doit être transmise plus loin que 100 milles. Le chemin de fer obtient le courant d'un certain nombre d'usines situées en ligne parallèle avec sa voie ferrée. A tous les trente milles environ, tout le long de la ligne, il y a des sous-stations. Les stations reçoivent l'énergie à haute tension, des fils chargés d'un courant à très haute tension, et cette énergie est convertie dans les sous-stations en courant d'une force convenable pour l'usage du chemin de fer.

Q. Supposez qu'une grosse usine serait établie près d'une houillère. A combien loin de ces sous-stations pourriez-vous transmettre profitablement l'énergie pour des fins industrielles?

M. KEEFER: Prenez la Californie.

M. COWAN: J'aimerais à prendre comme exemple ma propre ville nous avons du charbon de toutes les qualités à 100 milles de la ville et nous produisons l'électricité à Regina avec du charbon qui vient en partie de la houillère en question. Un certain nombre d'entre nous avions pensé pendant des années que la chose la plus convenable à faire c'était de construire notre usine à la mine au lieu d'opérer le transport du charbon, mais cette proposition a été battue.

Le TÉMOIN: Il y a à notre disposition des chiffres que j'aimerais bien à avoir pour vous. Ils vous seraient beaucoup plus utiles que tout ce que je pourrais vous dire.

M. COWAN: Je veux des renseignements pour mon propre usage.

M. ROSS: Dans l'Ontario nous transmettons de l'électricité des chutes Niagara à Windsor.

Le TÉMOIN: Oui, la ligne de transmission a près de 250 milles de long. J'ai entendu un ingénieur employé par la commission dire qu'il en coûterait meilleur marché—une proposition plus acceptable au point de vue de l'économie—de conduire la force motrice à la vapeur à Windsor, ou à Sarnia, plutôt que de la transmettre des chutes Niagara. Je n'ai pas les chiffres mais je puis vous les avoir si vous le désirez.

M. Cowan:

Q. N'y a-t-il pas un perte quelconque au cours de la transmission? Et dans l'affirmative dans quelle proportion?—R. Assurément qu'il y en a.

Q. Est-ce que la science moderne ne remédie pas à cette perte en transmission?—R. Oui. Par exemple, en Californie, à l'heure présente, des mesures sont prises pour transmettre l'énergie des usines hydrauliques de 500 à 600 milles. Cela est rendu possible par l'emploi d'un courant à très haute tension, approchant 250,000 volts, soit deux fois plus fort que le courant employé sur n'importe quelle partie de ce pays. A venir jusqu'à une période comparativement récente il était impossible de trouver des isolateurs et de la matière isolante capable de résister à ces très hautes tensions; mais on a construit des isolateurs qui peuvent résister à ces hautes tensions et on est actuellement à construire une ligne en Californie qui transmettra l'énergie électrique à 250,000 volts. Cela me ramène à ce que je disais au commencement. Au début de l'éclairage électrique les générateurs fonctionnaient à la même tension que les lampes—à environ 110 volts. C'est la raison pourquoi il fallait placer les générateurs près des lampes dans les mêmes bâtisses. En plaçant côte à côte deux de ces générateurs la tention était doublée et plus tard on employait 220 volts. Le système à courant alternatif, avec l'emploi du transformateur, fut plus tard adopté. Le transformateur est un dispositif qui change la nature de la tension, soit pour l'augmenter, soit pour la diminuer. On s'en sert plus habituellement pour la diminuer. Le courant est transmis au transformateur à une haute tension qui y est changée en une tension moins forte. La haute tension est employée afin que l'on puisse utiliser un conducteur petit et comparativement à bon marché. Le coût des conducteurs, avec une tension très peu élevée, serait si considérable qu'il deviendrait prohibitif pour l'exploitation d'une usine à un mille de distance. La transmission de l'énergie électrique peut se comparer à la transmission de l'eau. Si la pression est basse il vous faut avoir un tuyau de fort calibre pour porter un gros volume d'eau; et si vous avec une forte pression vous pouvez employer u ntuyau de petit calibre. Il en est ainsi de l'électricité, si la tension est élevée vous pouvez utiliser un petit conducteur. Tout revient à une question d'arithmétique.

[M. John Murphy.]

M. Keefer:

Q. Pour en venir à l'Ontario et à l'énergie hydraulique, vous avez entendu ce qu'a dit M. Fairbairn au sujet de la question des usines génératrices dont on fait l'installation dans le territoire du Saint-Laurent, et de celle de la quantité des forces hydrauliques du système du Saint-Laurent comme facteur au point de vue de l'électrisation. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. J'ai entendu ce qu'en a dit M. Fairbairn, et je suis d'accord avec lui. Si on pouvait compter sur un approvisionnement d'énergie abondant et certain et à des prix raisonnables je crois que les compagnies de chemins de fer seraient bien forcées d'en venir à aborder la question de l'électrisation de leurs voies ferrées.

Q. Dans la ville d'Ottawa, et dans son voisinage, il y a des forces hydrauliques, outre celles du Saint-Laurent?—R. Parlez-vous de la houille blanche sur l'Ottawa?

Q. Sur l'Ottawa et ses tributaires.—R. Il y a un million de c.-v. non exploités à une faible distance d'Ottawa—sur la rivière Ottawa et ses tributaires.

M. Cowan:

Q. Un million?—R. Oui.

Q. Non exploités?—R. Non exploités.

Q. Sans y comprendre le Saint-Laurent?—R. Non, sans compter le Saint-Laurent, absolument.

M. Keefer:

Q. Quelle est la quantité potentielle totale des forces hydrauliques du Saint-Laurent?—R. Non exploitée?

Q. Parlons d'abord de la partie exploitée?—R. Vous avez peut-être les chiffres mieux en mémoire que moi.

Q. Mais vous êtes le témoin et j'aimerais vous entendre les donner.—R. En chiffres ronds on dit qu'il y a entre 4,000,000 et 5,000,000 de chevaux-vapeur non exploités en bas des lacs. J'aimerais à vous lire une couple d'extraits sommaires relativement à la question de l'électrisation des chemins de fer.

Q. Avant d'en finir avec la question de la houille blanche, ces 4,000,000 ou 5,000,000 c.-v. représentent combien de charbon, si le tout était utilisé, par année?—R. C'est là une question à laquelle il est difficile de répondre en un mot—elle est compliquée.

Q. Prenez le type ordinaire de chaudière à vapeur leur capacité varie de cinq à quinze chevaux-vapeur?—R. La quantité de charbon utilisée par plusieurs personnes, pour la discussion, par cheval-vapeur-année est de 10 tonnes; les uns disent 20 tonnes. Un c.-v.-année, c'est-à-dire 1 c.-v. utilisé à chaque heure de l'année exigerait plusieurs fois l'un ou l'autre de ces chiffres. Il y a 8,760 heures par année et je vous ai démontré que la meilleure usine à vapeur a besoin de 1½ livres par cheval-heure—plusieurs consument 15 livres. D'après ces chiffres la réponse varie entre 5¼ et 63 tonnes.

Q. Mettons 10 tonnes. Cela représenterait 40,000,000 de tonnes de charbon purement gaspillées?—R. Oui. Si l'énergie était utilisée 24 heures par jour la quantité s'élèverait à bien plus que cela si l'énergie provenait de petites usines génératrices à vapeur.

Q. Plus de 40,000,000 de tonnes?—R. Beaucoup plus que cela. M. Fairbairn a parlé du problème de l'électrisation des chemins de fer et j'aimerais à ajouter un mot à ce sujet parce que cette question est de la plus haute importance. Je vous ai donné des chiffres qui démontrent les quantités énormes de charbon que l'on pourrait économiser par l'électrisation des chemins de fer, même au cas où les chemins de fer recevraient leur force motrice de grandes usines génératrices à vapeur, sans parler du tout de l'économie phénoménale obtenue si la force motrice provenait d'usines hydrauliques. Mais je ne crois pas qu'il se trouve un ingénieur électricien qui pourrait dire, sur-le-champ, que telle ligne de chemin de fer devrait être électrisée. J'ai ici les remarques faites par M. A. W. Gibbs, de New-York, qui est l'ingénieur mécanicien

en chef du réseau de la Pennsylvanie. Il a été associé à tous leurs projets d'électrisation dans New-York et Philadelphie, et autour, aussi bien que dans plusieurs autres projets. L'électrisation des voies ferrées a été discutée au long au sein de la ville de New-York, comme dans les villes voisines, par des sociétés techniques, des clubs d'officiers de compagnies de chemins de fer, et autres organisations. Ces organisations ont obtenu les services des experts les plus renommés des compagnies industrielles électriques—celles qui vendent des moteurs électriques pour locomotives, etc. Elles ont requis aussi les services des experts des compagnies d'exploitation d'énergie électrique, les compagnies qui veulent vendre l'énergie, et elles ont eu les services des experts des compagnies de chemins de fer, les hommes qui doivent "faire leurs preuves" auprès de la direction. Toutes les phases de l'électrisation des chemins de fer ont été discutées très au long à ces réunions, et M. Gibbs, qui est un homme aux idées très larges, en résumant ce qui avait été dit, s'exprime ainsi au cours de l'une de ses remarques:

> "Les prétentions en faveur de l'économie du combustible ont été grandement exagérées parce que dans les comparaisons qui ont été faites, il n'a pas été tenu compte du rendement potentiel des meilleures locomotives à vapeur."

Maintenant je cite le rapport afin de le relier aux remarques qui paraissent dans le mémoire que j'ai préparé indiquant que sept livres de charbon sont requises par cheval-heure, en moyenne, sur les locomotives à vapeur. M. Gibbs fait remarquer que des locomotives à vapeur peuvent être construites aujourd'hui qui ne consument que la moitié de cette quantité environ. Par conséquent, lorsque cette question est débattue devant des hommes versés dans les sujets techniques les faits bruts et tous les faits devraient être donnés. Malgré ce qu'il en dit, et l'explication que j'en donne, les sept livres de charbon, par cheval-heure, demeurent comme la quantité de charbon utilisé sur les locomotives dans tous les Etats-Unis, c'est-à-dire, la quantité moyenne. Il faut vous rappeler que les locomotives brûlent du charbon même quand elles ne sont pas en mouvement. Elles brûlent du charbon lorsqu'elles séjournent dans les rotondes. M. Gibbs fait encore une remarque importante qui suit:

> "Personnellement, je crois que plusieurs routes maintenant exploitées au moyen de la vapeur le seront en tout ou en partie au moyen de l'électricité, mais je crois aussi que cette question ne sera pas décidée à la légère comme le veulent certaines personnes. Il est à remarquer que virtuellement jusqu'ici toutes les lignes exploitées à la vapeur qui ont été électrisées l'ont été à cause de conditions locales. Pour ce qui concerne l'électrisation dans les villes et leur voisinage un des motifs déterminants a été l'élimination de la fumée et pour autres causes répréhensibles découlent de l'exploitation à la vapeur ainsi que les possibilités d'augmenter le mouvement du trafic des voyageurs aux têtes de lignes. Sur le chemin de fer *Milwaukee* c'était la puissance hydraulique que ce chemin de fer pouvait utiliser. Sur le *Norfolk and Western* c'était dans le but d'augmenter le mouvement du trafic dans une division montagneuse congestionnée, compliquée de l'existence de tunnels. Il est raisonnable de supposer que l'électrisation d'autres lignes de chemins de fer sera motivée par des conditions purement locales."

En conclusion il remarqua que l'électrisation est toujours en grande partie une question de science économique. Voici ce qu'il dit:

> "Si après une inspection soignée du chemin basée sur les registres actuels concernant le trafic le plus lourd observé jusqu'ici ou le plus congestionné qu'il puisse devenir probablement, de la capacité et du nombre requis de locomotives en activité ou susceptibles de l'être, en en mettant au crédit de l'exploitation l'économie consécutive qui peut être effectuée, et en éliminant les dépenses particulières de l'exploitation à la vapeur, il semble que l'électrisation peut

assurer une économie réelle soit au point de vue de la diminution des frais réels soit au point de vue d'une exploitation plus profitable, ou des deux, mais il reste encore à la direction de décider si l'argent requis pour l'électrisation ne serait pas mieux dépensé si on l'employait à améliorer certains détails de l'exploitation générale."

Sur une petite ligne de chemin de fer où il y a, disons, des locomotives à vapeur, ces dix locomotives peuvent être au repos une grande partie du temps, toutes brûlant plus ou moins de charbon—gaspillant le charbon. Si vous construisez une usine génératrice à la vapeur ou une usine hydraulique pour fournir à ce chemin de fer la même force motrice qu'il pourrait obtenir de ces dix locomotives, vous devez la construire dix fois la dimension d'une locomotive, parce que ces dix locomotives peuvent partir toutes en même temps. Les dix locomotives peuvent être ou ne pas être en mouvement toute en même temps; mais si elles sont au repos une bonne partie du temps une économie serait probablement réalisée en construisant une usine de force motrice pour l'exploitation de ce chemin de fer. M. Gibbs continue en ces termes:

"Sous ce rapport il faut se rappeler qu'au début de la construction des chemins de fer une grande partie de la tâche des locomotives était de faire le service sur les rameaux alimentant la ligne principale et faisant partie de l'embranchement lui-même, et qu'au cours de ce service le nombre de milles parcourus est peu élevé?"

Je crois que ce point porte sur la question posée par M. Cowan dans le cours de la journée. M. Gibbs continue:

"Si ces embranchements sont électrisés leur exploitation constituera un fardeau au point de vue de l'économie à effectuer par l'électrisation de la voie principale pour la raison que chacune des locomotives à vapeur devra être remplacée par une locomotive électrique dont le coût initial est considérablement plus élevé et dont le travail se réduit à peu de chose. Si l'électrisation des embranchements n'est pas faite et que l'exploitation de la ligne dans ce district soit conduite en partie avec l'électricité et en partie avec la vapeur, les têtes de lignes pour locomotives, l'organisation et tout ce qui relève de l'exploitation à la vapeur, tout cela doit être gardé dans une certaine mesure."

En d'autres termes, chaque cas est un problème en lui-même.

Le président:

Q. Avez-vous fini avec votre exposé?—R. Je le crois, M. le président.

M. Cowan:

Q. Vous avez mentionné un grand nombre de chemins de fer américains, mais la ligne dont je parlais, de Toronto à Guelph, est probablement le chemin électrique le plus long au Canada. Pourquoi n'avez-vous pas parlé du tout de ce chemin? Est-ce qu'il n'est pas assez important?—R. Pas dans mon opinion en discutant le vaste problème de l'électrisation des chemins de fer. Ce chemin ressemble à une extension d'un chemin de fer urbain électrique.

Q. Vous ne connaissez aucune difficulté particulière qui ait été rencontrée relativement à l'exploitation électrique dans l'Ontario?—R. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir de sérieuses difficultés.

Q. Vous n'en connaissez pas?—R. Non, je ne suis pas au courant des détails, mais je ne m'attendrais pas à ce qu'il se présentât des difficultés.

Q. Est-ce que les lourdes couches de neige humide que nous avons dans l'Ontario ne font aucunement obstacle au trafic?—R. Je crois que les locomotives en service sur le *Chicago, Milwaukee and St. Paul,* dans la section qui traverse les montagnes,

ont donné la preuve qu'elles peuvent faire face à n'importe quelle tempête mieux que ne l'a jamais fait aucune locomotive à vapeur.

Q. C'est exactement ce que j'avais entendu dire, mais je désirais faire confirmer la chose. Je me rends compte qu'il y existe moins de difficultés à faire circuler des trains électriques dans un pays comme le nôtre où les tempêtes de neige sont communes, et dans l'Ontario où nous avons tant de neige humide—moins de difficultés qu'avec n'importe quelle locomotive à vapeur?—R. Je crois que la locomotive électrique peut faire son chemin au milieu d'une tempête mieux qu'une locomotive à vapeur. Cette dernière manque toujours de vapeur pendant les gros froids et une locomotive électrique a toujours une ressource dans le courant.

M. Keefer:

Q. Parlant d'électrisation, prenons le voyage entre Montréal et Toronto, avec le système de force motrice de la vallée de Trent et aussi le système du Saint-Laurent, est-ce que vous jugeriez la condition de ces systèmes favorable?—R. Lorsque vous mentionnez le système de la vallée de Trent, oubliez-vous que ce système est surchargé et qu'il n'y a plus aucune ressource en fait de force motrice?

Q. Alors prenez le Saint-Laurent, de Montréal, de l'est à l'ouest, n'est-ce pas là une condition favorable?—R. Il y a des ressources immenses en fait d'énergie dans le district.

Q. Oui, il ne s'agit que de les exploiter?—R. Oui.

Q. De Montréal à la section des Prairies il y a, comme question de fait, des ressources de force hydraulique tout le long de la ligne?—R. Oui.

Q. Prêtes à être exploitées?—R. Oui.

Q. On vient justement de commencer l'exploitation de l'une d'entre elles, la rivière Nipigon?—R. Oui.

Q. Et il en est ainsi tout le long de la ligne des chemins de fer de l'Etat. Que dites-vous du chemin de fer Pacifique-Canadien? En savez-vous quelque chose?—R. Non, pas personnellement.

Q. Qu'en pensez-vous, dites approximativement à votre idée? Prenez la première section de la rivière Saint-Laurent, qui est internationale, quel serait, à peu près, croyez-vous, le coût par cheval-vapeur dans ce district?—R. Je n'en ai aucune idée.

Q. Nous aurons ces détails de l'ingénieur?—R. Oui, je le pense. Les gens ont l'habitude par le temps qui court de mentionner quelque chose comme $200 par cheval-vapeur provenant de l'énergie hydraulique. J'ignore si ce chiffre est exact ou non. Chaque cas doit être pris séparément.

Q. Nous aurons ces chiffres. Les ingénieurs sont à les préparer.

M. Cowan:

Q. Vous ne savez pas quelle comparaison on peut faire au point de vue des accidents entre les chemins de fer électriques et ceux qui sont exploités à la vapeur et s'ils sont plus nombreux ou autrement?—R. Je ne crois pas qu'il doive y exister beaucoup de différence.

Q. Il devrait y avoir des statistiques donnant ces détails. Vous n'avez jamais étudié cette question?—R. Non, je serais surpris de constater une différence de quelque importance.

M. Keefer:

Q. Connaissez-vous le chemin de fer *Toronto, Hamilton and St. Catharines* dans le district de Niagara?—R. Oui, j'en sais quelque chose.

Q. Il était exploité comme un chemin de fer à la vapeur?—R. Oui.

Q. Et le chemin a été électrisé?—R. Oui.

Q. Depuis combien de temps environ?—R. Je ne me rappelle pas.

Q. Dites à peu près?—R. Il y a 15 ou 16 ans.

Q. Depuis ce temps le rendement et le service avec l'électricité ont donné bonne satisfaction?—R. Je n'oserais dire cela.

Q. Qu'en savez-vous?—R. D'après ce que je sais je dirais qu'il n'y aurait aucune difficulté pour son exploitation électrique, pas le moins du monde, mais je ne connais absolument rien de sa situation financière. Au point de vue économique, je n'en puis rien dire.

Q. Le trafic des voyageurs est plus considérable?—R. Oui.

Q. Et le trafic des marchandises lui arrive de différentes lignes de chemins de fer, des lignes principales, à Welland, St. Catharines, Thorold, Niagara Falls et partout par là?—R. Oui, j'ai vu un peu de trafic de marchandises allant dans cette direction.

Q. Vous ne vous en êtes jamais occupé beaucoup. Je l'ai constaté de mes propres yeux. J'ai vu les moteurs électriques remorquant tous les wagons à marchandises le haut de cette côte?—R. Oui, mais ce chemin de fer n'est qu'un jouet comparé aux chemins de fer dont je vous ai parlé.

Q. Mais c'est un des premiers chemins au Canada?—R. On ne peut le comparer aux grandes entreprises dont je vous ai entretenu si ce n'est comme l'on compare une locomotive-jouet à une vraie locomotive de bonne dimension. Il est tout petit: plus comme un chemin de fer urbain électrique qu'une ligne importante de chemin de fer.

Q. Il dessert tous les chemins de fer dont il soutire le trafic de marchandises au point divisionnaire? (Pas de réponse.)

M. McKenzie:

Q. Comme question de renseignements d'un caractère général, pourriez-vous nous dire la quantité de force motrice produite à Niagara par la *Ontario Niagara Electric Company*?—R. D'après le rendement actuel, si ma mémoire ne me fait défaut, il y a une force motrice d'environ 225,000 chevaux-vapeur produite par la *Ontario Power Company* qui est dirigée par la Commission hydro-électrique.

Q. C'est cette compagnie que j'avais à l'esprit, 225,000 chevaux-vapeur?—R. Oui, il y a deux autres usines génératrices importantes situées tout près de la première, l'une produisant 150,000 chevaux-vapeur et l'autre environ 100,000 chevaux-vapeur. Je suppose que c'est de celles-là que vous voulez parler.

Q. Que dites-vous de la possibilité de produire de la force hydraulique aux Chutes Niagara, si elles étaient exploitées, dans les limites de leur puissance totale, toute l'énergie que le peuple du Canada pourrait tirer des Chutes Niagara. Quelle serait d'après vous le maximum de leur rendement?—R. Je n'ai pas ces chiffres présents à l'esprit. Ils sont bien connus et je pourrais vous les procurer si vous le désirez. Cela dépendrait, comme de raison, de la quantité d'eau que vous utiliseriez.

Q. Ce renseignement est d'un caractère bien général. C'est pourtant bon à savoir. Il y a une certaine satisfaction à le savoir. L'individu ordinaire avait coutume de croire que le Niagara possédait une ressource presque inépuisable de force motrice?—R. Oui.

Q. Je suppose que tel n'est pas le cas?—R. Oh, non. Plusieurs prétendent qu'on ne saurait plus trouver d'eau à utiliser maintenant — parce que, dit-on, cela gâterait le paysage. Telle n'est pas l'opinion générale des ingénieurs.

M. Keefer:

Q. Le Canada a droit à un débit de 36,000 pieds cubes à la seconde. Il en utilise aujourd'hui 30,000; il ne lui reste donc que 6,000?—R. En ce moment je ne me rappelle pas ces chiffres.

Q. Je crois que vous les trouverez exacts?—R. Alors c'est un cinquième plus gros que le débit utilisé actuellement.

Q. Et on construit un canal jusqu'à Queenstown afin de tirer partie de la pleine colonne d'eau au lieu de l'ustiliser à Niagara Falls comme on a fait jusqu'ici; cependant, le débit est limité sous l'empire des traités conclus entre les deux pays?—R. Oui.

Q. Les Etats-Unis ont droit à 20,000 pieds cubes, et nous à 36,000. Etes-vous renseigné sur ce point?—R. Pas de réponse.

Le TÉMOIN: Le rédacteur de l'*Electrical World,* la publication la plus en vue du monde entier sur cette matière, faisait allusion dernièrement, dans un article de fond, à la petit quantité d'énergie tirée de la combustion de la houille dans les établissements de vapeur, et de la facilité qui caractérise la transmission de l'énergie électrique. Voici un passage de cet article:

> "Pourquoi continuer à déplacer par tout le pays des millions de tonnes de houille au profit et par l'entremise des locomotives à vapeur qui ne favorisent pas l'économie et ajouter ainsi aux charges des voies ferrées qui supportent déjà des fardeaux trop lourds, alors que l'énergie si indispensable pourrait, à meilleur compte et à moins de perte, être transmise à des locomotives électriques par un fil de la grosseur du petit doigt?"

M. McKenzie:

Q. C'est à cela que vous répondiez aujourd'hui?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Savez-vous quelque chose au sujet de chemin de fer *London and Port Stanley?* —R. Ce que j'ai lu dans les journaux seulement.

Q. Vous ne connaissez pas à fond la situation?—R. J'ai lu dans les journaux qu'au moins un des membres de la commission dites *Ontario Railway and Municipal Board* juge que l'entreprise n'est pas heureuse au point de vue financier.

Le témoin est excusé.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire du comité, M. Howe, a adressé des dépêches à M. Roy H. Wolvin, président de la *British Empire Steel Corporation* et à M. D. H. McDougall, président de la *Nova Scotia Steel and Coal Company* les mandant devant le comité le mercredi, 11 mai.

Le comité ajourne jusqu'à 10 heures 30, demain.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
Le 11 mai 1921.

Le comité spécial créé pour s'enquérir de toutes questions relative à l'avenir du Canada en ce qui concerne son approvisionnement de combustible se réunit à 10 heures 30, sous la présidence de M. Steele.

Le PRÉSIDENT: J'ai reçu deux messages dont je vais donner lecture à l'intention du comité. Voici la première de ces dépêche:

Montréal, Québec,
10 mai 1921.

M. Steele,
Président, comité parlementaire, combustible,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Regrette impossible préparer pour mercredi les relevés frais de production demandés par comité combustible. Lettre suit.

D. H. McDougall.

Je n'ai pas encore reçu la lettre. La seconde dépêche vient de M. E. P. Merrill, gérant général de la *Dominion Coal Company*:

Sydney, Nouvelle-Ecosse,
10 mai 1921.

Thomas W. Howe,
Secrétaire, comité combustible,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Votre dépêche McIsaacs demandant tarifs transport voie d'eau pour houille Sydney à Montréal, 1912 à date; crois notre contrôleur Gordon présentement Ottawa peut vous renseigner.

C'est ici la réponse à un télégramme dépêché par le secrétaire à la demande du comité. Que je sache, M. Gordon, n'est pas ici présent; on m'apprend par ailleurs qu'il n'est pas dans la ville. Dans les circonstances tout ce que nous pouvons faire ce matin, il me semble, c'est de continuer l'examen des témoins qui représentent l'*Ottawa Gas Company*. Nous avons M. Dion sur la question du coke.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Qu'avez-vous l'intention de faire du télégramme ou de l'ordre adressé à cette compagnie? Dans sa réponse M. McDougall ne dit pas quand ils seront prêts; et nous n'en savons rien.

M. MAHARG: Sa lettre va probablement nous mettre au point là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Les messages sont devant le comité. Je n'en sais pas plus long là-dessus.

M. MCKENZIE: Je ne connais pas M. Gordon.

Le PRÉSIDENT: Ce message m'est parvenu hier soir et j'ai cru que ce monsieur était ici; ce matin on me laisse entendre qu'il n'est pas ici.

M. DOUGLAS: Croyez-vous qu'il soit à Montréal?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas. Evidemment il y a un malentendu entre celui qui nous dépêche ce message et probablement le bureau de Montréal. Tout ce qu'il nous reste à faire c'est de communiquer avec le bureau de Montréal pour savoir s'il y est et quand il va se présenter devant le comité. Allons-nous passer à la question du coke?

M. DOUGLAS: Réglons ceci d'abord.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre plaisir, messieurs?

M. COWAN: Je ne voudrais pas demander l'impossible à la compagnie; seulement si ces gens n'étaient pas en mesure de préparer des relevés pour aujourd'hui ils auraient dû nous indiquer dans leur message quel jour ils pourront mettre ces données à la disposition du comité. Je suis d'avis que le comité devrait adresser incessamment à cette compagnie une dépêche disant que le comité mande ces informations sur l'heure et lui demandant quand elle pourra nous les communiquer.

M. MAHARG: Il s'agit des vérificateurs, n'est-ce pas?

M. COWAN: Oui.

M. MAHARG: Ils disent dans le télégramme qu'ils nous adressent une lettre; ce qui veut dire que la lettre va tout expliquer.

M. MCKENZIE: La dépêche de M. McDougall est-elle venue de Montréal?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MCKENZIE: La lettre ne devrait pas tarder.

M. DOUGLAS: Le télégramme de M. McDougall a trait à la *Nova Scotia Steel and Coal Company?*

Le PRÉSIDENT: Je le suppose. Il ne le dit pas dans sa communication, mais il est président de la *Nova Scotia Steel and Coal Company.*

M. DOUGLAS: De la sorte nous n'avons pas un traître mot de la *Dominion Coal Company.*

Le PRÉSIDENT: Je suppose que ce message de M. Merrill a trait à la *Dominion Coal Company.*

M. DOUGLAS: Pas un mot pour dire si Gordon vient ou ne vient pas.

Le PRÉSIDENT: Rien de plus que ce message.

M. DOUGLAS: Mais ce message a trait à une autre question. Entre parenthèses l'auteur dit qu'il croit M. Gordon quelque part dans ces alentours, mais il n'y a pas un mot pour dire s'il va se présenter ici avec les livres qu'a demandés le comité. S'il voulait un peu plus de temps pour se préparer il me semble qu'il l'aurait demandé. La *Nova Scotia Steel and Coal Company* a demandé plus de temps; mais cette autre compagnie passe outre l'ordre de comparaître que lui adresse le comité—elle n'envoie pas même un télégramme. Une explication raisonnable pourrait être justifiée; mais il n'y a pas d'explication raisonnable.

Le PRÉSIDENT: La question est devant le comité.

M. MCKENZIE: Pourquoi ne pas télégraphier de nouveau au gérant général Merrill le sommant de dire positivement quel jour cet homme comparaîtra.

M. COWAN: J'en suis. Il y va de notre dignité de ne pas tolérer qu'on tente de faire poser le comité... si quelqu'un essayait de me faire ce jeu-là je lui ferais vite son compte. Il se peut que la compagnie n'ait pas le moins du monde pareille intention; cependant sa communication aurait dû être plus explicite; la situation en somme ne me dit rien qui vaille. A mon sens le comité devrait demander par télégramme une déclaration positive disant le jour où l'on pourra nous soumettre ces états.

Le PRÉSIDENT: J'ai proposé de communiquer avec le bureau de Montréal pour demander si M. Gordon est à Ottawa ou à Montréal et quel jour il compte venir devant le comité.

M. Ross: Tout en demandant aussi une réponse immédiate, affaire de leur montrer que le comité n'entend pas rire. Ces gens-là comptent que la session tire à sa fin et que toute cette affaire va être renvoyée aux calendes grecques.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il au comité de rédiger une motion portant ses instructions sur la conduite à tenir en cette affaire?

M. COWAN: Je propose qu'un télégramme soit dépêché à qui de droit leur demandant quand ils auront ce bilan des frais de production, quand ils pourront se présenter devant le comité, et exigeant une réponse immédiate.

M. ROSS: Ajoutons que tout doit se faire immédiatement.

M. COWAN: Je ne veux pas demander l'impossible; seulement il faut leur faire entendre clairement que l'affaire est sérieuse.

M. DOUGLAS: Ils n'étaient pas tenus de dresser un état, de sorte qu'un terme ne sera pas du tout nécessaire. On leur a demandé de produire certains documents et les fiches originales des frais de production.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à M. Dion de commencer son témoignage.

M. COWAN: Oui; ensuite on pourra y revenir.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à M. Dion de commencer son témoignage.

M. MCKENZIE: Allez-vous rédiger la dépêche maintenant?.

Le PRÉSIDENT: Vouliez-vous attendre que l'affaire fût réglée?

M. COWAN: J'aurai fini dans un instant.

Le PRÉSIDENT: Je vous conseillerais de ne pas rédiger une dépêche; laissez-en plutôt la rédaction à quelqu'un qui a votre confiance et voyez à ce que le texte ne fournisse pas d'échappatoire. Si le sens du texte n'est pas incontestable ces gens-là peuvent trouver moyen de s'en tirer sans nous donner plus de satisfaction.

M. DOUGLAS: Cette question des frais de production est venue déjà en relation d'une accusation de conspiration portée contre la *Coal Company* il y a quelques années; la preuve nécessitait la production des livres de la compagnie. Ces livres furent subrepticement déplacés de Halifax à Montréal et les enquêteurs n'ont jamais pu obtenir les informations qu'ils cherchaient, apparemment on veut jouer le même tour au comité parlementaire. D'après moi nous n'avons pas lieu d'y aller trop délicatement: il est assez évident que ces gens n'ont pas l'intention de nous communiquer les renseignements demandés. Cela crevait les yeux même dans la première lettre de M. Wolvin où il demandait si nous voulions une déposition de *Price, Waterhouse & Co.*

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'en ma qualité de président du comité je devrais vous soumettre une proposition.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez, je crois, qu'elle est loin d'être certaine, l'autorité qu'a le comité d'exiger la production des documents en question.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Alors pourquoi ne viennent-ils pas faire cette objection.

Le PRÉSIDENT: L'objection ne devrait pas venir d'eux.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois qu'elle le devrait.

M. ROSS: Le président a dit lui-même que sa compagnie n'y faisait pas d'objection.

Le PRÉSIDENT: Voilà justement à quoi je faisais allusion: est-ce que le comité, aux termes de l'ordre de renvoi à lui transmis par le parlement, a l'autorité de décréter la production de ces documents?

M. COWAN: L'ordre dit, "exiger la production de tous livres, papiers et documents".

M. ROSS: Quels sont les termes exacts de notre ordre de renvoi? Voyons une bonne fois où nous en sommes.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tous les membres du comité le comprennent: "s'enquérir de toutes questions relatives à l'avenir du Canada en ce qui concerne son approvisionnement de combustible"—je n'émets pas là une opinion; franchement je n'aurais pas la présomption de le faire en l'espèce; seulement il y a d'autres personnes dont les opinions m'inspirent une haute estime....

M. MAHARG: Où est la difficulté? Réside-t-elle dans l'ordre de renvoi; ou provient-elle plutôt de ce qu'il n'est pas dans la compétence du gouvernement d'investir le comité de cette autorité?

Le PRÉSIDENT: Non, pas.

M. MAHARG: Il faut croire alors que l'ordre de renvoi n'était pas assez compréhensif.

M. COWAN: Quelles limites....

Le PRÉSIDENT: Je fais part au comité simplement—je ne dirai pas des renseignements que je possède—mais plutôt de l'idée qui s'est formée chez moi d'après certains renseignements qu'on m'a communiqués à ce sujet. Je me récuse quand il s'agit de dire que le comité a ou n'a pas cette autorité.

M. MAHARG: Je crois que le comité devrait agir. Nos séances durent ici depuis des semaines et aujourd'hui que nous sommes à la veille d'obtenir les renseignements que nous jugions nécessaires nous constatons que nos mains sont liées, que l'autorité nous manque. Décidément ça gratte quelque part.

M. ELKIN: Je voudrais dire, mais non officiellement et non pour le procès-verbal, que le conseil des directeurs de la *Dominion Company,* dont je fais partie, n'a jamais pris cette attitude. Nous ne prétendons pas que le comité n'a pas l'autorité de....

Le PRÉSIDENT: Je ne dis pas que mon idée est basée sur une communication de la compagnie; en effet, elle ne m'a pas envoyé un mot là-dessus.

M. COWAN: Nous sommes donc dans l'obligation d'apprendre immédiatement s'ils veulent ou s'ils ne veulent pas se présenter devant le comité. Si nous apprenons qu'ils sont disposés à venir mais qu'ils ne sont pas encore préparés, c'est une autre question; mais si nous trouvons qu'ils refusent il nous faudra connaître définitivement quelle est notre autorité. Il me semble que nous devrions leur demander une déclaration claire et nette de leurs intentions.

Le PRÉSIDENT: En tout cas nous pouvons continuer notre programme.

M. MCKENZIE: Je ne savais pas qu'un des directeurs était présent. Nous pouvons assurément communiquer avec la compagnie par son entremise, et cela sans difficulté. Voici un des directeurs de la compagnie qui prend sur lui de dire que sa compagnie n'a pas d'objection....

M. ROSS: Ne pas faire objection et ne pas produire les documents demandés, cela se vaut. Voilà déjà deux semaines qu'on leur a demandé ces documents; s'ils ne s'y opposent pas, mais s'ils ne produisent pas tout de même les documents en question, où est la différence?

M. MCKENZIE: Je voulais dire, M. le président, que nous sommes ici en contact direct avec la compagnie, ce qui nous permet d'apprendre quelles sont ses intentions.

M. ELKIN: Encore une fois, M. le président, sans parler d'une façon officielle, je crois que le comité devrait être guidé en sûreté en cette question. L'ordre pour la production de l'état des apurateurs fut donné à M. Wolvin qui se préparait à partir pour l'Angleterre et qui était si affairé par ailleurs qu'il ne donna pas à cette question toute l'attention qu'elle méritait. De fait M. Dougall qui était de passage ici lundi dernier a dit qu'il a compris alors, pour la première fois, qu'on demandait la production de ces documents. Je vous fais ces représentations au nom de la *Dominion Company* pour vous expliquer que M. Gordon est arrivé à Montréal hier et M. Dougall l'y a retenu pour vérifier le bilan des frais de production parce qu'il a trouvé que l'état, tel quel,

serait incompréhensible au comité. Voilà ce que M. Dougall m'a dit par téléphone hier soir. Croyez que la *Dominion Coal Company* ne cherche aucunement à se soustraire aux demandes de ce comité; ce que je viens de vous dire explique l'absence de M. Dougall. M. Gordon a quitté Sydney à destination d'Ottawa, mais M. Dougall l'a retenu à Montréal pour vérifier les fiches des dépenses et les préparer pour la production devant le comité parce qu'il était impossible de vous les remettre aujourd'hui.

M. Ross: Savez-vous quand nous les aurons?

M. Elkin: Je ne le sais pas. J'arrivais seulement lorsque M. Dougall m'a téléphoné qu'il venait de télégraphier à M. le docteur Steele.

M. Cowan: Voilà l'explication la plus satisfaisante que nous ayons reçue jusqu'à présent. Si la compagnie ne cherche pas à se soustraire à nos demandes et si elle a l'intention de nous remettre ces documents je suis prêt à lui accorder tout le temps nécessaire.

Le président: Ne serait-il pas raisonnable de la part du gouvernement de croire toujours que la compagnie agit de bonne foi? Je n'ai rien constaté, et n'ai reçu aucun message qui puisse me porter à penser qu'elle ne l'est pas. Nous ferions bien, je crois, de prendre pour certaine la bonne foi de la compagnie tant que nous n'aurons pas la preuve du contraire.

M. Ross: Il me semble que nous devrions leur télégraphier toujours pour qu'ils hâtent la préparation des documents.

Le président: Il n'y aurait pas de mal à leur télégraphier.

M. Ross: Ne ferions-nous pas bien d'eppeler un autre témoin?

M. McKenzie: Voici qu'un des directeurs qui est en communication avec son vice-président nous dit qu'ils préparent ces documents aussi rapidement que possible à l'intention du comité. Nous ferions peut-être bien de communiquer avec M. Dougall pour lui dire qu'il n'y a pas de temps à perdre. Les livres sont à Montréal; ils les préparent et ils viendront ici.

Le président: M, Maharg, voulez-vous prendre le fauteuil. Il me faut assister à une autre assemblée à 11 heures, et je serais très heureux si vous vouliez bien présider en mon absence. Ce serait peut-être préférable que j'assermente le témoin avant de partir.

Alfred Dion est appelé, assermenté et examiné.

(M. Maharg préside l'assemblée.)

Le président suppléant:

Q. Avez-vous rédigé quelque chose à l'intention du comité, M. Dion; ou préférez-vous l'interrogatoire oral?—R. Je ne savais pas au juste ce que vous vouliez. Toutefois j'ai apporté quelques notes pour me rafraîchir la mémoire. Si vous voulez me questionner, je répondrai de mon mieux.

Q. D'abord quelle est votre position?—R. Je suis le gérant général de l'*Ottawa Gas Company.*

Le président suppléant: Messieurs, M. Dion est en votre présence. Si vous désirez en tirer quelque renseignement, vous pouvez l'interroger.

Le président suppléant:

Q. J'ai compris, M. Dion, que vous vous livrez à la manufacture du coke et la production du gaz dans la cité d'Ottawa?—R. Oui.

Q. C'est là une question importante que le comité a déjà étudiée et nous tenons à nous renseigner le plus possible là-dessus, touchant les sources d'approvisionnement,

les frais de production du coke, des dérivés, du gaz, et le reste. Peut-être pouvez-vous nous dire quelques mots sur tout cela vous-même, pour mettre l'enquête en train. —R. Nous fabriquons du gaz d'éclairage; voilà l'objet principal de notre entreprise. Cette opération nous donne du coke. Nous achetons de préférence la houille de Pensylvanie parce qu'elle s'adapte mieux à la production du gaz.

M. Cowan:

Q. De l'anthracite?—R. Non, du bitumineux. Nous prenons cette houille à deux régions de la Pensylvanie; nous cherchons une houille à forte proportion de matières volatiles. Cette houille est carbonisée ici; cette opération nous donne le coke qui est vendu à Ottawa, aux boulangers...

Q. A qui?—R. Aux boulangers et à d'autres établissements de commerce, mais la grosse part sert au chauffage des maisons privées.

Q. Dans quoi le brûle-t-on, des poêles, des fournaises, enfin quoi?—R. Il sert dans les poêles de cuisine et il sert aussi dans les fournaises de cave. Il s'adapte à presque tous les usages de l'anthracite. Nous l'avons vendu très facilement ici. Jusqu'à cette année nous n'en avions jamais assez, nous ne pouvions satisfaire la demande et la mi-hiver nous trouvait toujours à court. Parfois nous avons dû en faire venir de Montréal où l'on en avait trop, apparemment; nous avons vendu ce coke à Ottawa. Mais l'hiver n'était pas très sévère l'année dernière et nous n'en avons pas manqué; c'est la première fois depuis longtemps. Le gaz n'est pas utilisé comme combustible sur un très grande échelle; on s'en sert pour la cuisine, et c'est en cela que consiste la grande partie de notre commerce. Le gaz sert aussi pour chauffer l'eau et à quelques autres emplois industriels; mais pas beaucoup; on l'utilise surtout pour la cuisine. Nous ne pouvons pas établir le prix de revient de notre coke: c'est un dérivé de la production du gaz. D'ordinaire nous en fixons le prix à un chiffre moindre d'un dollar et demi ou deux dollars que le prix de détail de l'anthracite et nous n'avons aucune difficulté à le vendre à ce prix-là. Nous voulons le vendre aussi cher que possible quitte à tirer de notre gaz le reste de nos revenus. C'est-à-dire que nous appliquons à la réduction du prix du gaz au mille pieds les recettes provenant des produits indirects. Nous ne calculons pas le prix de revient du coke ou du goudron. Je sais ce que coûte la houille, et je sais également ce que nous rapportent nos trois dérivés, le coke, le goudron et l'ammoniaque; nous devons fixer le prix du gaz à un chiffre qui porte nos revenus à la somme désirée.

Q. Vous vous êtes toujours servi de la houille de la Pensylvanie?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous jamais servi de la houille de Nouvelle-Ecosse?—R. Non. Nous ne produisons pas le gaz depuis très longtemps. La *Gas Company* est ancienne mais elle était entre d'autres mains à venir jusqu'à il y a quelques années, et je ne sache pas que les anciens propriétaires aient jamais utilisé la houille de Nouvelle-Ecosse. Depuis que je fais partie de l'administration nous ne l'employons pas. Je me suis renseigné auprès d'autres compagnies, productrices de gaz, et les réponses n'étaient pas de nature à nous encourager à nous servir de cette houille.

Q. Les réponses n'étaient pas de nature à quoi, dites-vous? Etait-ce une question de prix?—R. La question du prix y entrait pour quelque chose; aussi il fallait transborder le charbon des bâtiments aux wagons à Montréal. On a constaté également que cette houille contenait une trop forte proportion de soufre ce qui rendait très coûteux le procédé de purification.

Q. On nous dit ici qu'il y a là-bas plusieurs catégories de houille; que certains échantillons peuvent contenir beaucoup de soufre, mais qu'en revanche d'autres spécimens s'adaptent très bien à la production du coke. Vous êtes évidemment sous l'impression qu'elle contient toute une forte proportion de soufre?—R. Je tiens mes renseignements de la compagnie de Montréal.

[M. A. Dion.]

M. Cowan:

Q. Est-ce exact, qu'elle est toute riche en soufre?

M. Chisholm:

Q. Quelle est la proportion de soufre dans la houille américaine?—R. La houille que nous utilisons en contient moins d'un demi pour cent.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. C'est de la menaille dont vous vous servez, je suppose?—R. Ce qu'on appelle la gaillette trois-quarts. La menaille coûte moins cher, seulement elle se masse trop dans les cornues. Elle ne s'adapte pas bien à la fabrication du gaz. L'opération des cornues nécessite la présence de pas mal de gros morceaux dans la houille. Une des choses qu'on m'a dites au sujet de la houille de Nouvelle-Ecosse c'est qu'elle rendait un coke inférieur; comme nous vendons notre coke un joli prix il nous faut employer à sa préparation une houille de bonne qualité.

Q. Mais personnellement vous n'en savez rien—vous ne savez que ce que vous tenez d'autres?—R. Je n'en connais rien comme charbon qui s'adapte bien à la fabrication du gaz. Je n'ai pas poussé mes recherches plus loin pour la simple raison qu'il n'y avait pas de but à atteindre; nous n'y prévoyions aucun profit, même sous le rapport du prix.

Q. Si vous pouviez l'acheter au même prix que la houille de Pensylvanie seriez-vous heureux d'en faire l'essai?—R. Si nous pouvions l'acheter à meilleur compte et si elle était d'aussi bonne qualité que l'autre, nous serions très heureux de l'essayer.

M. CHISHOLM: Vous disiez, docteur Cowan. . . Vous n'avez pas fait quelque observation au sujet de la houille de là-bas?

M. COWAN: Je ne sais; quelle était la question?

M. CHISHOLM: Vous avez demandé si toute notre houille contenait une forte proportion de soufre. J'affirme qu'il n'en est pas ainsi.

M. COWAN: L'impression revient encore à la charge chez moi que le charbon de la Nouvelle-Ecosse a—je ne dirai pas perdu sa réputation en Ontario—seulement il est évident que partout autour d'ici les gens en ont une opinion erronée que je ne m'explique pas.

Le TÉMOIN: Les producteurs de gaz que je rencontre sont d'avis qu'aucun endroit situé à l'ouest de Montréal ne doit songer à s'approvisionner de houille en Nouvelle-Ecosse.

M. Douglas:

Q. A cause du prix?—R. A cause du prix.

M. Chisholm:

Q. Mais on n'en critique pas la qualité.

M. Cowan:

Q. Les esprits sont prévenus, et à tort, contre la houille de Nouvelle-Ecosse; tout le monde en Ontario semble croire qu'il est impossible de tirer des résultats satisfaisants de cette houille; autant que possible nous voulons enrayer cette fausse impression. La preuve ici établit que la houille de la Nouvelle-Ecosse est de qualité excellente, qu'elle contient peu d'impuretés et qu'elle peut être livrée en ce district?—R. A certaine époque nous avons failli manquer de charbon et nous avons cherché à en acheter n'importe où; la disette de houille n'était pas très loin et nous redoutions la fermeture forcée. Nombre de compagnies de gaz ont eu alors beaucoup de difficulté à obtenir du charbon de Nouvelle-Ecosse même à des prix élevés. On ne pouvait pas l'avoir.

M. Chisholm:

Q. Vous avez dit, M. Dion, qu'il existe une impression assez répandue que les gens situés à l'ouest de Montréal ne doivent pas songer à s'approvisionner en Nouvelle-Ecosse. Qu'entendez-vous par là?—R. A cause du prix.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Que ous coûte votre houille?—R. Aujourd'hui, neuf dollars et demi, livrée.

Q. Livrée à votre usine?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Neuf dollars et quoi?—R. Neuf dollars et demi, à peu près.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Livrée à votre usine ici à Ottawa?—R. Il y a eu une hausse assez considérable dans le tarif des transports.

Q. C'est le prix net, à la tonne?—R. Oui.

Q. En argent canadien ou américain?—R. Le prix du charbon à la mine et le transport en territoire américain sont payés en fonds des Etats-Unis. Tout cela est compris.

Q. C'est tout compris?—R. Oui, le change est compris.

M. Cowan:

Q. Vous avez dit que lorsque vous manquiez de coke vous en achetiez à Montréal?—R. A un certain moment, oui.

Q. Savez-vous si ce coke était fabriqué avec du charbon américain ou du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Avec du charbon de Virginie.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous vous servez du charbon de la Pensylvanie?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Est-ce que ce coke ronge les fournaises ou les poêles où on le brûle, le savez-vous?—R. Eh bien, moi je dis que non; mais un grand nombre d'autres sont de l'avis contraire. Une impression générale veut que la combustion du coke mâche les grilles et les fournaises.

Q. Ce n'est pas là votre expérience?—R. Nous l'avons nié. Un grand nombre de gens se servent du coke depuis plusieurs années sans souffrir d'aucune difficulté sous ce rapport. C'est une chose étrange mais l'opinion est assez répandue chez ceux qui n'emploient pas le coke que sa combustion ruine les poêles. Selon moi n'importe quel combustible peut ruiner un poêle si on le chauffe à une température assez élevée.

Q. Il n'y a pas lieu d'en douter?—R. Si on chauffe le combustible jusqu'à l'incandescence on brûle le poêle. Cela peut arriver plus vite avec le coke pour la raison qu'il exige moins d'air que l'anthracite par exemple, et qu'à lui donner autant d'air qu'à un autre combustible on le fait chauffer trop fort; mais si on garde une température pas trop élevée, il sert comme n'importe quel combustible.

Q. Je crains que ces fausses impressions n'aient donné le coup de mort au commerce; aussi ont-elles milité contre les intérêts de la population ontarienne. Nous trouvons que l'Ontario, plus que les autres régions, souffre de ces illusions. Evidemment sa population veut de l'anthracite, rien que de l'anthracite, et elle le paie un joli prix. On ne veut pas du tout du bitumineux pour le chauffage des maisons privées, à cause de la fumée, et le reste. Si nous pouvions fabriquer assez de coke soit par l'entremise des compagnies de gaz soit au moyen de fourneaux exprès—l'important c'est de le fabriquer en quantité—pour remplacer l'anthracite et si nous

pouvions vendre les produits indirects de la fabrication de ce coke, l'objection contre l'emploi du bitumineux disparaîtrait. Les dérivés doivent se vendre sans difficulté?—R. Si on fabriquait le coke on produirait une quantité de gaz qui se vendrait facilement, je crois. Par exemple, s'il y avait, dans les environs un four à coke nous pourrions en acheter le gaz et il est probable que nous le ferions plutôt que d'entreprendre des constructions coûteuses pour agrandir notre établissement; mais le point qu'il faut souligner c'est que si on carbonise la houille et que l'on vend les produits indirects résultant de cette opération on tire bien plus partie de la houille que si on la brûlait dans les fournaises.

Q. Voilà qui est établi de façon irrécusable. Pareille entreprise serait donc réellement profitable?

Le président suppléant:

Q. Votre rendement de coke dépend entièrement de la vente de votre gaz?—R. Précisément.

Q. Recevez-vous votre houille directement des mines en Pensylvanie?—R. Oui.

Q. Elle n'est pas transbordée en transit?—R. Non.

Q. Le parcours est long; le transport de cette houille doit coûter très cher?—R. Le transport coûte près de $5—$4.86.

Q. Et cela n'inclut pas le change sur le dollar américaine? C'est $4.86, dites-vous?—R. C'est le chiffre, je crois, en ce moment; outre cela, il y a le droit d'entrée.

Q. 53 cents?—R. Ensuite il y a le change.

Q. Le change sur le prix que vous payez à la mine?—R. Oui, et sur le prix du transport en territoire américain. Tout compris le prix monte à plus de $9.50.

Q. Est-ce que je ferais preuve d'indiscrétion si je vous demandais ce que vous coûte la houille à la mine? Ce que vous venez de dire nous permet de le deviner d'assez près: vous dites $9.50, avec $4.86 de transport, plus l'entrée et le change?—R. Cela représente un prix à la mine de $3.50 ou un peu plus; le chiffre varie. Nous ne pouvons faire un contrat à prix fixe. Tout contrat est expressément conclu sous réserve de la situation dans le domaine du travail, et le reste, de sorte que nous ne pouvons pas compter sûrement sur la stabilité du prix; de toute façon le prix actuel est de $3.50 ou $3.55.

Q. Vous parlez de l'année dernière?—R. Je parle de l'heure présente. Le prix sera peut-être moins élevé le printemps prochain.

Q. Et l'an dernier?—R. Durant une certaine partie de l'année il ne coûtait pas plus cher que cela; mais en revanche il s'est vendu à un chiffre bien plus élevé à une autre époque de l'année. Vers la fin de l'année les prix sont montés très haut.

Q. Pourriez-vous nous dire ce que vous payiez votre houille avant la guerre, en 1913?—R. Je crois que le prix a été aussi bas que $2.27.

Q. C'est le prix à la mine, en 1913?—R. 1912 et 1913.

M. Douglas:

Q. Le charbon vous coûte $3.55 à la mine, dites-vous?—R. A peu près.

Q. Et les frais de transport?—R. $4.86.

Q. Et 53 cents d'entrée?—R. Oui.

Q. Citez des chiffres le plus exacts possible?—R. Alors, disons $3.50 à la mine, c'est assez exact, je crois; puis $4.86 plus 53 cents, cela fait $8.89, et la différence de 61 cents représente le change. Je crois que vous l'avez bien là. En tout cas le prix est $9.50.

Q. C'est-à-dire pour la houille livrée sur wagons à votre usine?—R. Livrée sur wagons à notre usine, oui.

[M. A. Dion.]

M. Cowan:

Q. Achetez-vous directement de l'*American Mining Company* ou bien par l'entremise d'un agent local?—R. Nous achetons directement. Nous faisons ce contrat avec les mineurs.

Q. Vous utilisez combien de houille au cours d'une année?—R. L'année dernière nous avons passé 25,466 tonnes.

Q. Et le coke—combien en avez-vous fabriqué ici, et quelle quantité en avez-vous vendue?—R. Approximativement 16,000 tonnes.

Q. Voilà qui établit assez clairement que le coke peut très bien servir de combustible ici. Les gens d'Ottawa ne sont pas assez niais pour acheter ce produit s'il n'en valait pas la peine?—R. Le coke se vend très bien; il n'y a pas de difficulté sur ce point. Certains acheteurs ne brûlent pas autre chose depuis quinze ans et ils continuent toujours à s'en servir.

Le président suppléant:

Q. Et si vous vous avisiez de consacrer tout un établissement à la fabrication exclusive du coke, croyez-vous que l'entreprise serait profitable?—R. Je sais à peine quoi répondre. Les renseignements que j'ai là-dessus et ce que j'entends dire, me donnent l'impression que cette entreprise pourrait rapporter des bénéfices.

M. Cowan:

Q. La cité de Toronto doit utiliser une grande quantité de gaz et des produits indirects de sa fabrication?—R. Toronto fabrique treize fois autant de gaz que nous.

Q. Avez-vous une idée de la quantité de coke qu'on produit là-bas?—R. Toronto ne produit pas le coke dans la même proportion; en effet presque la moitié de son gaz est tiré de l'eau; un procédé qui ne donne pas de dérivés. Prenez 16,000 tonnes et multipliez par 13; vous avez 208,000; divisez par 2: Toronto doit produire et vendre à peu près 100,000 tonnes de coke; Montréal un peu moins. La production de Montréal est dix fois celle d'Ottawa. Je vous donne là les chiffres les plus récents que j'aie.

Le président suppléant:

Q. Vous vendez le coke $1.50 meilleur marché que l'anthracite?—R. Oui, ou $2. Actuellement il coûte $3 de moins.

Q. Et quant au contenu en unités thermales britanniques, vous ne conaissez pas la valeur relative du coke et de l'anthracite?—R. Les deux se valent à peu de chose près.

Q. Alors ceux qui achètent le coke reçoivent pour rien la valeur de $1.50 en chaleur?—R. Oui; si le coke est brûlé comme il faut une tonne en fournit autant de chaleur qu'une tonne d'anthracite.

Q. Et naturellement il est libre de mâchefer; il n'y a rien de tout cela?—R. Parfaitement, et très peu de cendres—il y a beaucoup moins de cendres lorsqu'on brûle le coke.

M. McKenzie:

Q. A propos du soufre, quel est l'effet délétère de cette substance sur la houille carbonisée pour la production du gaz?—R. Il pénètre dans le gaz sous forme d'hydrogène sulfuré (acide sulphydique) et nous sommes forcés de l'en enlever, car le ministère du Commerce nous impose une amende si la moindre trace de cet acide est présente dans le gaz d'éclairage. Or ce procédé, auquel nous donnons le nom de purification, coûte d'autant plus cher que la houille est plus riche en soufre. La capacité de l'appareil de purification, ses dimensions et son coût, tout dépend de la quantité de soufre qu'il faut traiter; de sorte que si la proportion de soufre est tant soit peu forte les dépenses nécessaires, les faux frais et le reste atteignent un chiffre bien plus élevé.

Q. Il existe un procédé métallurgique pour tirer le soufre de la houille—est-ce le même que vous pratiquez pour débarrasser le gaz de son contenu en soufre?—R. Les autres procédés ne me sont pas connus. Nous utilisons l'oxyde de fer que nous recevons à l'état naturel des Trois-Rivières, Québec. C'est, je crois, le seul endroit où l'oxyde de fer s'extrait de la terre à l'état naturel.

Q. Je vois ici dans un rapport d'analyses pratiquées sur des spécimens de la houille de Nouvelle-Ecosse qu'à certains endroits on a la houille des mines de réserve. Le volume que j'ai en main lui donne une proportion de 1.18 pour 100 de soufre. Pourriez-vous apprendre au comité combien coûterait de plus la désulfuration d'une houille contenant 1.8 pour 100 de soufre comparativement à un produit contenant seulement 1 pour 100, pour la fabrication du gaz, s'entend?—R. Il serait difficile de répondre sur le moment, mais je dirais ceci: qu'il faudrait un appareil deux fois aussi grand et qu'il faudrait employer une quantité équivalente d'oxyde qui doit être changé fréquemment. Cet oxyde doit être sorti de l'appareil dès qu'il est saturé de soufre; ensuite pour le mettre en état de servir de nouveau il faut le lancer en l'air à la main pour que le soufre se dégage dans l'atmosphère; cette opération représente une grosse somme de travail. Deux pour cent de soufre exige un appareil deux fois plus grand que pour cent; aussi faut-il deux fois autant d'oxyde. Je dirai donc que l'opération est coûteuse à peu près en proportion du contenu en soufre.

Q. Mais cela ne dépendrait pas en grande partie de la force d'absorption de la substance que vous employez?—R. Si on utilise la substance à l'état nature cela revient au même. Je ne connais qu'un endroit où on peut l'obtenir et la substance est toujours la même. Aujourd'hui à certains endroits des Etats-Unis on se sert de l'oxyde artificiel, un procédé plus dispendieux.

Q. Voici ce que je veux dire: vous vous servez de l'oxyde de fer pour tirer de la houille le soufre présent dans la proportion d'un pour cent; n'est-ce pas que l'oxyde tirerait le soufre de la même manière bien qu'il fût présent dans la proportion de 1.8 pour 100? L'oxyde absorberait tout le soufre; le procédé ne serait pas plus coûteux.—R. Voici: l'oxyde absorbe une certaine proportion de soufre jusqu'au moment où il en est saturé et n'en peut plus absorber.

Q. Voilà précisément ce que je veux dire. Si la force d'absorption de cette substance suffit pour attirer d'un seul coup non seulement une proportion d'un pour cent de soufre mais encore 1.8 pour 100, son emploi ne coûterait pas plus cher—du moment qu'il absorbait tout le soufre présent...—R. Je m'explique—si tant de pieds cubes de gaz contiennent une quantité donnée de soufre et que cette quantité de soufre suffit pour saturer l'extérieur d'un appareil de purification—chaque appareil de purification contient une quantité d'oxyde qui peut absorber une quantité donnée de soufre—il faudra tant de pieds cubes de gaz pour produire ce soufre; on voit donc que la capacité de cet appareil de purification est égale à une quantité donnée de gaz. Or si on introduit dans l'appareil un gaz contenant deux fois cette quantité de soufre, il est évident que le purificateur ne le pourra désulfurer qu'à demi puisque la moitié du gaz suffira pour saturer l'oxyde présent dans l'appareil; on serait donc forcé d'installer un autre appareil de purification et de partager la quantité de gaz entre les deux, puisque la proportion de soufre présent dans le gaz représente le double de la force d'absorption de l'oxyde contenu en un seul appareil; je dis donc que le gaz est à peu près proportionné au contenu en soufre.

Le président suppléant:

Q. Et cela coûterait plus cher parce que c'est l'oxyde de fer qui sert pour la purification?—R. En partie; il faut tenir compte aussi des frais d'outillage. S'il nous faut doubler notre installation, nos dépenses s'en trouveront augmentées.

Q. Mais l'oxyde de fer ne vous coûte pas plus cher? Vous pouvez toujours vous en servir de nouveau?—R. Pas éternellement; on le fait servir cinq et six fois.

[M. A. Dion.]

M. McKenzie:

Q. Avez-vous des rapports d'analyses de cette houille que vous achetez en Pensylvanie?—R. Oui; seulement je ne les ai pas ici.

Q. Et les meilleurs échantillons que vous puissiez en obtenir contiennent un pour cent de soufre?—R. Moins d'un pour cent; je ne peux pas vous en dire la proportion exacte sur le moment. Il y a en Pensylvanie toutes sortes de houille. Il va sans dire que la menaille s'adapte le mieux à la fabrication du gaz. On n'extrait cette houille que d'un petit nombre de mines en Pensylvanie.

Q. Je veux savoir ce que vous tirez d'une tonne de houille. Vous dites le goudron, l'ammoniaque et le coke. Est-ce que ces trois éléments...—R. Ce sont les trois produits indirects. Nous récupérons sous forme de coke 61 ou 63 pour 100 de la houille que nous carbonisons.

Q. Il vous revient 63 pour 100, en coke?—R. Oui. Nous carbonisons une tonne de houille et nous en récupérons 63 pour 100 sous forme de coke. Nous en tirons aussi à peu près dix gallons de goudron et autour de trois livres et trois quarts d'ammoniaque.

Q. Or vous dites qu'une tonne de houille à l'état brut vous coûte $9.50?—R. Oui.

Q. Ce chiffre est assez exacte?—R. Oui.

Q. C'est ce que la houille vous coûte maintenant?—R. Oui.

Q. A présent qu'est-ce que vous en tirez en produits marchands, à part le coke?—R. A part quoi?

Q. A part le coke?—R. Le coke?

Q. Oui.—R. Le goudrons rapporte très peu; il vaut autour de quatre cents le gallon.

M. Chisholm:

Q. Combien?—R. Quatre cents.

M. Cowan:

Q. Du gallon?—R. Oui. Nous l'obtenons sous forme de liquide.

Q. Et quelle valeur en gaz tirez-vous d'une tonne?—R. Entre quatorze et quinze mille pieds cubes.

Q. En dollars et cents cela représente combien?—R. Nous touchons un peu plus de vingt-deux dollars.

Q. C'est-à-dire que vous recevez vingt-deux dollars pour le gaz et quarante cents pour le goudron—c'est cela, n'est-ce pas, à quatre cents le gallon?—R. Oui, à peu près.

Q. Vous recevez donc $22.40, à part le coke. Maintenant, quel prix vous faut-il débiter votre coke pour faire la concurrence à l'anthracite?—R. Nous avons pris l'habitude de le vendre à un prix moindre de $1.50 ou $2.00 que le prix de l'anthracite au détail.

Q. A l'heure qu'il est on vend l'anthracite $16 ici?—R. Oui; nous vendions notre coke $14; mais depuis quelque temps nous en faisons une vente d'occasion à $13 parce que notre établissement est encombré. D'ordinaire le prix de notre coke est $2 plus bas que le prix de l'anthracite. Je doute qu'on puisse le vendre plus cher. Je sais qu'on a eu un peu de difficulté à le vendre même à ce prix-là.

Q. Voici, M. Dion; je ne sais pas si ma question est discrète ou non, mais supposons qu'on vous faisait une forte concurrence dans le commerce du coke. . .—R. Oui.

Q. Quel prix devrait-on vendre le coke pour réaliser des bénéfices raisonnables. Quel est le plus bas prix auquel vous pourriez vendre ce coke aujourd'hui—produit dans les circonstances actuelles—tout en faisant un juste profit?—R. Notre méthode, je l'ai dit tantôt, est de vendre le coke au plus haut prix possible en concurrence avec l'anthacite et d'appliquer les recettes provenant de cette vente à la réduction du prix exigé des consommateurs de gaz. Si nous vendions le coke moins cher il nous faudrait

monter le prix du gaz. Le consommateur de gaz bénéficie de tout ce que nous tirons des dérivés.

Q. Et s'il n'y avait pas de coke du tout, le gaz ne se vendrait pas le même prix? —R. S'il n'y avait pas de coke du tout?

Q. Oui?—R. Nous serions forcés de relever le prix du gaz; le coke nous donne des revenus considérables.

Q. Mais n'auriez-vous pas de bénéfices sur cette somme de $22.40, même s'il n'y avait pas de coke?—R. Mon Dieu, non. Je peux vous montrer notre état annuel pour l'an dernier et vous verriez que nous avons eu grand mal à réaliser six pour cent.

Q. Mais ce que vous achetez $9,50 vous vendez $22.40, n'est-ce pas?—R. Ce chiffre de $9.50 que je vous ai donné représente le prix de la houille; naturellement le coût de la fabrication du gaz n'y figure pas.

Q. Je comprends très bien, M. Dion; seulement il y a là une jolie marge—une grosse marge même, entre le prix de la houille et le prix des objets achevés que vous vendez.—R. S'il nous fallait pratiquer une réduction sérieuse dans le prix du coke nous serions dans l'obligation ou de nous retirer des affaires ou de vendre le gaz à un prix qui empêcherait le monde de s'en servir.

Q. Mais la vente de votre coke n'a rien de stable. Ce n'est pas là l'objet principal de votre entreprise; ce n'est qu'une ligne secondaire?—R. Pardon?

Q. C'est simplement une ligne secondaire, cette vente du coke?—R. C'est une ligne secondaire qui est très importante.

M. COWAN: En effet; c'est beaucoup, 16,000 tonnes.

Le TÉMOIN: Les recettes provenant de la vente de ces 16,000 tonnes nous permettent de vendre le gaz à un prix qui en généralise l'usage. A l'heure qu'il est nous ne pouvons pas monter le prix du gaz sans perdre une partie, une partie considérable de notre clientèle.

M. McKenzie:

Q. Voici où je voudrais en venir, moi; je vois qu'il existe là une grande chance pour la Nouvelle-Ecosse de se livrer à la préparation et au débit du coke du moment que la concurrence est possible contre l'anthracite.—R. Si vous vous lancez dans le commerce du coke il n'y aura pas pour vous de nécessité de vendre le coke moins cher que nous. Il se vendra sans difficulté à ce prix-là. Je parle du prix de détail; naturellement, dans le gros, il devra se vendre un peu à meilleur compte.

Q. Quel serait le prix du déplacement d'une tonne de coke, à Toronto, par exemple?—R. Je ne saurais le dire.

M. Cowan:

Q. Il est plus léger que le charbon; mais plus volumineux?—R. Beaucoup plus.

Q. Son transport exige un plus grand nombre de wagons?—R. Oui. J'avais des chiffres làdessus; le coke est à peu près deux fois et deux tiers plus volumineux que l'anthracite.

Le président suppléant:

Q. Avec quoi chauffez-vous vos fours ou cornues?—R. Nous nous servons du coke.

M. McKenzie:

Q. M. Dion, savez-vous quelque chose au sujet de la *New England Gas and Coke Company* de Boston?—R. Oui.

Q. Le nom vous est connu?—R. Oui.

Q. Je cite les faits tels qu'on me les a appris, que pendant un an ces gens-là achetèrent notre houille—cela commença au temps de Whitney. Whitney vint au Cap-Breton et il organisa la *Coke and Gas Company* à Boston—aujourd'hui elle porte le nom d'*Edwards Gas Works*... . R. Oui.

[M. A. Dion.]

Q. Etes-vous renseigné sur le compte de la *Halifax Gas Company?*

M. COWAN: J'allais justement vous le demander.

Le TÉMOIN: Non. Je sais qu'elle existe, mais c'est tout; je n'ai jamais visité l'établissement de la compagnie.

M. McKenzie:

Q. Cette compagnie existe et elle utilise la houille de Nouvelle-Ecosse.—R. Il fut lu, à la convention de la *Canadian Gas Association* l'année dernière je crois, un travail sur "la purification de la houille de Nouvelle-Ecosse" qui traita au long de tout ce problème de la désulfuration. Si je puis mettre la main sur ce travail vous le trouverez sans doute fort intéressant. Il est d'un monsieur de Halifax, membre de cette compagnie.

Q. Nous serions très contents d'avoir ce document.

M. Chisholm:

Q. Quel est le nom de ce monsieur, savez-vous?—R. Je ne me le rappelle pas sur le moment. Je peux vous prêter le volume qui donne un compte-rendu de toute la convention; naturellement le travail dont je vous parle y figure; l'auteur démontre combien il est difficile de débarrasser la houille de cet excédent de soufre.

M. McKenzie:

Q. Que savez-vous de la relation entre la houille destinée à la production du gaz et celle destinée à la production de la vapeur, au point de vue de la houille combustible?—Existe-t-il une relation entre les deux?—R. Non; cependant une houille trop riche en soufre ne s'adapte pas bien à la production de la vapeur parce que le soufre ronge le fer et l'acier; nous avons employé pour la production de la vapeur certaine houille de la Pensylvanie que nous ne pourrions pas utiliser pour la fabrication du gaz, parce qu'elle contient une trop faible proportion de matières volatiles. C'est du gaz que nous voulons, voyez-vous.

Q. Une houille contenant jusqu'à 5 pour 100 de soufre est employée en métallurgie. Elle n'est pas très facile à manier, n'empêche qu'on s'en sert pour la fabrication de l'acier.—R. Vous m'en direz tant? Si vous étudiez la possibilité de l'utilisation de la houille de Nouvelle-Ecosse pour la production du gaz il me semble que vous devez faire entrer en ligne de compte tout ce que cela coûterait: le prix du charbon, les frais de transport, et le coût de la purification; si le résultat définitif est satisfaisant je ne vois pas bien pourquoi on ne se servirait pas de la houille de Nouvelle-Ecosse; seulement lorsqu'on suppute les frais de production il faut y inclure la purification.

M. Chisholm:

Q. Est-ce que votre usine a coûté très cher—R. Environ $900,000.

Q. Combien?—R. Neuf cent mille dollars.

M. Cowan:

Q. C'est-à-dire tout votre établissement?—R. L'établissement de la production, oui.

M. Chisholm:

Q. Supposons que vous débutiez dans une entreprise de ce genre,—que vous coûterait la construction d'une usine qui vous permettrait de doubler et de tripler votre rendement actuel?—R. C'est la difficulté de la désulfuration que vous avez à l'idée?

Q. Oui, c'est de cela que nous parlons.—R. Il ne serait pas nécessaire d'agrandir tout l'établissement, seulement l'endroit destiné au procédé de la purification.

Q. Et un appareil de purification coûte combien?—R. Je ne peux pas le dire sur le moment; je n'ai pas tous ces chiffres présents à la mémoire.

M. Cowan:

Q. Est-ce dispendieux?—R. Oui, l'installation est coûteuse, mais je ne sais pas quelle est sa relation proportionnelle à tout l'outillage. Je ne crois pas qu'elle représente plus de—certainement pas plus de quinze pour cent—le chiffre est élevé—de tout l'outillage.

M. Chisholm:

Q. Quinze pour cent?—R. Oui.

Q. D'après vous cela représenterait vos dépenses, si vous étiez au début des affaires?—R. Il faudrait peut-être doubler ce chiffre.

Q. Il faudrait le doubler?—R. Oui, il faudrait peut-être le doubler.

M. McKenzie:

Q. Naturellement, M. Dion, lorsque j'ai parlé de la houille contenant une proportion de cinq pour cent de soufre, je parlais d'avant le traitement. Cette houille est broyée et lavée et nettoyée jusqu'à ce qu'elle soit en état de servir. Il va sans dire que je ne voulais pas laisser entendre qu'on employait en métallurgie une houille contenant cinq pour cent de soufre; seulement, je pense qu'on trouverait moyen de la traiter de manière à la rendre serviable à cette fin.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions?

M. COWAN: Je tiens à répéter ceci: j'ai constaté d'après la déposition des témoins qui ont paru devant le comité qu'une douzaine de choses contribuent à créer chez la population de cette région une fausse impression au sujet de la houille de Nouvelle-Ecosse. Elles sont presque toutes des choses sans importance qu'on peut faire disparaître facilement et il me semble que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ou le gouvernement fédéral devrait nommer une commission qui débarrasserait le pays de ces impressions. Ces impressions sont ancrées et elles sont erronées.

Le TÉMOIN: Si j'étais intéressé à la houille de la Nouvelle-Ecosse et voulais la vendre j'organiserais une campagne de publicité pour faire connaître la valeur de ce produit et j'y ferais concourir toute la presse de l'Ontario.

M. COWAN: Lorsque nous discuterons ces questions je vais certainement saisir le comité de la nécessité qu'il y a pour nous de faire quelque chose. Je ne sais si nous pouvons faire comme le gouvernement de l'Alberta; mais il importe d'extirper ces fausses impressions de l'esprit de la population et je suis persuadé que la chose est possible.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Une chose qui explique un peu la situation c'est que jusqu'à ces derniers temps les exploitants des houillères de la Nouvelle-Ecosse ont toujours trouvé, sans difficulté, des acheteurs pour leur produit. Ils avaient toujours à leur disposition un marché permanent; alors pourquoi entreprendre les dépenses d'une campagne de publicité?

Le TÉMOIN: J'ai assisté à une enquête à Montréal devant la corporation du service public. On enquêtait sur le prix du gaz à Montréal, et l'agent des achats du Pacifique-Canadien, M. Britt a témoigné qu'il ne pouvait pas obtenir une livre de houille de la Nouvelle-Ecosse; il voulait en acheter beaucoup, a-t-il dit, mais il ne le pouvait pas; pas une seule cargaison de houille ne remontait le fleuve.

M. Cowan:

Q. Quand cela?—R. Il y a près d'un an.

M. CHISHOLM: La situation était exceptionnelle à ce moment-là.

M. COWAN: La difficultés ne consiste pas à trouver un marché pour cette houille. Il est fort probable que les exploitants vendent tout le charbon qu'ils produisent; seulement, si j'ai bien compris, le rendement des mines ne laisse pas

d'être bien susceptible de relèvement; ce supplément de production ajouterait beaucoup à la prospérité de la Nouvelle-Ecosse dont il augmenterait la population; il nous délivrerait aussi de ce détestable tribut du change que nous sommes forcés de payer à une nation rivale. Donc, dans l'intérêt de tous le relèvement du rendement des mines s'impose.

M. CHISHOLM: Je partage votre opinion là-dessus; cependant, il ne faut pas perdre de vue que ce comité a pour mission de déterminer quelles sont les perspectives du Canada en ce qui regarde son approvisionnement de combustible, et dans quel but? Dans le but de subvenir aux besoins de la population d'Ontario. N'est-ce pas que les gens de l'Ontario seraient bien avisés de prendre une part active à la réalisation de ce projet et de se renseigner exactement sur la qualité de cette houille. Il leur faut ce charbon; ils devraient faire eux-mêmes quelques efforts pour s'approvisionner de combustible à meilleur compte et pour s'assurer d'une source certaine d'approvisionnement. On ne devrait pas laisser uniquement à la Nouvelle-Ecosse le soin de publier par tout l'Ontario les vertus du produit de nos houillères. Je dis qu'il devrait y avoir coopération. Voici que nous mettons tous les faits à jour; nous faisons tous nos efforts pour citer devant le comité des témoins qui disent la vérité sur notre houille—vous ne trouvez pas que la population de l'Ontario ferait bien de consacrer un peu d'étude à cette question? Dans l'Ontario de même que dans la Nouvelle-Ecosse, on devrait entreprendre une campagne d'enseignement au sein même de la population. On ne peut guère admettre que les mineurs de la Nouvelle-Ecosse viennent dans la province de l'Ontario pour annoncer leur houille. Les gens de l'Ontario désirent de la houille et ils désirent se la procurer au meilleur marché possible. C'est pour eux une question de savoir s'ils peuvent se procurer une bonne marchandise à un prix raisonnable. Pourquoi ne s'adressent-ils pas au dehors pour la trouver? Voilà ce que je pense.

M. COWAN: Je suis d'avis qu'en général ceux qui ont la marchandise à vendre sont ceux qui s'occupent de l'annoncer.

M. CHISHOLM: Pas toujours. Si je désire me procurer une bonne carpette, je fais le tour des magasins pour découvrir la meilleure.

M. COWAN: Ce principe ne s'applique pas en tout et partout dans la vie commerciale.

M. McKenzie:

Q. Vous avez vu quantité de houille de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Vous en avez consumé?—R. Oui.

Q. Et elle donne une excellente chaleur?—R. Je ne me suis servi que d'une qualité de houille de la Nouvelle-Ecosse, et j'en ai été très content. Elle provenait des anciennes mines de Sydney.

Q. Avez-vous vécu dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Avez-vous vécu au Cap-Breton?—R. Oui.

Q. Vous avez passé là plusieurs hivers?—R. Oui.

Q. Je me rappelle quand vous habitiez là-bas. Vous serviez-vous de la houille des anciennes mines de Sydney pour chauffer votre maison?—R. Oui.

Q. Et vous avez trouvé que c'était un bon combustible?—R. Je crois que c'était un excellent combustible.

M. MCKENZIE: Et voilà! docteur Cowan.

M. COWAN: Je crois que ce comité devra siéger longtemps avant d'entendre des plaintes contre la houille de la Nouvelle-Ecosse—il n'y en a pas. Je suis d'avis que le lignite du Canada est de beaucoup meilleur que celui des Etats-Unis. Il peut se faire qu'on en trouve là-bas qui soit meilleur pour la fabrication du gaz; mais, dans l'ex-

emple, je crois que nos houilles canadiennes sont supérieures à celles des Etats-Unis s'il faut en croire les témoignages entendus ici.

Le témoin se retire.

M. CHSIHOLM: M. Hudson est ici ce matin.

M. MCKENZIE: Je suggère que le comité devrait être plus nombreux pour l'audition de M. Hudson.

M. HUDSON: Je puis traiter le sujet et je crois que cette carte expliquera la situation de l'industrie houillère telle qu'elle est actuellement. Je pourrais facilement vous faire voyager de la Nouvelle-Ecosse jusqu'au littoral et vous fournir toutes les explications. Je possède un exemplaire colorié de ce plan que je puis remettre à chacun des membres de ce comité.

M. CHISHOLM: Je crois qu'il ne serait pas convenable d'entrecouper le témoignage de M. Hudson. Pour ma part, je tiens à savoir de lui un grand nombre de choses.

Le PRÉSIDENT: Si son témoignage doit être considéré comme officiel, je suis d'avis que nous ferions mieux de l'assermenter tout comme nous faisons des autres témoins.

JOSEPH G. S. HUDSON est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Quelle est votre profession?—R. Ingénieur des mines; porteur d'un diplôme de compétence, du certificat de gérant de la *Great Britain Underground*, un certificat de gérant de la Nouvelle-Ecosse, Loi des Mines de la Nouvelle-Ecosse; possède quarante ans d'expérience dans l'abatage de la houille; ai commencé à 17 ans à m'occuper des travaux souterrains dans les mines de houille de Pictou; puis je suis allé en Angleterre où j'ai vécu trois ans au cours desquels j'ai obtenu le certificat de première classe de gérant des mines; puis je suis revenu à la Nouvelle-Ecosse. J'ai été gérant de mine pendant vingt-cinq ans; j'ai passé deux ans et demi dans le bureau de l'agent du combustible de la compagnie de chemin de fer Pacifique Canadien, à Montréal; je me suis occupé d'inspection générale et de travaux d'enquête relatifs à la houille et à son abatage.

J'ai passé douze ans au ministère des Mines, à Ottawa; je me suis occupé de la houille et des travaux d'abatage de la houille, des accidents survenus dans les mines de houille, des questions relatives au combustible.

Je fus le conseil technique de M. C. A. Magrath, contrôleur du combustible pour le Canada, à partir de la date de sa nomination officielle jusqu'à l'abolition de ses fonctions; je suis maintenant inspecteur des explosifs, au ministère des Mines.

J'ai parcouru et inspecté toutes les principales sources houillères du Canada et je sais comment se fait l'abatage de la houille dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique, ayant pris part aux travaux d'excavation souterrains dans les carrières les plus importantes de toutes les provinces.

En avril 1917, on m'a nommé pour faire l'enquête relative à la pénurie de houille au Canada, et ce, avant la nomination du contrôleur du combustible.

J'ai préparé ce graphique pour renseigner le comité et lui montrer l'historique entier de l'industrie de la houille au Canada. Si vous partez de la Nouvelle-Ecosse, ces chiffres sur la carte représentent des millions de tonnes, et toutes ces lignes qui traversent, indiquent les différents districts. J'ai tracé une ligne de base à travers le pays, de sorte que chaque province apparaît ici distinctement. De 1913, nous remontons à 1920, et je puis dire que toutes ces colonnes sont calculées d'après la même échelle, de sorte qu'elles représentent exactement ce qu'ells sont. Cette ligne bleue

que vous voyez au bas, représente les 524,000 tonnes de houille expédiées de la Nouvelle-Ecosse aux Etats-Unis.

M. McKenzie:

Q. En quelle année?—R. 1913. Et la houille expédiée à la province de Québec cette année-là représentait 2,456,415 tonnes, et la houille consommée dans la Nouvelle-Ecosse, 2,910,000 tonnes. Ces chiffres donnent un total de 7,890,000. La guerre éclata en 1914, mais cela n'a guère produit de différence ainsi que vous pouvez le constater d'après les colonnes. En 1915, nous avons expédié presque la même quantité, 7,463,000; mais au fur et à mesure que la guerre se prolongeait, nos hommes prirent du service, et je puis dire que nulle part ailleurs au Canada cette guerre ne se fit sentir aussi durement que par l'industrie de la houille de la Nouvelle-Ecosse, pour cette raison que plus de 6,000 mineurs prirent du service et allèrent outre-mer. Le gouvernement réquisitionna tous les transports des compagnies de la Nouvelle-Ecosse et exigea toute la houille qu'on pouvait lui fournir. Le contrôleur du combustible se rendit à la Nouvelle-Ecosse; il insistat auprès des hommes sur le fait qu'ils devaient produire toute la houille possible, que c'était aussi important d'obtenir cette houille que d'avoir les hommes sous les drapeaux. Je dis ceci à l'éloge des mineurs que lorsque la guerre éclata, ils s'enrôlèrent en nombre. Ils furent les premiers à répondre à l'appel. Nous avons aujourd'hui une production moindre parce que le nombre d'hommes est moins grand. En 1919, la production baissa jusqu'à 5,720,000 tonnes, et en 1920, elle atteignit 6,395,000 tonnes. Je n'ai pu indiquer cela dans cette colonne que je vous montre, car la quantité distribuée me manque; mais cela vous montre de quelle manière cette production a baissé. Permettez-moi de faire ici une comparaison. Au cours de l'année 1914, la Nouvelle-Ecosse a consommé 2,203,336 tonnes, le pourcentage des ventes étant de 35.7. En 1920, nous avons utilisé 2,445,195 tonnes ou soit 48 pour 100. Mais cela n'est pas précisément ce que je tiens à vous démontrer. Il s'agit ici en grande partie du charbon. Je vous cite ces chiffres pour vous faire voir de quelle manière l'industrie a été détournée, et les difficultés que les exploitants de houille de la Nouvelle-Ecosse ont eues à vaincre pour maintenir ce commerce de la houille dans Québec. En 1914, la Nouvelle-Ecosse a expédié 2,381,582 tonnes à la province de Québec, parce qu'il est convenu d'appeler la voie du Saint-Laurent, et ce chiffre représente 38.6 pour 100 de la vente totale. En 1920, on a expédié à Québec 240,701 tonnes de houille de la Nouvelle-Ecosse, ce qui équivalait à 4.7 pour 100 du total des ventes. Vous pouvez donc vous faire une idée de la marche de l'industrie. Ici, sur la carte, dans la colonne que je vous indique, apparaît la quantité de lignite importé dans la province de Québec depuis 1913. Voyez maintenant ce que l'importation a été en 1918. Elle a atteint le chiffre de 4,299,000 tonnes. On peut donc se figurer la concurrence qu'a subie la houille de la Nouvelle-Ecosse dans la province de Québec, sur ce marché connu sous le nom de marché Saint-Laurent. Si vous jetez les yeux sur la province du Nouveau-Brunswick, vous pouvez vous rendre compte de la situation par ces petits carrés. L'année dernière, on a utilisé 161,000 tonnes et le chiffre n'a jamais excédé 350,000 tonnes. C'est une production très faible. On consomme la houille sur place. La zone houillère dans le Nouveau-Brunswick est assez étendue, mais les couches sont très, très minces. Elles mesurent de 12 à 28 pouces, et les gisements sont très près de la surface. La plus grande partie de l'abatage là-bas s'est effectuée à 32 pieds de la surface. Une bonne partie se trouvait à la surface—à six ou huit ou dix pieds du mort-terrain; on la ramasse à l'aide d'une pelle à vapeur et on en remplit un wagon. Maintenant, ces colonnes relatives à Québec démontrent la quantité de houille américaine dont on se sert et, en plus, celle de la houille de la Nouvelle-Ecosse. Arrivons maintenant à la province d'Ontario. Ces colonnes, représentent la quantité de houille importée, ne représentent pas exactement la quantité de houille en consommation dans la province d'Ontario, car une bonne partie de cette

houille est expédiée à la tête des lacs, à la baie Jack-Fish, au Sault, à Port-Arthur et à Fort-William, et la distribution en est faite plus loin dans l'Ouest, mais, en général, pas au-delà du premier point de partage dans la Saskatchewan. Ainsi, ces colonnes de différentes couleurs que vous voyez ici, vous montrent ce qui a été expédié le plus à l'Ouest, hors de l'Ontario, et la quantité est représentée par ces lignes correspondant aux chiffres dans les autres colonnes.

Puis, prenons la Saskatchewan. Cette province n'accuse pas une très grande diminution pour l'an dernier—349,000 tonnes—mais les champs houillers de la Saskatchewan: Taylortown, Bienfait et Pierre-Rochelle présentent des ressources considérables. Il est fort possible que la partie septentionale de la Saskatchewan produise de la très bonne houille, et j'ai constaté, en lisant le journal hier, que le gouvernement de la Saskatchewan avait envoyé des explorateurs pour s'occuper de la chose. Nous voici maintenant dans l'Alberta, dont nous avons beaucoup entendu parler tout récemment.

Vous pouvez constater que la houille de l'Alberta augmente très rapidement. Cela est dû principalement à la politique active que le gouvernement provincial de l'Alberta a adoptée aux fins de placer la houille sur ce qu'il appelle le marché naturel, qui se trouve à l'est de la frontière orientale. Il ne tient pas à en expédier tant que cela en Colombie-Britannique, car cette région est montagneuse et, par suite, les taux de transport sont très élevés. Des chiffres que j'ai recueillis, nous apprenons qu'en 1913 la production a été de quatre millions de tonnes, alors qu'en 1920, cette production a été très considérable, atteignant bien près de 7,000,000 de tonnes—6,858,000 tonnes.

Une minime partie de cette houille est expédiée aux Etats-Unis, mais elle ne fait que franchir la frontière, et elle est représentée par cette petite colonne ici (indiquant). Ces lignes rouges sur le graphique, représentent la houille domestique consommée au Canada, dans le Manitoba et une partie de la Saskatchewan, et les lignes vertes indiquent la houille consommée dans ces provinces.

M. Cowan:

Q. La ligne rouge représente ce qu'on consomme dans la province de l'Alberta?—R. Oui. Ici encore, mes chiffres sont pour 1915, et vous pouvez constater que la quantité a de beaucoup augmenté. Je n'ai pas pu me procurer les chiffres pour l'année 1920, de sorte qu'ils ne sont pas compris dans cette colonne de production.

Dans la Colombie-Britannique, l'augmentation n'est pas très sensible. Là-bas, l'industrie de la houille varie dans une certaine mesure. Ces lignes bleues, au bas de la carte, montrent où va la houille aux Etats-Unis. Une quantité considérable de houille s'en va là, mais une grande partie consiste en houille pour les soutes, et l'on en a expédié beaucoup dans l'Alaska. C'est la houille la plus productive qu'on a et la production a été portée jusqu'à deux millions huit cent cinquante mille tonnes. Il y a une question qui, si je ne me trompe, n'a pas été touchée, et c'est celle-ci: En l'année 1913, le congrès géologique international, qui se réunit tous les trois ans, a été invité à venir au Canada par le gouvernement fédéral. Chaque fois, on choisit un sujet pour le discuter et, en 1913, lorsque le congrès reçut l'invitation de venir au Canada, le sujet choisi fut la "Houille". Ce tableau (indiquant) a été fait d'après la tonne métrique qui ne diffère pas beaucoup de notre grosse tonne ordinaire. Les table sont faites de deux façons. Il s'agit ici de la réserve houillère actuelle et des réserves houillères possibles que l'on croit exister tel que l'ont déterminé des missions géologiques. Vous avez ici l'étendue calculée en milles carrés et en tonnes calculées en milles carrés et en tonnes métriques. Autant que je puis me rappeler, je ne crois pas que nous ayons à notre disposition la quantité de houille disponible dans chacune de nos provinces, et si le comité le désire, je vais lire tel quel le tableau préparé à ce sujet et que j'ai extrait du livre de M. D. B. Dowling, de la Commission géologique.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, qui comprend Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Richmond, Inverness, ainsi que la terre du Cap-Breton et les

zones sous-marines, et y compris des couches d'un pied ou plus jusqu'à une profondeur de quatre mille pieds, se trouve une zone de cent soixante-quatorze et trente et un centièmes, une réserve actuelle de 2,248,151,000, une réserve probable de 273.5 milles carrés, avec une réserve houillère de 4,891,817,000 tonnes. Telles sont les zones actuelles connues et mesurées pour découvrir de la houille, qui ont plus d'un pied d'épaisseur et atteignent une profondeur de quatre mille pieds.

Naturellement, le Nouveau-Brunswick est très petit et la zone n'est pas très considérable; mais les couches houillères mesurent de 22 pouces à environ 18. Celles de vingt-deux pouces couvrent une étendue de 112 milles carrés, avec une réserve de 138 millions de tonnes; celles qui mesurent de 18 à 20 pouces d'épaisseur, couvrent une étendue de neuf milles carrés...

M. Chisholm:

Q. Vous avez dit neuf milles carrés?—R. Oui, c'est un district très petit et la réserve n'est que d'environ treize millions de tonnes, ou soit un total de 151 millions de tonnes.

Par contre, la zone houillère de la Saskatchewan est très étendue. Les formations de la rivière du Ventre (*Belly*) varient de quatre à huit pieds; la zone actuelle mesure dix-huit milles carrés et la réserve est aujourd'hui de 108 millions de tonnes, alors que la zone probable mesure environ 7,200 milles carrés et a une réserve totale probable de trente-trois billions huit cent millions de tonnes. On trouve la houille tertiaire dans une zone mesurant environ 288 milles carrés avec une réserve de deux billions trois cent quatre millions de tonnes, alors que la zone probable est de cinq mille neuf cents milles carrés, avec une réserve probable de vingt-trois billions six cents millions de tonnes; ceci représente une zone actuelle totale de trois cent six milles carrés, avec une réserve actuelle de deux billions quatre cent douze millions de tonnes, une zone probable de treize mille cent milles carrés, avec une réserve probable de cinquante-sept billions quatre cents millions de tonnes de houille.

M. Cowan:

Q. Oui, et l'on n'est pas même encore allé à la découverte.—R. Quoi qu'il en soit, les faits sont là. L'Alberta possède une zone connue de vingt mille trois cents milles carrés, avec trois cent quatre-vingt six billions, trois cent quatre-vingt-douze millions, huit cent mille tonnes, avec une réserve possible de cinquante-six mille trois-cent soixante-quinze milles carrés, et une réserve totale probable de six cent soixante-treize billions, cinq cent cinquante-quatre millions, six cent mille tonnes de houille.

M. COWAN: Nous devrions, avec cela, en avoir pour au moins un an ou deux.

Le TÉMOIN: Oui. Dans la Colombie-Britannique se trouve une zone houillère très étendue mesurant 439 milles carrés, capable de fournir plus de vingt-trois billions de tonnes de houille, avec une réserve possible de six mille cent quatre-vingt-quinze milles carrés, et une réserve totale possible de plus de cinquante billions de tonnes.

J'ai remarqué qu'on avait souvent discuté à propos de la différence qui existe entre l'abatage dela houille dans la Nouvelle-Ecosse et celui qui se pratique aux Etats-Unis. Je ne puis pas facilement entrer dans tous les détails; mais je puis vous donner une idée de la chose car j'ai fait personnellement l'abatage de la houille dans la Nouvelle-Ecosse pendant un grand nombre d'années, tant sous terre que dans les zones sous-marines; j'ai travaillé dans les mines où l'abatage se fait à la main et aussi dans celles où il se fait à la machine; je suis descendu dans un grand nombre de mines de l'Ohio. Dans l'Ohio se trouvent des zones houillères considérables, avantageusement situées pour les exploitants car le coût de l'abatage est très bas, du point d'extraction à celui de chargement dans les wagons qui attendent au bord de la mine. La couche principalement connue là-bas, s'appelle le Freeport

n° 6; elle mesure plus de six pieds d'épaisseur et ne repose qu'à quatre-vingt-dix jusqu'à cent-vingt pieds au-dessous de la surface. Il ne s'échappe aucun gaz; il n'y a pas d'eau et l'on peut faire circuler n'importe où dans la mine une perforatrice électrique. Maintenant, en ce qui concerne les mines de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton, près de quatre-vingt pour cent de notre réserve gisent sous la mer. Presque toute la houille là-bas se trouve bien au-dessous de la surface et les gîtes s'étendent vers la mer en se dirigeant du côté de l'ancienne ligne côtière qui, nous l'avons découvert, se trouve à plusieurs milles au large, de sorte que la profondeur est considérable. Par opposition aux mines de l'Ohio qui gîtent à cent pieds de profondeur, le Dominion n° 2, ou les Mines n° 1 de Sydney sont, je crois, à 1,000 pieds de profondeur. Aux mines de Sydney, on a prolongé le puits d'extraction à moins d'un demi-mille de la rive, puis on a dû creuser environ un mille et demi dans la direction de la mer, de sorte qu'il faut remorquer cette houille, sous terre, sur un parcours de plus de deux milles. Considérons maintenant cette question de remorquage. Dans les mines de l'Ohio, par suite des zones étendues et des pentes faciles, il ya beaucoup d'espace libre, et l'on peut se servir dans l'abatage d'un wagonnet d'une contenance de trois tonnes; on appelle ce wagonnet "berline", alors que dans les mines de Sydney, on l'appelle "benne" car il ne contient qu'une demi-tonne. De sorte que le remorquage d'un seul wagonnet dans les mines de l'Ohio équivaut au remorquage de six wagonnets dans celles de Sydney.

Au cours de la guerre, j'ai dû descendre avec M. S. A. Taylor, le conseil du docteur Garfield, celui-ci contrôleur du combustible aux Etats-Unis. C'était sa première visite à la Nouvelle-Ecosse. Il n'avait jamais vu d'abatage sous-marin et il déclara qu'il ne se figurait pas comment se faisait cet abatage dans la Nouvelle-Ecosse. Aux mines de Sydney, nous lui avons démontré que le coût de remorquage d'une tonne de houille à partir du gîte, dans les profondeurs, jusqu'à l'ouverture du puits était aussi considérable que le coût total de la production entière de quelques mines dans lesquelles il était intéressé en Pensylvanie et dans l'Ohio.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Veuillez donc nous expliquer cela plus clairement, M. Hudson. Vous dites que le coût de remorquage d'une tonne de houille . . . —R. J'ai dit que pour sortir une tonne de houille des profondeurs du puits de Prince, c'est-à-dire de la mine Sydney n° 1, cela coûtait plus cher que pour abattre la houille dans les mines de certaines parties de la Pensylvanie, mines dans lesquelles il est intéressé—que le remorquage actuel était plus élevé que le coût total de production dans la Pensylvanie—du moins, dans certaines parties. Maintenant, voyons un peu la question de boisage notamment celui des mines Caledonian, connues aujourd'hui sous le nom de Dominion n° 4, que l'un des députés travaillistes du Cap-Breton a citées comme exemple. C'est en 1862 qu'on a commencé le creusage de la Caledonian; depuis lors, elle n'a cessé de produire jusqu'à nos jours. Pendant certaines périodes, le total des envois s'est chiffré à plus de deux mille tonnes par jour et, en d'autres temps, à trois mille tonnes. On peut donc conclure que la mine Caledonian est l'une des plus considérables. En certains endroits, elle mesure plus de douze mille pieds de profondeur à un angle de six degrés, et ailleurs, du point d'extraction de la galerie occidentale jusqu'à celui de la galerie orientale, il y a une distance de quatre milles. Je ne puis pas vous dire combien de centaines de milliers de tonnes ont été extraites de ce puits; on pourrait cependant en faire le calcul pour vous en donner une idée; mais en supposant qu'un puits dégorge mille tonnes par jour, on peut se figurer la quantité de houille extraite de cette mine.

Si vous descendez dans l'une des mines de l'Ohio, vous constaterez qu'elle produit mille, douze cents ou quinze cents tonnes par jour, et que le compte du capital n'atteint pas cent mille dollars pour tout l'outillage, c'est-à-dire, le forage du puits, l'ouverture de la mine, son exploitation, l'installation de la force motrice, et tous

les bâtiments; si vous considérez, par contre, une des mines du Cap-Breton — la Dominion n° 6, par exemple—vons constatez que le compte du capital se chiffre jusqu'à atteindre sept cent mille dollars avant qu'on puisse même obtenir un rendement d'un millier de tonnes par jour. De sorte que vous pouvez vous rendre compte de la somme énorme d'argent qu'il faut placer en comparaison de celle qu'exigent les mines des Etats-Unis, ce qui ajoute beaucoup au prix de la houille de la Nouvelle-Ecosse. Prenons, par exemple, la zone houillère à Pictou, disons, la mine Drummond. Il y a peu de temps on travaillait encore au cuvelage d'un puits vertical d'une profondeur de deux mille quatre cents pieds. Il fallut une quantité énorme de bois pour supporter ces ouvrages, et on a dû faire un changement en maintes occasions.

Dans la province de l'Alberta, on trouve toute la houille qu'on peut désirer, c'est-à-dire, la houille connue sous le nom de houille domestique—celle qui portait naguère le nom de lignite; mais elle était mal dénommée ainsi; il vaut mieux l'appeler houille domestique. Il existe de bonnes mines à Taylortown, capables de produire jusqu'à quinze cents ou deux mille tonnes par jour. En ce qui concerne le transport, cette question est de plus en plus à l'étude, car elle a causé une forte hausse du prix du charbon. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont entrepris de mettre en briquettes la houille de la Saskatchewan. Ils ont inauguré cette méthode dans un district et ils espèrent la poursuivre de façon qu'en très peu de temps elle sera un facteur important dans la question du combustible au Canada. Ils prétendent pouvoir carboniser cette houille et lui donner une certaine consistance en la pressant sous forme de briquettes, afin qu'elle ait la même valeur calorifique que l'anthracite.

M. Cowan:

Q. Avant que vous ne passiez à un autre sujet: Il y a là une couche de houille à environ vingt-cinq ou trente pieds sous terre?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous renseigner sur cette autre couche qu'on dit exister à sept cents pieds sous terre—pouvez-vous nous dire de quelle qualité est cette houille?—R. Non, je ne l'ai jamais vue; mais c'est probable qu'elle est de très bonne qualité, car plus la couche est profonde, plus la pression qu'elle subit est grande, et cette houille sera incontestablement meilleure que celle qui git plus à proximité de la surface. Dans l'Alberta se trouve une houille qu'on peut atteindre facilement. Si vous pénétrez dans le puits à Moosejaw et que vous franchissiez le champ houiller de la Passe du Nid-de-Corbeau, de Bemis jusqu'au creek McGillivray, en comprenant Hillcrest, Bellevue, Blairmore et Colman, pour atteindre le lignite de la meilleure qualité, vous découvrez là de la houille contenant de soixante-quinze à quatre-vingt pour cent de carbone fixe, qui constitue une très bonne houille dite "steam". On utilise là-bas le lignite en guise de steam. Puis si vous vous rendez à environ soixante-quinze milles de Frank, vous pénétrez dans la région houillère de Fernie, dans la Colombie-Britannique, et là vous avez une houille supérieure utilisable comme "steam". Cette houille de la Passe du Nid-de-Corbeau équivaut presque à celle de l'Amirauté britannique de la Galle du Sud; c'est-à-dire, le peuple anglais a établi ou déterminé que l'anthracite contenait quatre-vingt-huit pour cent de carbone fixe; il a déclaré que la houille de l'Amirauté contenait de soixante-quinze à quatre-vingts pour cent de carbone fixe, les matières volatiles étant naturellement insignifiantes. Maintenant, si vous poussez plus loin à travers la formation de la rivière Belly, vous pénétrez dans la partie montagneuse où la pression est de beaucoup plus forte, puis vous atteignez les terrains de Kootenay qui commencent à Bellevue et s'élèvent à travers le creek Sheep; puis il y a Mountain-Park et ces autres formations que le professeur Pitcher vous a décrites. Prenons, par exemple, la houille de creek Sheep qui appartient à M. Burns. Cette houille se rapproche

beaucoup de l'anthracite; elle ne contient pas jusqu'à quatre-vingt-huit pour cent de carbone fixe, mais elle en contient environ quatre-vingt-cinq pour cent, de sorte que c'est une houille de qualité supérieure, dont les couches sont avantageusement situées, car la voie du Grand-Tronc-Pacifique passe là, de sorte que d'une voie en cul-de-sac jusque de l'autre côté d'Edson qui est le point de partage en allant vers Mountain Park et le champ Cadomin, il n'y a qu'environ cinquante ou soixante milles pour atteindre la voie principale, et je suis d'avis que dans la Cadomin se trouve une grande quantité de cette houille qu'on peut obtenir par le triage. La même chose existe à Tofield, sur le versant oriental d'Edmonton; on y peut se procurer un approvisionnement considérable de houille.

Toutefois, on ne doit jamais perdre ce point de vue lorsqu'on parle de transport. Dans la Nouvelle-Ecosse ou l'Alberta, qui se trouvent éloignées d'environ deux mille milles, il y a de la houille dans les deux provinces; mais dans celles de Québec et de l'Ontario, où se fait près de soixante-quinze pour cent de la fabrication, la production de la houille est nulle. La question qui se pose est celle-ci: jusqu'où, dans l'Ontario, peut- on amener la houille de la Nouvelle-Ecosse et jusqu'où, dans l'Ouest, peut-on la remorquer; jusqu'où peut-on transporter la houille de l'Alberta dans cette partie du pays pour établir un lien entre le trafic de l'Ouest et de l'Est? Ces chiffres (indiquant) représentent nos importations actuelles et ils démontrent que nous importons au Canada plus de houille qu'il ne s'en abat dans notre pays. Voilà la véritable situation dans laquelle nous nous trouvons. La fabrication est considérable dans l'Ontario et le Québec, où il n'y a pas de houille, et il faut se demander très sérieusement ce qui arriverait aux fabricants—je m'éloigne un peu de mon sujet—mais il faut se demander ce qui arriverait aux fabricants canadiens des provinces de l'Est, si les Etats-Unis cessaient de nous approvisionner de charbon. Sous ce rapport, je constate avec vous que nous avons des forces hydrauliques considérables dans ces deux provinces, et je suis d'avis que si l'on faisait une enquête sur les forces hydrauliques susceptibles d'être exploitées, nous découvririons qu'elles équivalent presque à la quantité de charbon consommé dans ces deux provinces, et que nous ne devrions pas être obligés d'importer autant de houille ni d'envoyer au dehors une telle somme d'argent. Je ne suis pas prêt à dire combien nous payons ainsi, mais cela doit représenter une somme de plus de cent millions de dollars par année, et les taux actuels sur la houille sont élevés, de sorte qu'il nous faut étudier la possibilité d'établir une concurrence qui nous soit favorable entre la houille de la Nouvelle-Ecosse et celle des Etats-Unis. Vous pouvez être certains que les exploitants de mines américaines ne sont pas pour lâcher ces provinces à moins qu'ils ne soient contraints de le faire. Ce marché leur est très avantageux. La houille importée jusqu'à la tête des lacs est en grande partie transportée par voie d'eau; les compagnies de chemins de fer doivent recevoir dans les six mois une provision de charbon suffisante pour douze mois et cela nous amène à la question d'emmagasinage et le reste. Ce marché est très favorable pour les exploitants américains, car ils peuvent expédier cette houille pendant l'été alors que chez eux le marché diminue, que les affaires sont tranquilles. Ils jouissent donc de l'avantage d'un commerce à faire au Canada pendant la belle saison, puis ils recommencent les affaires chez eux pendant l'hiver. Actuellement, aux Etats-Unis, on peut produire de la houille à bien meilleur marché que nous pouvons le faire ici au Canada, pour l'excellente raison que les champs houillers là-bas sont comparativement nouveaux, que les territoires exploitables sont immenses, que les différends à régler sont minimes par comparaison avec ceux qui se présentent dans la Nouvelle-Ecosse, que, par conséquent, on est capable de produire de la houille à très, très bon marché. C'est vrai que les Américains gardent pour eux la meilleure qualité, un fait qu'ils pourraient bien payer cher un jour, mais pas pour le moment. Seulement leurs réserves sont tellement considérables qu'ils peuvent se permettre cela. De plus, le gouvernement américain ne peut guère exercer son contrôle car, en général, les mines sont propriété privée.

[M. J. G. S. Hudson.]

M. Douglas:

Q. M. Hudson, quel pourcentage de la production de la houille grasse américaine nous vient au Canada?—R. Bien faible. La production normale atteint environ six cent millions de tonnes de lignite, et là-dessus, nous recevons quelque chose d'équivalent à quinze ou seize millions. La quantité n'est donc pas considérable.

Q. Cela ne représenterait environ que deux ou trois pour cent?—R. Oui, c'est tout.

Q. Vous êtes d'avis qu'on essaiera de conserver ces deux ou trois pour cent?—R. Oui, et le motif qui me pousse à le croire c'est que tout dernièrement une forte compagnie s'est établie à Buffalo, bien résolue à conserver ce débouché canadien.

Q. Par comparaison, la quantité est bien minime?—R. Oui, si nous la comparons avec le tout; mais le marché se trouve à proximité des champs houillers de l'Ohio et d'une partie de ceux de l'Illinois et de la Pennsylvanie; puis, les Américains détiennent ce marché depuis longtemps, et ils ne le lâcheront pas tant qu'ils ne seront pas forcés de le faire.

M. Chisholm:

Q. Combien de millions de tonnes de houille grasse, avez-vous dit, sont expédiées des Etats-Unis au Canada?—R. De quinze à seize millions.

Q. De quinze à seize?—R. Oui.

Q. Quelle est la production totale de houille au Canada?—R. L'an dernier, elle a été d'environ quinze millions de tonnes.

Q. De sorte que cinquante pour cent de la houille grasse consumée au Canada provient de l'autre côté de la frontière?—R. Oui. En général, nous importons autant de houille que nous en abattons.

M. Cowan:

Q. Pendant que nous sommes encore à parler de l'Alberta: Ai-je raison de croire que le seul gisement important d'anthracite au Canada soit celui de Sheeps-Creek?—R. Non.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il n'a pas mentionné Sheeps-Creek.

M. COWAN: Oui, il l'a mentionné.

Le TÉMOIN: Oui, je l'ai mentionné; mais je ne sache pas que vous puissiez l'appeler un gisement d'anthracite. Dans l'Alberta, le seul endroit où il soit extrait est à Bank-Head, par le Pacifique-Canadien.

M. Cowan:

Q. Qui est un gisement peu productif?—R. Oui, peu productif. Il ne produit qu'environ cent cinquante mille en cent soixante mille tonnes par année; mais entre l'Alberta et la Colombie-Britannique dans le district connu sous le nom de Ground-Hog, il peu se faire qu'il y ait de l'anthracite. J'ignore—je ne suis pas prêt à admettre, docteur Cowan—que la houille de Sheeps-Creek soit de l'anthracite.

Q. Mais ne lui resemble-t-elle pas beaucoup?—R. Oui, elle lui ressemble à ce point que pour toutes fins domestiques elle serait aussi bonne.

Q. C'est précisément ce que je tiens à faire valoir auprès du comité; qu'il existe là un gisement très considérable de houille se rapprochant tellement de l'anthracite que pour toutes fins et pour tous les motifs on peut l'appeler de l'anthracite.—R. Si l'opinion de M. Sharpe, l'ingénieur de M. Pat Burns, que je connaissais bien et qui est mort récemment à Vancouver; celle de M. William Pearce, un des hommes du Pacifique-Canadien à Calgary, valent quelque chose, ce gisement houiller est merveilleux, car l'analyse qu'on a faite a donné des résultats magnifiques et cette houille est l'une des meilleures qu'on puisse se procurer comme houille "steam".

[M. J. G. S. Hudson.]

Q. De toutes les houilles du Canada occidental, celle-ci supporterait le mieux le transport jusqu'à l'Ontario; elle rapporterait le plus de bénéfices; elle souffrirait moins de détérioration?—R. Oui; mais quant à la question de transport, pour transporter cette houille dans l'Ontario, cela coûterait un prix exorbitant.

Q. Mais de toutes les houilles qui se trouvent dans l'Alberta, c'est la meilleure? —R. Par l'analyse, elle ressemble beaucoup à la houille de la Passe-du-Nid-de-Corbeau; c'est une houille de très belle qualité; mais il y a aussi une houille de fort belle qualité dans les formations Kootenay.

Q. Mais on ne l'a pas encore exploitée, n'est-ce pas? Il y en a des billions de tonnes?—R. Le gouvernement de l'Alberta a adopté une politique très sage en ce qu'il a demandé au peuple de ne pas entreprendre de nouvelle exploitation tant qu'on ne serait pas plus au courant de la situation—une politique qu'on devrait suivre.

Q. Quoi qu'il en soit, la houille est là, et c'est ce que je tiens à démontrer au comité: qu'il y a là une quantité considérable de houille qui, à toutes fins, est de l'anthracite?—R. Oui.

Q. Et elle gît à l'est des montagnes Rocheuses?—R. Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Et en quantités incalculables?

M. COWAN: Oui.

M. McKenzie:

Q. N'avez-vous pas donné au docteur Cowan et au docteur Chisholm la quantité, en tonnes, de lignite que l'on consume annuellement au Canada?—R. Oui, je puis vous le dire, M. McKenzie. Le rendement et la production de la houille au Canada pour l'année 1920 ont été de 16,623,598 tonnes, et la houille importée pendant la même année—du lignite—ainsi que le tout-venant, 11,548,475 tonnes; houille menue importée, 2,312,754; anthracite américain et poussier, 4,881,313, soit en tout 18,742,-542 tonnes importées contre une production de 16,623,598 tonnes, en 1920.

Q. Maintenant, de quelle manière a-t-on réparti cette production de seize millions de tonnes?—R. Comment peut-on la répartir?

Q. Oui, par province?—R. La Nouvelle-Ecosse, 6,395,545; Nouveau-Brunswick, 161,164 tonnes; Saskatchewan, 349,869; Alberta, 685,934; Colombie-Britannique, 2,856,920; Yukon, 763 tonnes.

Q. Maintenant, avez-vous les chiffres représentant la quantité d'anthracite importé au Canada l'année dernière?—R. Oui, l'an dernier on a importé ici 4,881,313 tonnes d'anthracite et de poussier.

Q. Pouvez-vous nous dire si nous avons exporté de la houille grasse—si nous en avons expédié hors du Canada?—R. En 1920, les exportations de houille ont été de 2,688,174 tonnes. Naturellement, cela représente en grande partie de la houille de la Colombie britannique et de l'Alberta. Les exportations de houille de la Nouvelle-Ecosse ont été bien faibles l'année dernière.

Q. Les exportations de la Colombie britannique sont assez considérables, n'est-ce pas?—R. Plaît-il?

Q. On fait pas mal d'exportation dans la Colombie britannique?—R. Oui; de Nanaïmo et d'Union Bay la Colombie britannique approvisionne l'industrie de l'Alaska septentrional; mais il se fait aussi un fort approvisionnement des soutes à charbon sur le littoral du Pacifique.

M. Cowan:

Q. Ne fait-on pas d'exportation vers le sud, vers les villes côtières américaines? —R. Oui, à San Francisco; mais tout ceci est compris dans les exportations.

Q. Cette mine de Nanaïmo est sous-marine?—R. Oui.

Q. On éprouve là-bas les mêmes difficultés que dans la Nouvelle-Ecosse, parce que cette mine est sous-marine?—R. Oui, le coût d'exploitation est très élevé là-bas, parce qu'il leur faut remorquer le charbon de la même manière.

Q. Je suppose que la qualité est à peu près la même que celle de la houille de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, en grande partie, autant que l'analyse le démontre.

M. McKenzie:

Q. Nous parlions ce matin avec M. Dion de la production de la houille de la Nouvelle-Ecosse pour fins de fabrication du gaz. Nous nous servons de la houille de la Nouvelle-Ecosse pour la fabrication du gaz. Qu'avez-vous à dire à ce sujet, M. Hudson? Est-elle propre à la fabrication du gaz?—R. La compagnie du gaz à Ottawa ne saurait signifier grand'chose lorsqu'il vous faut parler de la houille. Je crois que M. Dion a déclaré qu'ils employaient environ vingt-cinq mille tonnes pour la fabrication du gaz et du coke. Quand on songe qu'il fut un temps où la *Everett Gas Company*—c'est-à-dire la *Whitney Company*—à ses débuts, constituait un débouché durant l'hiver pour la houille de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton, un débouché qui n'existait pas auparavant, et il en est résulté une exploitation plus considérable de plusieurs couches telles que les couches Phelen, la couche Harbour et celle de Gouvry, à Blockhouse. Toute cette houille fut soumise à l'examen et, pour l'analyse finale, elle fut expédiée à Syracuse. De sorte que la question se posa de savoir dans combien de temps on pourrait augmenter le rendement de cette houille au Cap-Breton, et comme la *Everett Gas Company* pouvait se procurer cette houille, on dépensa des sommes folles pour installer les usines à gaz, construire le chemin de fer à partir des mines dans la région de Glace-Bay jusqu'à Louisbourg et construire des quais pour effectuer le transport de la houille par eau jusqu'aux débouchés de la Nouvelle-Angleterre. Pendant assez longtemps la quantité qu'employa la *Everett Gas Company* se chiffra à près d'un demi-million de tonnes de houille par an. Maintenant, en ce qui concerne l'emploi de la houille de la Nouvelle-Ecosse pour la fabrication du gaz, je puis dire, parlant des villes plus petites ou de moyenne grandeur, que Halifax fabrique du gaz avec cette houille depuis soixante-dix ans.

M. Cowan:

Q. Et l'on n'a encore empoisonné personne avec ce gaz?—R. Pas le moins du monde.

M. COWAN: On fait courir toutes sortes de rumeurs à propos de cette houille de la Nouvelle-Ecosse. Je me demande pourquoi on tolérerait cela plus longtemps.

M. McKenzie:

Q. Après que notre houille de la Nouvelle-Ecosse a été préparée pour en faire du coke, c'est-à-dire, lorsqu'elle a été moulue et lavée, quel pourcentage de soufre recèle-t-elle encore?—R. Supposons que cette houille contienne un et demi pour cent de soufre—si vous convertissez cette houille en coke, alors qu'elle est à l'état brut, le soufre se ramassera à l'extrémité des rails en acier, pour parler de l'installation qui existe là-bas, il ne se dissout pas et ne se détache pas du tout, il ne suit pas, il demeure; mais si vous lavez la houille, vous réduisez le pourcentage de moitié, de sorte que si cette houille contient un et demi pour cent de soufre, comme on le constate aux mines de Sydney, en lavant cette houille elle est réduite de la moitié d'un pour cent, et par conséquent n'occasionne pas autant de fondant dans les hauts-fourneaux et, en tombant sur l'acier et dans le foyer, dégage un purificateur provoqué par la dolomie et le calcaire.

M. Cowan:

Q. De sorte que vous êtes d'avis qu'il n'y a pas une quantité excessive de soufre dans la houille de la Nouvelle-Ecosse?—R. Encore ici, on extrait avec succès depuis cent ans la houille de la Nouvelle-Ecosse pour l'employer sur les bateaux et les steamers. De fait, lorsque j'étais à l'emploi du Pacifique-Canadien, à une certaine époque, on faisait venir à Québec pour en emplir les soutes des *Empress* de la houille de Pitts-

burgh; le Pacifique-Canadien avait conclu un traité en vertu duquel il devait transporter en peu de temps le courrier de Londres à Yokahama. Mais pendant l'hiver, on se servait de la houille de réserve abattue par la *Dominion Coal Company*. L'*Empress* se servit de cette houille et fit le voyage le plus rapide de sa carrière.

Q. De sorte que si les frais de transport étaient raisonnables, si les vendeurs le devenaient, il n'y a aucune raison, autant que je puis m'en rendre compte, qui nous empêcherait d'acheter ici la houille de la Nouvelle-Ecosse pour supplanter celle des Etats-Unis?—R. Oui, la chose en revient à cela. Naturellement, il y avait bien les taux très bas si on les compare avec ceux d'aujourd'hui. Mais je ne suis pas préparé pour vous dire ce qu'ils sont.

M. Chisholm:

Q. M. Hudson, examinons ensemble les zones houillères considérables de Mabou. Avez-vous pu vous procurer une analyse de cette houille?—R. Non, le ministère fédéral n'a pas fait d'analyse de la houille de Mabou. J'ai essayé partout de m'en procurer une; j'ai consulté les rapports de la Commission géologique, et ils ne contiennent pas d'analyse de cette houille.

Q. Connaissez-vous ce territoire?—R. Oui, j'ai parcouru le terrain et suis allé à la mine; je connais le terrain.

Q. Vous avez vu l'article?—R. Oui.

Q. Quelle opinion en avez-vous?—R. C'est une très bonne houille.

Q. D'après vous, existe-t-il une difficulté insurmontable qui empêcherait l'exploitation de cette mine?—R. Il y a quelques années, j'oublie la date, on a soulevé la question des mines de Mabou, et M. Fielding m'a envoyé là-bas pour que je fasse un rapport spécial.

Q. Oui, je me rappelle l'époque.—R. Je m'y suis rendu et ai soumis un rapport qui fut considéré très satisfaisant.

Q. Vous vous souvenez, M. Hudson, qu'à cette époque, la mine était inondée?—R. Oui, lorsque j'ai examiné la mine et les travaux, j'ai constaté cela. Cette mine n'aurait jamais dû être inondée. En érigeant, une digue, et on aurait pu le faire dans les vingt-quatre heures, l'eau n'aurait pas pu se frayer un passage.

Q. Vous prétendez que l'état actuel de la mine est le résultat de la négligence?—R. Oui.

Q. A cette époque, vous avez fait une estimation du coût qu'entraînerait l'assèchement de la mine?—R. Oui, je le crois en effet.

Q. Cela ne représentait pas une forte somme?—R. Non, très peu, une très petite somme.

Q. Maintenant, une autre question: Vous avez déclaré auparavant que la profondeur réglementaire pour déterminer la quantité de houille dans une zone quelconque était de quatre mille pieds?—R. Oui.

Q. S'il vous faut descendre à quatre mille pieds de profondeur pour déterminer la quantité de houille qui se trouve à cet endroit...—R. Oh, pardon! Quatre mille pieds représentent la limite possible qu'on puisse atteindre verticalement et extraire la houille facilement.

Q. Vous ne savez pas si quatre mille pieds ont jamais été la profondeur atteinte là-bas dans cette vaste zone—R. Non.

Q. Comme question de fait, personne ne le sait, car au fur et à mesure qu'on descendait on a découvert six couches de houille l'une par-dessus l'autre?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous quelque chose de la position géographique de ces zones?—R. Oui.

Q. D'après vous, ne pourrait-on pas transporter cette houille par voie du Saint-Laurent à un coût bien raisonnable par rapport aux autres gisements de houille?—R. Oui. Je puis bien vous avouer que l'occasion m'a été offerte il n'y a pas longtemps

d'étudier ce projet. Une maison écossaise a demandé à notre sous-ministre s'il n'y avait pas de champ houiller disponible qu'on pourrait exploiter; elle mentionnait Cap-Breton, de sorte que j'ai pensé qu'elle y envoyait du monde. Le sous-ministre me demanda de lui faire un rapport; je le fis et mentionnai Mabou. En ce qui avait trait au transport, je suggérai de faire l'expédition par Port-Hastings. Il y a aussi lieu d'utiliser le port de l'est pour faire l'expédition à peu de frais et en moins de temps qu'il faudrait pour prolonger la voie ferrée d'Inverness à partir l'Inverness et de façon à inclure Sainte-Rose et Chimney-Corner. J'expédiai à cette maison les plans, cartes, etc., et elle fut particulièrement intéressée de la chose.

Q. Voici où je veux en venir: Voici (indiquant) l'île occidentale du Cap-Breton; avec tout le respect que j'éprouve pour ses gisements—de très beaux gisements—mais voilà ce que je tiens à savoir: Ici (indiquant) est le Cap-Breton occidental; ne pourrait-on pas établir un raccordement avec le golfe Saint-Laurent au moyen d'une ligne droite et éviter tous les brouillards, obstructions, etc., de façon qu'on puisse amener cette houille au fleuve Saint-Laurent, ici, (indiquant) plus directement que de n'importe quel port de la Nouvelle-Ecosse?—R. Cela veut dire, à l'intérieur du Cap-Breton. Les autres navires sont obligés de contourner le cap Nord.

M. Cowan:

Q. N'est-il pas possible de charger cette houille sur un bateau à un endroit déterminé du cap Breton—sur un bateau susceptible de faire l'entier parcours par voie du fleuve Saint-Laurent? Les bateaux d'un plus faible tonnage ne peuvent-ils pas naviguer dans le golfe, ce qui sauverait le transbordement à Montréal?

M. CHISHOLM: Ici, il faut compter avec les canaux.

Le TÉMOIN: Docteur Cowan, il faut nécessairement faire le transbordement. Par exemple, la *Dominion Coal Company* qui produit à elle seule treize, quatorze ou quinze milles tonnes par jour est obligée d'expédier cette houille dans de très gros navires. . .

M. COWAN: Je comprends cela.

Le TÉMOIN (continuant): . . . pour supporter le coût de transport, car c'est à grands frais qu'on peut se servir d'un petit navire. On ne peut pas faire remonter le Saint-Laurent à un gros bateau car il n'y a que quatorze pieds d'eau au seuil du canal de Cornwall; de sorte qu'on ne saurait se servir, pour passer les écluses de Cornwall, que d'un bateau d'une contenance guère plus forte que deux mille tonnes. Cela remet à l'ordre du jour la question dont M. Keefer a tant parlé: le canal de la baie Georgienne.

M. Cowan:

Q. Cela réglerait tout le problème?—R. Il y a quelques années on a compté beaucoup sur un bateau portant le nom de *Fitzo*, un bateau d'une contenance d'environ sept mille tonnes poids mort.

M. McKenzie:

Q. Vous êtes-vous jamais donné la peine de calculer la différence du coût de transport de la houille par voie du Saint-Laurent—c'est-à-dire en effectuant ce transport jusqu'à Montréal dans des navires de fort tonnage, puis en transbordant la cargaison dans des petits bateaux qui passeraient les canaux, ou bien en se servant de petits bateaux pour effectuer l'entier parcours par les canaux jusqu'à Port-Arthur? Comprenez-vous ma question?—R. Oui, je crois la comprendre. Quoi qu'il en soit, de Sydney vous ne pouvez aller nulle part car Pictou se trouve là; mais en partant soit du quai Whitney, soit de Sydney-Nord, soit de la *Dominion Coal Company*, on peut faire remonter le fleuve à un bateau chargé de dix mille tonnes de houille. Ce bateau, une fois rendu à Québec, doit entrer dans le bassin où l'outillage de déchargement n'est pas très complet; mais si ce navire se rend

jusqu'à Hochelaga, aussitôt quatre ou cinq grues sont mises en action et peuvent effectuer le déchargement du bateau à raison de quatre ou cinq mille tonnes par heure et libérer le navire très rapidement ce qui est très important puisque le Saint-Laurent n'est ouvert à la navigation que du 1er mai au 1er octobre. Si l'on se sert maintenant d'un petit bateau—disons plutôt d'un bateau de sept ou huit mille tonnes —on aura soin de le construire sur le même modèle que les charbonniers qui ont leurs machines derrière et dont les écoutilles s'étendent des machines jusqu'à la proue. Lorsqu'ils arrivent au déversoir, les écoutilles étant ouvertes presque d'une extrémité à l'autre du navire, on met en mouvement quatre ou cinq grues qui opèrent le déchargement avec d'autant plus de facilité qu'il n'y a pas d'entreponts et que le navire est ouvert à partir de la quille jusqu'aux galiotes des écoutilles. Pour décharger cette cargaison, on n'a pour ainsi dire pas besoin d'hommes. S'il s'agit d'un petit bateau, on ne saurait le construire autrement que pour transporter les cargaisons en général; il devra avoir des entreponts et des épontilles et s'il peut contenir sept mille tonnes, il lui faudra un capitaine, un premier et un second lieutenant, un pilote, puis un premier, second et troisième mécanicien; ajoutons à cela un équipage d'environ trente hommes, alors que si l'on se sert d'un petit bateau, on a besoin d'un capitaine, d'un premier et second lieutenant, de trois mécaniciens tout comme dans les gros navires. De sorte que si ce navire ne peut contenir que deux mille tonnes, la dépense se trouve multipliée par cinq, et l'on a comme résultat une surcharge de quatre contre un, autrement dit, on paye quatre fois plus cher que si l'on se sert d'un gros navire.

M. McKenzie:

Q. Vous êtes donc d'avis que le meilleur procédé à suivre consiste à transporter le charbon en quantités considérables à Montréal, par exemple, et que si cette houille doit aller plus loin, disons à Port-Arthur, ou à un autre endroit, qu'il vaut mieux la transborder dans ces bateaux de deux milles tonnes?—R. Oui.

Q. Cela coûte meilleur marché que de se servir d'un petit bateau sur l'entier parcours?—R. Sans aucun doute.

M. Cowan:

Q. Ce transbordement à Montréal ne cause-t-il pas une sérieuse détérioration? —R. Détérioration n'est pas le mot exact à employer.

M. COWAN: Ce terme ne me sourit guère plus qu'à vous; il me semble impropre. La langue me fourche quand je dois le prononcer; mais il paraît que c'est le mot qu'on emploie.

Le TÉMOIN: Il peut se faire qu'il y ait de la perte lorsqu'on procède au classement de la houille. Mais cela ne vaut pas la peine d'en parler. Il y a un certain temps, lorsqu'un agent montréalais désirait obtenir de la houille, on faisait le chargement du steamer. Cet agent désirait avoir une écoutille remplie de criblures, une autre de tout-venant et une troisième de houille menue. On faisait le triage à la mine même; mais maintenant que nous possédons les grues mécaniques, il vaut mieux, en tant qu'il s'agit de charbon, l'expédier entièrement sous forme de tout-venant, car lorsqu'on retire ce charbon des flancs du navire, on le hisse sur un glisseur situé à quatre-vingt pieds au-dessus de l'écoutille; la benne preneuse à mâchoires—d'une contenance de deux tonnes—replonge dans le fond de cale, et la houille glisse sur un tamis. Le criblage s'effectue au point d'arrivage, et c'est un fait qu'il vaut mieux transporter le charbon dans son intégrité, de ne pas le classer tant qu'il n'a pas atteint sa destination.

Q. Supposons qu'on transporte de cette manière la houille de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Montréal et qu'on fasse le criblage à Montréal, éprouverait-on des difficultés pour obtenir une écoutille remplie des trois différentes catégories de houille dont vous avez parlé?—R. Non; les consommateurs de Montréal les plus importants sont

les compagnies de chemins de fer; elles ont besoin des criblures ou du gros charbon pour en emplir les tenders des locomotives; elles passent la houille au tamis puis elles envoient la houille menue à leurs usines où l'on fabrique les grands fourneaux et les fourneaux à alimentation automatique; c'est là qu'elles utilisent cette houille. De sorte qu'un homme qui se procure du charbon sait qu'il achète des criblures au sens ordinaire compris dans le commerce, au lieu que s'il se le procure à la mine, il s'expose à recevoir un fort pourcentage de houille menue.

M. COWAN: Je suis de plus en plus convaincu que tout ce dont on a besoin dans la manutention de la houille de la Nouvelle-Ecosse, c'est d'un peu d'esprit d'administration.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Veut-on savoir autre chose? Notre heure ordinaire est à peu près écoulée.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): M. Hudson est toujours disponible.

M. COWAN: Il peut se faire que nous en ayons encore besoin. Je suis d'avis que son témoignage de ce matin a été très, très bon.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Et très intéressant.

Le TÉMOIN: M. le président, j'ai dressé des copies supplémentaires de ce plan qui ne sont cependant pas coloriées. Si des membres du comité désiraient les avoir. . .

Le PRÉSIDENT: Pour demain, nous avons des témoins qui traiteront de l'emploi du lignite. Le docteur Steele m'a dit que M. Stansfield ne faisait plus partie de la commission mais que M. Ross, le président, serait ici.

M. COWAN: M. Ross, de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, c'est bien notre programme pour demain.

M. CHISHOLM: Avez-vous conclu des arrangements au sujet de l'audition de ces vérificateurs qui doivent venir?

M. COWAN: Je crois qu'on devrait leur télégraphier.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Vous n'étiez donc pas ici ce matin, docteur Chisholm, lorsque nous avons parlé de la chose pour la première fois?

M. CHISHOLM: Non.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Désirez-vous que nous les fassions demander dès maintenant?

M. COWAN: Ce matin j'ai proposé une motion; je me demande si elle a été appuyée ou non.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je l'appuie tout de suite.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Le docteur Cowan propose donc, appuyé par M. Douglas—Avez-vous rédigé le télégramme, docteur Cowan? Je crois que vous deviez le faire.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Télégraphier à M. Dougal que ces chiffres doivent être rendus ici demain. Est-ce que cela suffit?

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Allez-vous être aussi positif que cela, qu'ils "doivent" être rendus ici, ou ne direz-vous pas plutôt que nous les attendrons demain?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je comprends que l'un de ces messieurs est venu par le train et que M. McCaw était à Ottawa hier soir. Un monsieur m'a dit qu'il l'avait vu. Si le renseignement est exact—et il l'est selon moi—cela m'a l'air comme si l'on cherchait à se jouer du comité, et je crois qu'il est temps que cela cesse.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Je pense que d'après ce que M. Elkin a dit ce matin, il s'agit plutôt d'une question de vérification de chiffres.

M. ELKIN: M. Dougal m'a dit que M. McCaw était à Montréal hier soir. Je ne pense pas qu'il soit ici. S'il y est, je l'ignore, et je tiens formellement à le savoir,

car M. Douglas déclare qu'il était ici hier soir sous un nom d'emprunt, et je ne crois pas que cela soit exact.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Je n'ai pas compris la chose comme cela.

M. ELKIN: M. Douglas était sous cette impression. Je ne crois pas que cela soit exact. Si M. McCaw était ici, je le saurais certainement.

M. COWAN: Je lui télégraphierais d'être ici immédiatement.

M. MCKENZIE: Un des directeurs de la compagnie est ici et, autant que je puis le constater, il n'y a pas la moindre intention de la part de la compagnie de cacher ce renseignement. Je ne vois pas pourquoi, lorsque l'un des directeurs est devant vous, il n'assumerait pas la responsabilité de se mettre en rapport avec ce monsieur et de lui demander d'être ici aussitôt que possible—quel que soit le moment déterminé—demain, si c'est possible. Il peut appeler M. Dougall et lui dire ce que nous voulons.

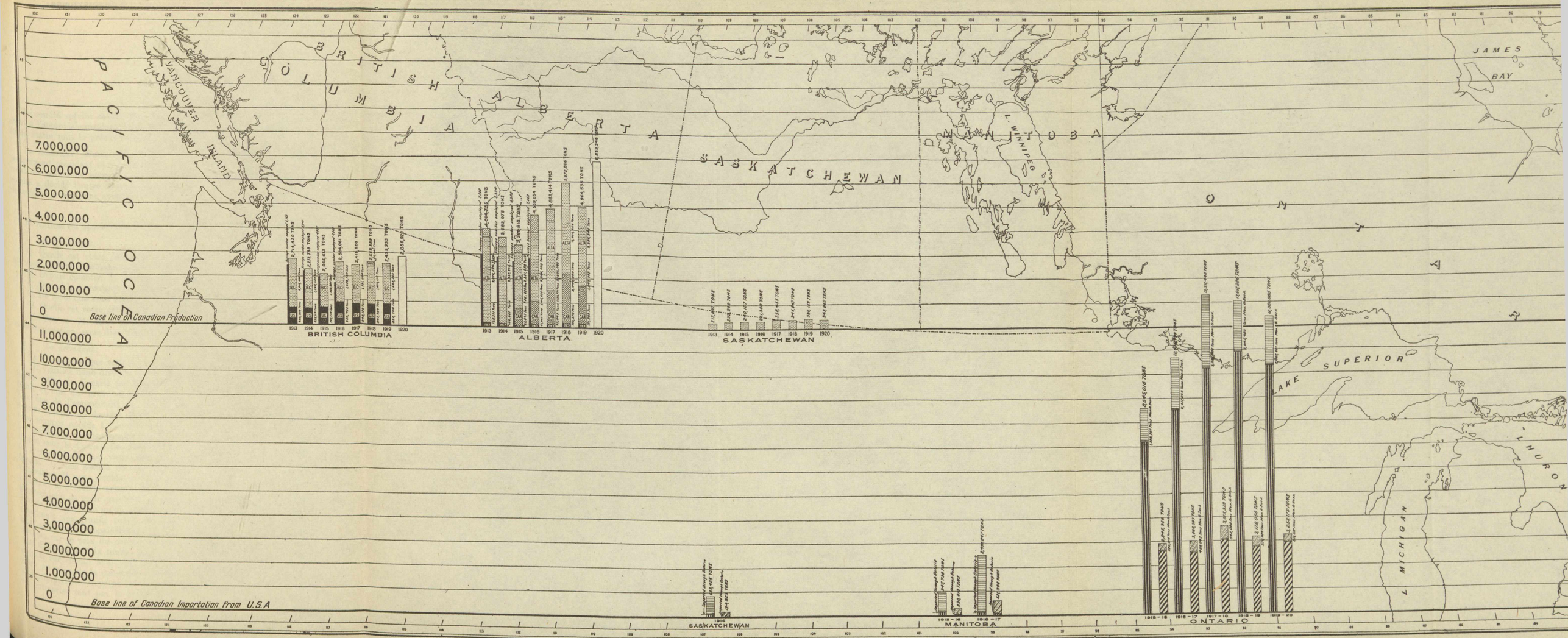
M. COWAN: Je propose que le président soit autorisé à télégraphier à la compagnie Dominion que nous devrons avoir ces feuilles du prix de revient pas plus tard que vendredi, et qu'il demande une réponse.

M. CHISHOLM: Mais voilà: supposons que ces feuilles exigent un gros travail pour qu'elles soient bien préparées et en bonne et due forme. Cela peut prendre du temps. Je suis prêt à admettre qu'on aurait dû nous dire pourquoi elles ne nous ont pas encore été expédiées; mais cela peut prendre une couple de jours pour les préparer.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): La motion signifie l'envoi des feuilles du prix de revient originales, et elles sont déjà prêtes. Ce n'est pas une excuse. Nous avons demandé les documents originaux et on devrait être prêt à nous les envoyer immédiatement.

(La motion est adoptée.)

Le comité s'ajourne jusqu'au jeudi, 12 mai 1921 à 10 heures 30 du matin.


PACIFIC OCEAN
VANCOUVER ISLAND
BRITISH COLUMBIA
ALBERTA
SASKATCHEWAN
MANITOBA
ONTARIO
JAMES BAY
L. WINNIPEG
LAKE SUPERIOR
L. MICHIGAN
L. HURON
7,000,000
6,000,000
5,000,000
4,000,000
3,000,000
2,000,000
1,000,000
0
Base line of Canadian Production
11,000,000
10,000,000
9,000,000
8,000,000
7,000,000
6,000,000
5,000,000
4,000,000
3,000,000
2,000,000
1,000,000
0
Base line of Canadian Importation from U.S.A
1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920
1915-16 1916-17
1915-16 1916-17 1917-18 1918-19 1919-20

MAP SHOWING THE

PRODUCTION, DISTRIBUTION, IMPORTATION & CONSUMPTION OF COAL IN CANADA

Prepared in the Natural Resources Intelligence Branch from Departmental Reports.

Scale 35 Miles-1inch

LEGEND

Total Production (Expressed by length of bar)

Exported to U.S.A.

Exported to other Provinces

Other destinations

Consumption of Coal in Province in which it is mined

Anthracite Coal imported from U.S.A.

Bituminous Coal imported from U.S.A.

Average number of men employed

JAMES BAY

ONTARIO

QUEBEC

LAKE SUPERIOR

L. HURON

L. MICHIGAN

GEORGIAN BAY

L. ONTARIO

GULF OF ST. LAWRENCE

River St. Lawrence

NEW BRUNSWICK

NOVA SCOTIA

C. BRETON I.

ATLANTIC OCEAN

1915-16 1916-17 1917-18 1918-19 1919-20

1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920

7,000,000
6,000,000
5,000,000
4,000,000
3,000,000
2,000,000
1,000,000
0

Base line of Canadian Production

11,000,000
10,000,000
9,000,000
8,000,000
7,000,000
6,000,000
5,000,000
4,000,000
3,000,000
2,000,000
1,000,000
0

Base line of Canadian importation from U.S.A.

car
croi

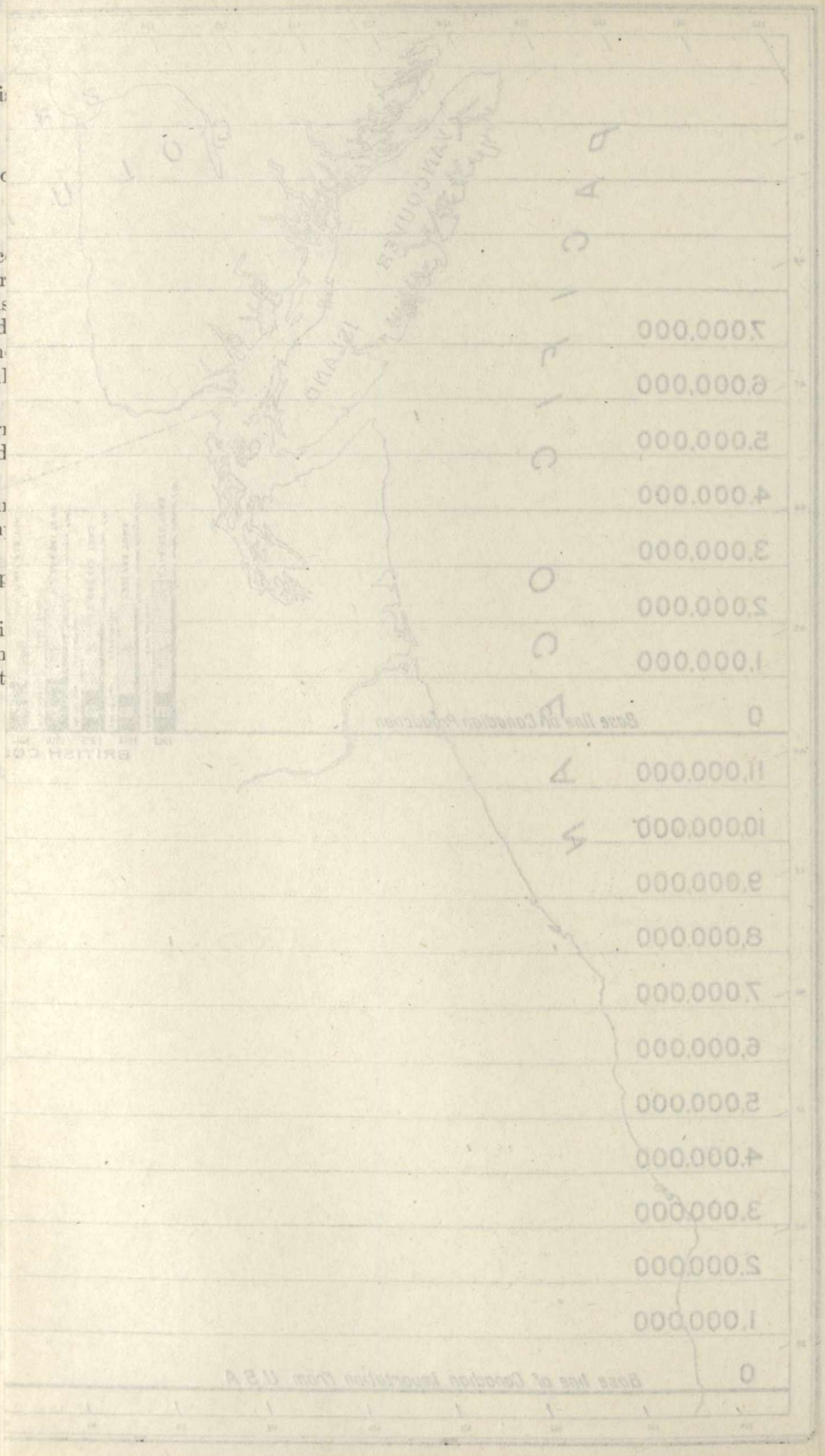
exac

le c
ce r
vous
et d
min
voul

pagi
tard

pour
tem
ont
prép

revi
dem
diat



CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 425,
Le JEUDI, 12 mai 1921.

Le comité spécial chargé de faire enquête sur toutes les questions qui se rattachent à l'approvisionnement futur de combustible au Canada, s'est réuni à 10 heures 30 du matin sous la présidence de M. Steele, président.

Le PRÉSIDENT: Nous allons entendre aujourd'hui MM. Ross et Thomson, respectivement président et secrétaire de la commission du lignite. Nous avons également au milieu de nous M. Kensit, de la division des forces hydrauliques. Le comité a décidé l'autre jour de l'entendre si le temps le permettait. Tels sont les deux témoins que nous avons pour aujourd'hui.

R. A. Ross est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle, M. Ross?—R. En ce qui concerne cette question, je suis le président de la Commission du lignite.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous ce poste?—R. Depuis 1918.

Q. Quand la commission a-t-elle été établie?—R. La même année, en 1918

Q. De sorte que vous êtes le premier et seul président?—R. Oui.

Q. Quelle est votre profession?—R. Je suis ingénieur-conseil.

M. COWAN: M. Ross pourrait peut-être nous faire part de la constitution de cette commission, nous dire comment les membres y sont nommés et par qui.

Le président:

Q. Je suppose que vous allez faire une déclaration?—R. Oui.

Q. Veuillez donc dire au comité ce que vous avez à dire.—R. La Commision du lignite relève du Conseil des Recherches. C'est en décembre 1917 que ce conseil fut établi, et l'un des premiers problèmes qu'il mit à l'étude fut celui du combustible. Aux fins de l'approfondir et de le résoudre, on forma un comité composé du docteur Adams, du docteur Murray, du docteur McKenzie et de R. A. Ross. Nous nous sommes rendus à l'évidence que le problème du combustible était la question par excellence qui intéressait le Canada. Nous avons également jugé que c'était inutile pour le Conseil des Recherches de l'attaquer dans toute son amplitude, car la question était trop vaste pour les moyens dont notre conseil disposait à cette époque. Il nous sembla que nous devions attaquer le problème à son point le plus vulnérable. Il nous sembla que la Saskatchewan, à cause de ses conditions climatériques, de la demande urgente de combustible domestique, et par suite de la position géographique de cette province, se trouvait presque le centre entre la houille expédiée de l'Est et celle qu'on expédiait de l'Ouest. Nous savions aussi que le lignite constituait une grande partie de nos ressources houillères et que cette région en avait une réserve considérable. Il nous parut donc nécessaire de traiter de cette question car le prix du combustible dont on se servait dans le pays à cette époque était d'environ $15 la tonne, pour de l'anthracite. Nous avons conséquemment fait enquête sur ce qui avait été accompli dans les autres pays, de même que dans le nôtre, au sujet de la conversion du lignite en un combustible domestique équivalent de l'anthracite, et nous avons découvert qu'une somme considérable de travaux avait été entreprise tant par le gouvernement des Etats-Unis que par le nôtre. Nous

avons dressé un rapport que nous avons soumis au Conseil de Recherches en 1917. J'ai ici des exemplaires de ce document. Ce rapport contient les renseignements que nous avons pu nous procurer à cette époque, et il nous sembla que nous pouvions dès lors recommander au gouvernement de continuer ses travaux et de dépenser quelque argent à faire faire des enquêtes. Effectivement, l'argent fut obtenu du gouvernement. Un arrangement fut conclu entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux de la Saskatchewan et du Manitoba en vertu duquel l'argent devait être souscrit, une moitié par le gouvernement fédéral et l'autre moitié, à parts égales, par les deux provinces. Une fois les crédits obtenus, on fonda la commission. Elle se composait de M. J. M. Leamy, ingénieur, représentant le Manitoba; de M. J. A. Shephard, représentant la Saskatchewan, et de moi-même comme président. Les gouvernements nous placèrent dans une position très avantageuse puisque nous jouissons presque des droits d'une compagnie. Nous pouvons posséder des biens et faire affaire presque au même titre qu'une compagnie ordinaire. Nous pouvons acheter ou vendre ou administrer nos affaires sans rendre compte aux ministères, sauf à l'auditeur général. De plus, les sommes dont nous avons besoin pour nos travaux ont été mises à notre disposition sans trop de formalités. De sorte que, grâce à la bienveillance du gouvernement à ce sujet, nous avons pu porter toute notre attention aux questions techniques et aux questions d'affaires associés à l'exploitation. La première chose que nous avons dû exécuter, ce fut la nomination d'un personnel qui se compose, depuis la formation de notre commission, de M. Leslie Thomson, secrétaire; de M. French, ingénieur et de M. Stansfield, chimiste. MM. Stansfield et French furent immédiatement envoyés pour faire enquête sur tous les travaux exécutés aux Etats-Unis ou au Canada relativement à la carbonisation du produit; ils consacrèrent environ deux ou trois mois à cette besogne. Nous avons découvert qu'une bonne partie des renseignements que nous possédions ne pouvaient servir à la commission car les autres expérimentateurs avaient tenté, au moyen du laboratoire, d'obtenir des résultats, alors qu'il nous fallait appliquer les résultats que nous avions de disponibles à un point de vue commercial, notamment la production de briquettes, tout en laissant de côté les produits secondaires. Une fois en possession des renseignements, nous avons alors étudié les voies et moyens pour obtenir d'une pauvre qualité de houille quelque chose d'équivalent à l'anthracite. Il se trouva qu'effectivement en prenant deux tonnes de lignite et en les convertissant en une tonne de lignite carbonisé ou brûlé, en chassant les 33 ou 35 pour cent d'eau qui s'y trouvent, en faisant sortir le gaz qui fait de la fumée, en extrayant les hydrocarbures plus légers qu'on obtiendra comme produits secondaires sous forme d'huile, de poix et de sulfate d'ammoniaque, il est resté un résidu de la moitié moins lourd que l'original qu'on pourrait mettre en briquettes au moyen d'un pressoir et qui ressemble beaucoup à l'anthracite. Nous avons découvert que les problèmes du séchage, du broyage, etc., étaient à peu près résolus, mais que ceux de la carbonisation, de la mise en briquettes et du pressage ne se résolvaient pas facilement. Nous avons constaté que les carbonisateurs dont on s'était servi et qu'on avait essayés ne fonctionnaient que par intermittence; qu'il fallait les chauffer et les refroidir, qu'il fallait remplir et vider les réceptacles, ce qui était incompatible dans une opération continue. Nous avons constaté aussi que le produit obtenu était très mêlé et qu'il se pressait imparfaitement. Une partie de la matière était surcarbonisée, l'autre ne l'était pas suffisamment, de sorte que nous ne pouvions pas nous fier aux procédés de carbonisation suivis jusqu'ici pour obtenir un rendement perpétuel. Nous avons donc été obligés de fabriquer un carbonisateur de notre invention dans lequel la matière, ayant été d'abord pulvérisée, passe en un filet très mince ne dépassant pas un demi pouce d'épaisseur sur des plaques chauffées intensément; un filet continu de houille brute tombe sur ces plaques et le gaz s'en dégage immédiatement comme produit secondaire. C'est dans ce but que nous avons construit ce carbonisateur de

[M. R. A. Ross.]

notre invention. Quant aux pressoirs, nous en avons essayé un bon nombre. Je crois que nous avons fait une cinquantaine d'essais avec le même nombre de pressoirs ou de pressoirs combinés. Naturellement, ces essais n'ont été faits qu'au laboratoire, et il pourrait bien se faire que lorsque nous voudrons appliquer notre théorie, que ces essais de laboratoire soient trompeurs. Quoi qu'il en soit, nous avons appris quelque chose au sujet des pressoirs et nous en saurons bien davantage lorsque nous nous mettrons à l'œuvre. Pour reparler du carbonisateur, avant de commencer tout travail ou de dépenser une forte somme d'argent pour son installation, nous nous sommes organisés à Ottawa pour installer et faire fonctionner une station d'essai du combustible, un petit carbonisateur; nous en avons fait l'essai et avons découvert qu'il semblait satisfaisant. Ce n'est qu'après cette tentative que nous avons commencé l'installation principale et que nous y avons placé les carbonisateurs. C'est vers le mois de juin 1920 qu'on a commencé les travaux; ils seront terminés vers le mois de juin de cette année, c'est-à-dire le mois prochain. Il faut s'attendre que nous aurons nos embarras commerciaux, ces petits ennuis inévitables avec des machines neuves; mais nous commencerons nos expériences en juin. Nous ne fabriquerons pas de briquettes ce mois-là ni, je crois, d'ici à quelque temps. Il nous faudra d'abord bien ajuster notre établissement et tout son outillage, faire l'essai de nos procédés et nous assurer que tout marche bien. De la sorte, ce n'est qu'au mois d'août ou peut-être à l'automne seulement, si tout va bien et il ne survient pas de difficulté imprévue que notre production atteindra des proportions vraiment commerciales; j'entends par là 100 tonnes par jour, ce qui représente le rendement possible de notre usine. S'il nous arrivait de constater que nos procédés ont quelque chose de défectueux—et dans une certaine mesure la chose est plus que probable—notre plein essor sera sans doute retardé davantage. L'hiver dernier nous avons pratiqué, dans des fournaises de cave, l'essai de ce combustible, nous servant d'échantillons produits dans notre petit établissement d'Ottawa. Ces épreuves ont duré, dans le premier cas 21 jours, et dans l'autre 44 jours; M. Stanfield a fait ces expériences dans sa propre fournaise. Les résultats ont indiqué que ce combustible, en ce qui concerne la valeur calorifique, est presque identique à l'anthracite. Sous le rapport de la cendre les briquettes sont notablement supérieures; en effet dans les produits carbonisés la cendre est tellement disséminée dans les briquettes qu'il est très intéressant d'en suivre la combustion: elles diminuent constamment de volume et à la fin il n'en reste qu'une cendre fine qui aussitôt tombe en poudre, laissant seulement un peu de cendre blanche. Il n'y reste pas une miette de charbon ni de substance combustible.

M. Keefer:

Q. Pas de mâchefer?—R. Non; pas pour la peine. Je vous ai fait part de nos succès jusqu'ici et de nos projets pour l'avenir. Une fois la fabrication établie sur des bases solides il nous faudra vendre notre produit. Notre intention était de faire non une démonstration de laboratoire mais une démonstration commerciale, tant des procédés eux-mêmes que de la faveur que ce produit trouverait auprès du public acheteur; lorsque nous en serons là nous soumettrons un rapport au gouvernement, exposant par le menu les péripéties de la situation, les résultats accomplis et le détail de l'installation qui s'adapte bien à la fabrication de ce produit; après cela le public pourra sans crainte se lancer dans cette entreprise. Je suis persuadé que lorsque le succès est assuré un grand nombre d'usines seront ouvertes dans le nord-ouest, surtout en Saskatchewan et dans l'est de l'Alberta, où la houille appartient plutôt à la catégorie des lignites; les mines de cette région pourront s'entendre pour confectionner des briquettes à l'intention du chauffage des habitations. Ai-je touché à tout ce qui figure au relevé, M. le président Je suis prêt à répondre à n'importe quelle question.

[M. B. A. Ross.]

M. Cowan:

Q. Jusqu'à présent vous avez dépensé quelle somme pour le compte de cette entreprise?—R. Je vous cite des chiffres pris dans les rapports réglementaires soumis chaque mois à l'auditeur général, au ministre et au sous-ministre, des Mines; ces rapports sont toujours accessibles à Ottawa. Les trois gouvernements nous ont avancé un crédit de $680,000; de ce montant nous avons déboursé jusqu'à date, $599,674.

Q. Avez-vous une idée de la part de ces dépenses qu'il faudrait imputer sur le compte de la seule expérimentation? En d'autres termes, si une compagnie de particuliers voulait engager ses fonds dans une entreprise similaire quel serait le chiffre de ses dépenses nécessaires en proportion de ce que vous avez vous-mêmes déboursé?—R. Il ne saurait y avoir de comparaison; en effet, c'est nous qui avons tracé la voie; les autres n'auront qu'à suivre. Les résultats de nos recherches seront révélés à tous, je suppose même qu'ils constitueront un document public. Lorsque nous aurons, de la sorte, posé les bases de l'industrie, la compagnie à capitaux particuliers qui voudra s'y engager n'aura pas d'expériences à hasarder. Toutefois, le compte du capital et le bilan des frais d'expérimentation sont séparés; nous pouvons vous donner ces chiffres.

Q. Voici où je veux en venir: l'objet unique de tout cela c'est d'encourager le placement des capitaux dans l'exploitation de ces usines. Je ne voudrais pas que le compte-rendu de la preuve donnât l'impression que des dépenses initiales énormes sont essentielles; pareille impression n'attirerait pas de capitaux à l'entreprise; au contraire. Avez-vous une idée de ce qu'il coûterait de construire une usine comme celle-ci en temps ordinaire?—R. Non; voici pourquoi: nous avons fait cette usine aussi petite que possible tout en conservant son rang dans la catégorie d'usines commerciales; le coût-capital par tonne en a souffert naturellement. Autre considération; notre établissement était construit à titre d'essai, rien de plus. Nous l'avons bâtie de manière à faciliter le plus possible tout changement qui s'imposerait à l'avenir; nous n'en avons pas fait un édifice solide comme s'il s'était agi d'un établissement commercial permanent. Vu notre façon de procéder il était inévitable que l'établissement fût plus coûteux, à tabler ce coût sur la tonne de rendement, que ne pourrait l'être aucun établissement purement commercial qui se construirait par la suite.

Q. Une compagnie à capitaux privés pourrait donc construire une usine de dimensions quatre fois plus grande que la vôtre et à capacité de 120,000 tonnes de briquettes par année, et ses opérations seraient bien moins dispendieuses que ne peuvent être les vôtres dans les circonstances?—R. Beaucoup moins coûteuses.

Q. Et si une compagnie particulière se lançait dans cette entreprise savez-vous s'il lui serait difficile d'obtenir l'emplacement nécessaire voisin d'un cours d'eau dans cette région? Est-ce que l'eau de la rivière de la Souris lui suffirait. Comment effectuez-vous votre approvisionnement d'eau?—R. Nous prenons notre eau de la Souris, nous approvisionnant à même une conduite qui y alimente deux grandes mines; seulement, le débit de la Souris est très faible à certaines saisons.

Q. Y a-t-il là des digues d'emmagasinage?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'elles conservent toute l'eau?—R. Oui; à tel point que la rivière semblait ne point couler du tout à certains temps de l'été; le débit était on ne peut plus faible. L'approvisionnement d'eau constitue en cette contrée un problème plutôt grave. Nous nous sommes réservé une très grande quantité d'eau parce que nous ne savions jamais au juste le volume qu'il nous en faudrait utiliser; parfois même nos procédés pourraient exiger l'emploi de la vapeur. Toutefois, je ne crois pas que cette difficulté empêche la réussite de l'entreprise; seulement, il faudra toujours en tenir compte.

Q. Savez-vous si ces gisements de lignite se prolongent jusqu'en Manitoba? Vous avez mentionné la Saskatchewan et l'Alberta; les trouve-t-on jusque dans le

Manitoba?—R. On y en voit très peu; ces lignites couvrent toute la région méridionale de la Saskatchewan jusqu'à Saskatoon, et la partie est de l'Alberta, à vrai dire tout le versant oriental. Autrement dit, c'est dans les montagnes Rocheuses que l'Ouest a sa houille la plus ancienne, une houille maigre, rompue et broyée mais une houille maigre néanmoins. Et puis à mesure qu'on s'éloigne dans la direction de l'est la qualité de la houille baisse; l'on va graduellement de la plus ancienne qui est l'anthracite jusqu'à la plus récente, c'est-à-dire le lignite; et le changement est bien marqué.

Q. Vous avez reçu, dites-vous, un crédit d'un peu plus de $690,000, et apparemment vous en avez dépensé $600,000. Que va faire votre commission pour continuer ces recherches? Où prendra-t-elle se fonds lorsqu'elle aura épuisé ce crédit?—R. Vous entendez jusqu'à. . .

Q. Je suppose qu'il faudra confier cet établissement à quelque commission. De quelle manière pourra-t-elle s'y prendre?—R. Je ne le sais pas. Il appartient au gouvernement d'arriver à une décision là-dessus. D'après moi l'Etat devrait maintenir cet établissement pour les fins d'expérimentation; pour faire l'essai, de la même manière, de toute la houille du Nord-Ouest, et plus particulièrement d'en faire l'objet de recherches qui ne nous intéressent pas aujourd'hui à titre de questions fondamentales; je veux parler de la production économique des dérivés.

Q. Voilà justement où je veux en venir.—R. Pour nous, le premier problème qui se pose—et c'est un problème dont la solution ne sera pas des plus faciles—c'est de produire la briquette. Pour le moment nous ne portons pas un si grand intérêt aux produits indirects. Plus tard, lorsque nous aurons réussi la briquette elle-même nous devrons consacrer notre attention à la production des dérivés.

Q. Et votre usine s'adaptera bien à l'exécution de ce projet?—R. Très bien; mais elle ne sera pas en état de faire la concurrence aux grandes usines commerciales qui se lanceront plus tard dans cette entreprise ayant à leur disposition le fruit de toutes les expériences conduites à nos frais.

Q. Pour ce faire, il vous faudra un crédit supplémentaire des trois gouvernements?—R. Oui, je le suppose.

Q. Pourriez-vous relever de quelques cents le prix d'une tonne de lignite et ainsi vous créer un fonds—R. Oui; nous pourrions faire cela.

Q. Avez-vous quelque notion du prix que vous vendrez les briquettes à Winnipeg et Régina?—R. Je me suis bien gardé d'en souffler mot.

Q. Une rumeur a dit $11.50 à Winnipeg.—R. Cette nouvelle ne venait pas de nous. Nous n'avons jamais parlé du prix sauf en ce rapport de 1917; à cette époque nous estimions que le prix serait d'à peu près $7 la tonne à la mine. Depuis lors nos matières premières ont subi une hausse. Le pin nous sert; nous estimions alors son prix à $1 la tonne; aujourd'hui, il coûte $2 et plus, ce qui ajoute assez sensiblement au chiffre de $7. En outre, le prix de la main-d'œuvre et le reste est monté en proportion; mais en revanche l'augmentation dans le prix de l'anthracite qui se vend aujourd'hui à Winnipeg autour de $25 la tonne, a été telle que cette hausse des prix sur toute la ligne nous a été plutôt favorable. J'imagine difficilement que le prix des briquettes dépasse $12; toutefois, je ne veux pas me commettre.

Q. Voilà qui représente tout juste la moitié de ce que nous payons l'anthracite. Si vous arrivez à produire ces briquettes et les vendre $12 à Régina vous aurez sûrement besoin d'une autre usine avant longtemps?—R. Ce n'est là qu'un vœu. Je ne vois pas pour quelle raison nous demanderions plus cher.

Q. Et les briquettes supportent-elles bien le transport?—R. Très bien même. Nous avons tenté de fabriquer une briquette plus parfaite qu'aucune qui se soit jamais vendue. Elles sont dures; nous les avons soumises à toutes sortes d'épreuves; nous en avons laissé des tas exposés aux éléments durant tout l'hiver; nous en avons immergé dans l'eau froide; en un mot nous avons tout fait pour éprouver leurs qualités de résistance. Franchement, je crois que personne n'a jamais tenté de

pousser à un même degré de perfection un produit analogue. En voici un échantillon. (Il produit une briquette.)

Q. Etes-vous enclin à croire que la population de l'Ontario sera disposée à acheter ces briquettes à la place de l'anthracite. On prétend ici que les gens d'Ontario n'achètent jamais de bitumineux pour le chauffffage de leurs habitations. C'est ici l'endroit le plus proche de Fort-William où quelque chose de ce genre peut être prôduit dans l'Ouest, et nous étudions cette question: pouvons-nous introduire la houille de l'Ouest dans une certaine partie de l'Ontario?—R. Cette question de l'introduction de la houille de l'Ouest dans l'Ontario n'est qu'une question de tarif de transport, voilà tout. La population de cette province se servira de cette houille tout autant que de l'anthracite. La chose est incontestable; notre expérience est là pour le démontrer. Je fais partie de la commission de la tourbe et je vous assure que le peuple l'achètera à des prix tout à fait disproportionnés à sa valeur calorifique. Il est en quête de combustibles nouveaux et celui-là se vendra en Ontario aussi facilement que dans l'Ouest.

M. Cowan:

Q. Cet endroit est plus proche, de 700 milles, de Fort-William, d'où moins de frais sous le chef des transports. Quant à la question du transport donc, l'exploitation commerciale de ce produit promet bien. Et la fumée?—R. Sa combustion produira un peu de fumée, croyons-nous; comme les briquettes contiennent du goudron nous n'avons pas réussi à les rendre aussi libres de fumée que l'est l'anthracite. Nous nous servirons probablement du goudron pour compléter l'agglomératif; naturellement, moins le produit contiendra de goudron moins il y aura de fumée; quand aux autres substances, elles sont toutes des produits de four et ne donnent pas la moindre fumée. La fumée viendra donc uniquement de l'agglomérant. Dans nos efforts pour assurer l'élimination entière de la fumée nous avons fait l'épreuve de la poix-sulfide qu'on tire des papeteries. Cette substance n'est en réalité que les lignines et les résines du bois; elle sert très bien de liant et ne donne aucune fumée; seulement elle n'est pas imperméable, d'où la nécessité d'un autre procédé pour l'imperméabiliser. Au début de nos opérations nous n'allons pas nous attarder à cela. La briquette donnera un peu de fumée, mais pas assez pour en rendre l'usage désagréable.

Le président:

Q. Et dès que les briquettes commencent à brûler elles fument pendant combien de temps?—R. Cela dépend de la chaleur de la flamme; la fumée provient uniquement des matières volatiles qui servent d'agglomérants; ces derniers représentent peut-être dix pour cent du tout.

Q. J'en ai apporté chez moi dimanche dernier; nous l'avons employé pour cuire notre dîner, et très attentivement nous l'avons regardé brûler; j'ai remarqué que cette grosse fumée ne durait pas plus de deux ou trois minutes.—R. Elle ne peut pas durer longtemps; elle s'enfuit tout de suite par la cheminée.

Q. On a fait cuire un rôti de bœuf avec les briquettes chez moi dimanche dernier. Depuis trois mois nous ne brûlons que de l'anthracite dans ce poêle. Ma femme dit qu'il est bien plus commode de cuire un rôti avec les briquettes qu'avec l'anthracite; elle les préfère.—R. Je trouve la briquette un excellent combustible pour les poêles, et pour les cheminées aussi; elle donne autant de satisfaction que l'anthracite dans les fournaises ordinaires.

Q. Et la fumée ne continue pas après que la briquette est complètement pénétrée de chaleur?—R. Jusqu'à ce que l'hydro-carbone plus léger le soit: c'est de la poix et cette poix contient une certaine quantité de poix plus légère. Aussitôt qu'elles sont pénétrées de chaleur la fumée cesse.

[M. R. A. Ross.]

Q. La briquette fume jusqu'à ce que chaque aggloméré soit assez pénétré de chaleur pour chasser la fumée?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Pour opérer l'agglomération, vous le comprimez?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous jamais avisés d'éliminer le pressage?—R. Pour la confection de nos briquettes nous employons le rouleau compresseur. Nous ne nous servons pas du compresseur à pilon, en vogue autrefois; le fonctionnement de cet appareil, en effet, est très coûteux et très lent d'ailleurs. Le rouleau compresseur nous donne satisfaction.

Q. Alors la difficulté n'est pas dans la confection des briquettes mais dans l'agglomération des éléments?—R. Nous rencontrons des difficultés dans l'agglomération et la carbonisation.

Q. Et à présent, la seule substance que vous utilisez comme agglomérant c'est la poix?—R. Nous allons débuter avec la poix parce que son emploi est plus facile. Nous avons fait l'essai d'un grand nombre d'autres liants et nous connaissons les qualités de chacun; lorsque tout ira bien nous pourrons commencer à utiliser ces autres.

Q. Avez-vous essayé le sulfate de soude comme agglutinant?—R. Non; nous savons qu'il a déjà servi à cette fin, mais non pas dans des proportions commerciales.

Q. Avez-vous jamais étudié la possibilité de traiter la tourbe de la même manière: la broyer, la presser et en tirer des dérivés?—R. Non; nous ne sommes pas encore arrivés à ce point de progrès.

Q. Mais la chose en vaut la peine, n'est-ce pas, en ce qui regarde l'Ontario?—R. Pourquoi ne pas continuer le procédé naturel et utiliser la tourbe comme vous le faites aujourd'hui? Elle ne coûte rien; c'est-à-dire qu'elle coûtera bien plus cher s'il nous la faut passer par un traitement de séchage.

Q. La préparation de ces briquettes vous donne certains produits indirects?—R. Oui.

Q. Dont la vente devrait solder les frais de production?—R. Voici quelle est notre attitude au sujet des dérivés; rien ne sert d'en stimuler la production tant qu'on n'a pas trouvé, à leur intention, un marché permanent; la demande de ces produits indirects est chez nous très faible; nous ne sommes pas dans la même position que les exploitants industriels de l'Allemagne ou de certaines régions des Etats-Unis, où l'écoulement prompt et facile des dérivés est assuré.

Q. Vous n'êtes pas dans l'obligation de découvrir un marché pour ces dérivés?—R. Je le crois.

Q. Pour l'engrais?—R. Je le crois.

Q. Quel en est le prix, $20 la tonne à peu près?—R. Je trouve que l'engrais chimique n'est pas assez prisé en Canada; toutefois, certains des membres du comité peuvent en savoir plus long que moi là-dessus.

Q. Au Canada on n'en tient presque pas compte du tout; mais à l'extérieur la demande est immense. Prenons, par exemple, les plantations de sucre aux Indes occidentales; l'engrais y est exporté. Les cultivateurs de la région agricole de l'ouest des Etats-Unis ont vite reconnu la valeur des fertilisants; j'aurais cru que les engrais chimiques se vendaient sans difficulté.—R. Nous avons étudié toute cette question par l'entremise du Conseil des Recherches et nous avons constaté que le Canada ne compte qu'un nombre négligeable d'acheteurs pour les fertilisants. Quant à l'exportation il y faut soutenir la concurrence de rivaux qui souffrent moins des taux de transport, dont le rendement est bien plus intense, et le reste; toutes choses qui leur donnent un grand avantage plus tard. Je le répète, nous nous attaquerons à ce problème.

Q. Ces gisements de lignite se trouvent-ils dans un district agricole opulent? —R. Oui.

Q. Alors tout ce qu'il faut là-bas pour assurer la vente des engrais, c'est une démonstration pratique de leur valeur?—R. Oui.

Q. De sorte que vous avez là en perspective un excellent marché pour les fertilisants?—R. N'oubliez pas que les engrais chimiques ne s'y vendront pas tant que la terre ne sera pas usée, usée jusqu'à l'extrême limite. C'est un sol vierge; c'est l'eau plutôt que l'engrais qui lui manque.

Q. Alors les cultivateurs de cette contrée n'auront pas besoin d'engrais?—R. Non.

M. COWAN: Pas avant bien des années en Saskatchewan.

M. Keefer:

Q. Qu'avez-vous l'intention de faire du gaz que vous obtenez?—R. Nous l'utilisons dans l'usine. Nous n'en avons pas de trop.

Q. Alors sous ce rapport-là vous n'obtenez pas de dérivés?—R. Pas encore.

Q. Quel autre dérivé obtiendrez-vous?—R. La poix du lignite, laquelle malheureusement, soit dit en passant, n'est pas très serviable comme agglomérant.

Q. Se vend-elle bien?—R. Oui, on pourrait encaisser un certain montant de cette façon; mais pour le moment nous ne nous occupons pas de ces questions-là. Nous nous attaquons aux difficultés une par une. Nous voulons d'abord produire une briquette qui contienne autant d'unités thermales que possible.

Q. Savez-vous quelle quantité d'huile résulterait de ce procédé?—R. Nous en connaissons le rendement possible; nous avons fait tout nôtre calcul en suivant les résultats de la carbonisation à des températures variant entre 350 et 690 degrés; la production des huiles de goudron varie: de rien qu'il est à 350 le rendement va jusqu'à 5 gallons à une température plus élevée.

Q. De la tonne?—R. De la tonne; à cette température-là, s'entend; seulement, cette température peut ne pas convenir à la confection des briquettes. Ce qu'il nous faut c'est des briquettes; pour le moment nous ne nous occupons pas du reste. Une fois que nous aurons surmonté les obstacles nous nous adresserons à ce problème économique des dérivés. Voilà pourquoi notre usine ne devrait pas cesser de fonctionner; elle devrait continuer à produire ces dérivés et en démontrer la valeur marchande.

Q. A mon sens vous diminueriez sensiblement les frais de production si vous tiriez cinq gallons d'huile de chaque tonne de lignite, ce qui ferait 500 gallons pour 100 tonneaux, n'est-ce pas?—R. Je ne sais pas; cela dépend.

Q. C'est un détail important?—R. Vous faites là le même raisonnement que les gens des Etats-Unis; ils ont dit: "Nous prendrons une tonne de matériaux et nous en obtiendrons par la carbonisation, cinq gallons d'huile. Puis ils ont pris une autre tonne de matériaux et ils ont dit: "De ceci nous tirerons 12,000 pieds cubes de gaz". Très bien. Puis ils ont pris une troisième tonne du même matériaux et ils ont dit: "Nous allons convertir ceci en poix" et ils en ont obtenu telle quantité de poix. Seulement, lorsqu'ils ont mis tout cela ensemble ils ont découvert qu'ils avaient tiré de cette première substance plus qu'elle ne contenait. La difficulté consiste à établir l'équilibre entre les dérivés. Nous déterminerons d'abord quelle est la température la plus favorable à la confection de nos briquettes et le rendement d'huile dépendra de cette température.

Q. Vous vous en occuperez plus tard?—R. Oui.

Q. Voici où je veux en venir: dans votre estimation des frais de production des briquettes avez-vous fait entrer en ligne de compte la valeur des produits indirects? —R. Non.

Q. Alors, tout ce que vous en tirerez représente un bénéfice clair?—R. Des profits clairs.

[M. R. A. Ross.]

Q. Dans ce cas-là c'est une excellente affaire?—R. Elle paie on ne peut mieux.

Q. Aux Etats-Unis on ne tire pas ainsi un bénéfice des dérivés?—R. Non; on n'emploie pas le lignite d'une façon marchande. Le congrès américain a voté $100,000 au département des Mines pour faire les mêmes recherches que nous poursuivons en ce moment.

Q. A votre connaissance ce produit n'est exploité par aucune compagnie particulière?—R. Aucune.

Q. A propos du transport—et c'est là le nœud de la question—quel est le parcours de cet endroit à Winnipeg?—R. Environ 400 milles, je crois.

M. COWAN: Non; c'est plutôt 300 milles. Winnipeg est à 356 milles de Regina et vous êtes plus proche de Winnipeg que de Regina.

M. Keefer:

Q. Donc si vous projetez l'approvisionnement de l'Ontario il vous faut calculer un parcours d'environ 700 milles?—R. Oui.

Q. Et après cela il y a le transport par voie d'eau?—R. Oui.

Q. Savez-vous à peu près ce que coûtera ce parcours de 700 milles?—R. Non; mais j'ai quelque chose à vous proposer à ce sujet. M. French, notre ingénieur, a consacré beaucoup de travail à l'étude de ce problème des transports et du prix de la houille pour découvrir s'il n'y aurait pas moyen de désigner un endroit situé quelque part entre Winnipeg et Fort-William comme une espèce de station mitoyenne entre l'Est et l'Ouest pour ce qui concerne l'expédition de la houille. Par exemple, l'Etat est propriétaire d'assez de voies ferrées; pourquoi ne pas les faire servir? Si on pouvait s'entendre avec les chemins de fer ils pourraient transporter le charbon jusqu'à cette station mitoyenne aux taux ordinaires; le mouvement au delà serait effectué à perte. On pourrait même aller un peu plus loin et déplacer nos propres produits de l'Ouest plus avant dans la région de l'Est; ce qui empêcherait l'entrée aux Etats-Unis d'une grande partie de ces produits. En d'autres termes, il s'agit d'utiliser les services des voies ferrées de concert avec l'industrie houillère, sans que les premières en souffrent sauf en ce qu'au delà de la station mitoyenne elles transportent la houille à des taux réduits.

Le président:

Q. La preuve déposée jusqu'ici démontre que même si les chemins de fer transportaient le charbon au prix coûtant, le transport de la houille de l'Ouest ne payerait pas?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Mais il s'agit là d'un trajet plus long de 700 milles que le parcours que feraient les briquettes. Avez-vous pensé à importer une wagonnée ou deux de briquettes en Ontario pour découvrir ce que vous coûterait le déplacement et si les briquettes sont en état de supporter le voyage?—R. Cela n'est pas nécessaire.

M. Keefer:

Q. On peut se renseigner sans difficulté là-dessus; ce qui sera difficile c'est d'apporter les briquettes en Ontario et les y vendre à un prix satisfaisant. Croyez-vous que cela soit possible si vous ne retirez rien de la valeur des dérivés?—R. Je ne le crois pas.

Q. Il vous faudra tirer partie de vos produits indirects pour que votre commerce se maintienne en Ontario?—R. Oui.

Q. L'utilisation locale des dérivés est essentielle; c'est là toute la question, n'est-ce pas?—R. Oui, mais il faut se rappeler que ce projet ne cherche pas à fournir du combustible à tout le pays; il est plutôt d'un caractère local.

[M. B. A. Ross.]

Q. Et vous êtes sur la bonne voie. Si vous réussissez à parfaire les produits indirects dont vous avez parlé, les briquettes elles-mêmes peuvent très bien devenir les produits secondaires de vos opérations?—R. Oui; la chose est possible.

Q. Et vous pourrez les débiter sans grands frais?—R. Oui.

Q. Et alors vous seriez en mesure d'approvisionner l'Ontario?—R. Cela dépend du marché. Durant des années avant la guerre l'Allemagne n'a presque pas brûlé de houille brute. Elle prenait toute sa houille pauvre, lui faisait subir quelque traitement, en extrayait tout ce qu'elle pouvait de produits dérivés et utilisait le reste pour des fins manufacturières. Aujourd'hui qu'elle a perdu ses mines du Sud, par suite de la guerre, elle réussit d'une manière fort remarquable l'exploitation du lignite. Elle a réussi à convertir en dérivés presque toute une quantité donnée de lignite.

Q. Voilà tout le nœud de la question?—R. Nos recherches tendent ailleurs. Nous voulons obtenir du combustible; les dérivés sont donc d'importance secondaire. Les Allemands voulaient surtout les dérivés, parce qu'ils avaient grandement besoin d'huiles.

Q. Alors s'ils s'adressaient au problème des produits indirects les fruits de leurs recherches nous seraient très précieux?—R. Oui; mais voilà le hic.

M. Cowan:

Q. Si le peuple le savait, l'ouest du Canada possède des milliards en ressources ignorées?—R. Parfaitement.

Q. Sans parler de ce que nous allons tirer des charbonnages de l'Alberta?—R. Justement.

Q. A présent, lorsqu'il s'agit d'établir le prix de ces briquettes vous tiendrez compte naturellement de la valeur des capitaux placés dans l'entreprise? Ou bien, avez-vous plutôt l'intention de considérer ce placement comme étant à fonds perdus, et fixer le prix des briquettes en conformité du placement capitalisé, sans chercher à rembourser les déboursés faits pour les fins d'expérimentation?—R. Je ne saurais dire; nous n'avons pas encore étudié cette question. Il nous faut résoudre nos difficultés à mesure qu'elles se présentent—nos difficultés manufacturières, j'entends. Si les dérivés sont en mesure de supporter la capitalisation légitime que nous avons mise ici dans l'établissement même et non dans l'expérimentation, il va sans dire qu'une usine commerciale se trouvera en bien meilleure posture.

Q. Et, le cas échéant, il vous faudra subir la concurrence de cette usine commerciale?—R. Oui.

Q. Dans les circonstances je ne vois pas bien comment vous pourriez soutenir pareille concurrence?—R. Tout dépend du gouvernement; mais on ne voudrait pas, je crois, que nous ruinions toute perspective d'exploitation. Je veux dire que si nous laissions entendre que la production commerciale de ces briquettes peut se faire presque sans faux frais personne ne voudrait se lancer dans cette entreprise; en d'autres termes, il n'y aurait plus de marché.

Q. Vous n'arriveriez qu'à entraver vos propres progrès?—R. Oui.

Le président:

Q. Est-il plus difficile de confectionner des briquettes avec le lignite qu'avec la houille grasse?—R. Oui; beaucoup plus difficile. La confection d'agglomérés avec de l'anthracite, par exemple, est une chose fort simple, parce que l'anthracite a une conformation particulière. Les particules d'anthracite, si fines qu'elles soient, sont dures et solides, mais le produit de la carbonisation du lignite ressemble plutôt au coke; il faut donc plus de fibre et une pression plus forte et avec cela on ne fabrique pas une briquette aussi compacte que celle confectionnée avec de l'anthracite.

Q. Et le bitumineux?—R. On en fait rarement des briquettes. Je n'en sais rien.

[M. R. A. Ross.]

Q. Vous n'êtes peut-être pas en mesure de répondre à ma demande; mais y a-t-il un avantage à fabriquer des briquettes avec les lignites de la Saskatchewan plutôt qu'avec le charbon bitumineux de l'Alberta?—R. Un très grand avantage.

Q. Le marché serait à une plus grande proximité, mais la production des briquettes serait plus coûteuse?—R. Oui. J'imagine qu'en Alberta on continuera à confectionner des briquettes, parce que c'est toujours une économie.

M. Keefer:

Q. Et on évite le gaspillage?—R. Oui; et c'est vraiment incroyable le gaspillage qui se fait dans nos mines de l'Ouest. Là-bas on exploite une houillère comme on exploite une terre à froment; on y va à peu près. Dès que les filons sont un peu difficiles d'accès on abandonne la mine; on la laisse crouler, et voilà: elle est perdue à tout jamais. Si nous ne voyons pas à améliorer cette façon de procéder la ruine prématurée de notre héritage est inévitable.

Q. Si l'Alberta et la Saskatchewan deviennent un district manufacturier qui puisse absorber vos produits indirects la question du combustible se réglera toute seule?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Les industries doivent suivre la houille et non la houille les industries. Il est incontestable que d'ici quelques années l'Alberta sera la plus grande province manufacturière du Canada. C'est la Commission des Recherches, dites-vous, qui est responsable de ceci; cela, je crois que tout le monde l'admet. La Commission des Recherches s'est-elle jamais occupée des gisements de lignite qu'on dit être présents au nord de Cochrane?—R. Si les lignites y sont on pourrait appliquer dans cette région notre procédé actuel; seulement j'ai peine à croire qu'il existe des gisements de houille au nord de Cochrane. Toute cette région fut jadis une immense masse de glace; je doute qu'elle ait quelque valeur exploitable.

Q. Mais on a dû y découvrir des gisements de houille quelque part. Regardez la carte dans l'autre salle; vous y verrez marqué tout un bassin houiller noté comme étant très riche en lignite. Plus d'un m'a dit, aussi, qu'il y a, au nord de Cochrane, une quantité considérable de lignite?—R. Je suis très heureux de l'apprendre.

Le PRÉSIDENT: On prétend que la région entre Cochrane et la baie James recèle environ 37 millions de tonnes et je crois cette opinion un peu fondée.

M. Cowan:

Je propose à votre Commission des Recherches de s'en occuper toute de suite?—R. Il ne nous appartient pas de nous occuper directement de cette question; à nous de découvrir le procédé nécessaire pour assurer l'utilisation vulgaire de ces ressources. Le procédé que nous avons élaboré peut servir n'importe où.

M. Chisholm:

Q. Si vous trouvez qu'il y a réellement du lignite dans la région de Cochrane, ainsi que l'a dit M. le président, alors le problème du transport, en ce qui regarde la comparaison avec la Saskatchewan, se trouvera par le fait même éliminé en grande partie?—R. Oui. Rappelez-vous que la Commission des Recherches n'a pas pour mission de trouver une solution aux problèmes de l'exploitation commerciale. Nous sommes à élaborer un procédé qui pourra servir n'importe où; c'est aux hommes d'affaires qu'il appartient d'assurer son utilisation pratique.

M. CHISHOLM: C'est cette considération même qui a motivé ma demande.

M. Keefer:

Q. Vous êtes un expert en matière d'entreprises hydroélectriques?—R. Oui.

Q. On vous consulte souvent?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous documenter et nous prêter votre concours pour la solution du problème de la mise en valeur de ces gisements de houille là où il n'y a pas de force hydraulique, visant le développement et la transmission de l'énergie électrique?—R. Oui, j'ai de fortes convictions là-dessus; je les exposai devant la société dite *Engineering Institute* lors de son assemblée annuelle il y a quatre ans et fis adopter une résolution favorable à ce qu'un exposé de la situation fût adressé au gouvernement. Voici la question: il est impossible de séparer les deux problèmes, celui de l'énergie et celui de la houille; ils vont de pair. L'utilisation de la houille en Canada se range sous trois chefs généraux: il y a d'abord l'emploi industriel, la houille qu'on fait brûler sous les chaudières; puis il y a l'emploi domestique, le chauffage des maisons et en dernier lieu, les voies ferrées.

Q. Il n'y a pas un quatrième emploi dans la vie industrielle qui consiste non pas à brûler le charbon sous les chaudières mais à le chauffer simplement, à l'utiliser sur le produit?—R. Cela se range, je crois, sous le chef de l'emploi industriel.

Q. Alors cette catégorie ne compte pas exclusivement à l'entretien des feux sous les chaudières?—R. Je parle d'une façon générale. En réalité nous avons ici quatre Canada: il y a d'abord les provinces maritimes, puis un coin du Maine intervient; après viennent les provinces centrales, Ontario et Québec; ensuite les provinces de l'Ouest, une autre séparation et enfin la Colombie-Britannique. Or, chacune de ces provinces a ses besoins et ses ressources qui diffèrent de ceux des autres, chaque groupe devrait être l'objet d'une étude particulière. Par exemple, les provinces maritimes possèdent de la houille en quantité et sont relativement riches en forces hydrauliques. Là on pourrait combler, au moyen de la houille, les lacunes des ressources hydrauliques, générer toute l'énergie requise et subvenir aux besoins domestiques grâce à quelque procédé de carbonisation. Si c'est de l'anthracite qu'on veut on peut le produire sur les lieux au moyen du même procédé que nous utilisons ici. On pourrait y résoudre les difficultés des chemins de fer dans les mines et les difficultés dans le domaine des manufacturiers. On arrive alors aux provinces d'Ontario et de Québec, où les sources hydrauliques pullulent mais où il n'y a presque pas de houille locale—presque tout le charbon utilisé dans ces deux provinces à l'ouest de Montréal est importé des Etats-Unis. Cependant les cours d'eau y abondent; donc ces provinces n'ont besoin d'importer la houille que pour les fins domestiques. Ensuite dans le nord il y a le Manitoba qui possède quelques forces hydrauliques, mais pas de houille, puis la Saskatchewan et l'Alberta nos régions les plus opulentes en houille, mais les plus pauvres en eau. Enfin il y a la Colombie-Anglaise avec la houille et les sources hydrauliques en quantité. Or, si quelqu'un de bien averti se consacrait à l'étude de cette situation en prenant de pair les deux groupes et fort des renseignements ainsi gagnés, préparait un programme à l'intention du gouvernement pour la solution de ces deux problèmes, celui de la houille et celui de l'énergie, pareil document serait on ne peut plus précieux. Mais quiconque envisage l'un des problèmes sans l'autre ne saurait arriver à une solution satisfaisante.

M. KEEFER: Vous avez raison.

M. Keefer:

Q. Parlez-nous de la situation en Ontario et Québec où l'on manque de charbon. La question des développements hydrélectriques vous est bien connue. Qu'avez-vous à dire touchant l'utilisation du fleuve Saint-Laurent pour la génération de l'énergie électrique?—R. Tout projet hydrélectrique est purement et simplement une question d'économie politique. Le développement du Saint-Laurent se greffe sur les intérêts de ceux qui exploitent les entreprises de navigation.

Q. Les deux vont de pair?—R. Parfaitement. Quel serait le résultat financier de l'exécution de pareil projet, je l'ignore, le gouvernement l'ignore; personne, en fait ne sait à quoi s'en tenir là-dessus. Je serait donc mal avisé de me commettre sur

cette question qui est purement une question de finances. Il faut tant d'argent pour produire tant de forces hydrauliques; telle quantité de vapeur exige telle quantité de houille. Voici ce que j'entends: dans la génération de la vapeur le point important c'est le coût de la houille; en revanche, dans un établissement qui génère l'énergie hydraulique on ne brûle pas de houille, et il n'y a presque pas de main-d'œuvre; ce qu'on brûle c'est le capital.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la relation entre les deux? Qu'est-ce que cela coûte de générer un cheval-vapeur d'énergie par la combustion de la houille dans une région raisonnablement importante de l'Ontario?—R. Il n'y en a pas aujourd'hui.

Q. Pas de quoi?—R. Pas de relation.

Q. Qu'entendez-vous par là? En Ontario la génération d'un cheval-vapeur d'énergie par la combustion de la houille coûte combien?—R. Je ne le sais pas.

Q. Vous connaissez le prix de la houille?—R. Non. Plus je vieillis moins je me sens en état de déterminer le prix d'un cheval-vapeur. Rien n'est plus simple que ce calcul en apparence; seulement, ces apparences sont fort trompeuses. Je ne suis pas capable de ce calcul et je ne connais personne qui le soit.

Q. Comme vous y allez! Il doit y avoir moyen, ce me semble, de supputer le coût à peu près. La génération d'un cheval-vapeur demande combien de tonnes de houille?—R. Permettez que je vous pose une ou deux questions. S'agit-il d'une journée de 24 heures?

Q. Une journée de 24 heures?—R. Une marche continuelle?

Q. Sans relâche?—R. Je ne le dirai pas; c'est une affaire d'arithmétique.

Q. Vous le savez aussi bien que n'importe qui?—R. Je ne puis pas vous dire cela. Un exemple: à son début l'"Hydro". . .

Q. Je parle d'une manière générale de ce qu'il coûte de générer un cheval-vapeur par la combustion de la houille.

M. Ross: Cela dépend du prix de la houille.

M. Keefer:

Q. Prenons l'Ontario. La houille coûte $10 la tonne aux usines d'énergie?—R. Je ne sais pas.

Q. Vous ne savez pas ce qu'il coûte de générer un cheval-vapeur pendant 24 heures?—R. Je peux faire le calcul pour un cas donné; mais je ne suis pas en mesure de vous dire, comme ça, ce que coûte un cheval-vapeur, parce que je ne le sais pas. Je deviens chaque année moins capable de ce calcul; et voilà trente ans que je m'occupe de cette question.

Q. Vous connaissez le coût-capital d'une entreprise hydrélectrique?—R. Avant la guerre j'hésitais toujours à encourager l'érection d'une usine hydrélectrique en concurrence avec une usine d'énergie fonctionnant par la combustion de la houille, dès que le coût-capital de l'installation dépassait $100 du horse-power. J'ai déjà secondé des projets d'installation qui coûtaient jusqu'à $150; mais seulement après avoir longuement hésité, et rien que dans des circonstances spéciales. Depuis la guerre tout est changé, la valeur du numéraire, le prix de la main-d'œuvre et des matériaux, enfin tout; à tel point que je ne sais plus où nous en sommes.

Q. Et votre estimation de $100 n'a pas baissé?—R. Non.

Q. Aujourd'hui la marge est plus grande?—R. Oui; et cependant les $100 coûtent plus cher qu'autrefois.

Q. Avant la guerre vous preniez $100 comme base?—R. Oui; dès que le coût d'un projet n'atteignait pas $100 nous l'approuvions tout de suite; lorsque le coût dépassait $100, nous disions: "Nous y penserons sérieusement." Ce chiffre était pour ainsi dire une sorte de ligne de partage.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il poser d'autres questions à M. Ross?

M. Keefer:

Q. Vous vous êtes consacré à l'étude de ce problème de la houille en Saskatchewan; vous ne trouvez pas que notre intérêt social nous ordonne de nous adresser à ce grand problème du Saint-Laurent avec autant de vigueur qu'aux autres?—R. Oui.

Q. Et plus même?—R. Si nous voulons jamais nous débarrasser de l'énorme fardeau de nos dettes force nous est de travailler de pied ferme et de ne rien négliger.

Q. Des deux problèmes lequel est le plus important?—R. Je ne saurais dire. Ils sont tous deux tellement importants qu'on devrait les attaquer de front.

Le témoin se retire.

LESLIE R. THOMPSON est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Je suis le secrétaire de la Commission du lignite.

Q. Vous occupez ce poste depuis combien de temps?—R. Depuis le 1er octobre 1918.

Q. Avez-vous quelque chose à dire au comité?—R. M. le président, je ne saurais ajouter que très peu de chose à l'exposé si clair que vous a fait notre chef. Peut-être un ou deux détails sur le standard physique de la briquette vous intéresseront-ils. Nos fiches officielles établissent que le standard physique de cette briquette est presque parfait. Le spécimen que nous appelons le n° 1 a un standard physique supérieur à celui de n'importe quelle briquette sur ce continent.

Q. Qu'entendez-vous par standard physique?—R. Je veux parler des épreuves auxquelles on soumet les briquettes; par exemple, on les fait geler, on les laisse tomber de 10 ou 15 pieds, et le reste. Cette briquette ne souffrirait pas d'une chute du plafond jusqu'au plancher de cette salle. L'oreille se briserait peut-être, mais la briquette elle-même ne se briserait pas. La congélation révélait jusqu'à quel degré la briquette pouvait supporter sans avarie les chocs du transport. Les briquettes sont immergés dans l'eau pendant 24 heures; la température de l'eau est maintenue au-dessous de zéro pendant 24 heures; alors on dégèle la masse et finalement les briquettes subissent trois immersions. Les spécimens n° 1 et n° 2 ont triomphé de l'épreuve sur toute la ligne.

M. Cowan:

Q. Quelle est la valeur calorifique de cette briquette en comparaison de celle de la briquette fabriquée par la compagnie Bank-Head à Banff?—R. Disons à peu près 19/20.

Q. Vous entendez 19/20 de l'autre?—R. Oui.

Q. Savez-vous quelle est la différence entre les deux procédés?—R. Je ne saisis pas très bien le sens de la question.

Q. En quoi votre procédé de préparation diffère-t-il de l'autre?—R. Les deux procédés sont à peu près les mêmes; sauf que nous soumettons notre produit à une plus forte action de séchage, chose nécessaire puis que notre substance contient une plus grande proportion d'humidité. Nous sommes obligés de retirer 35 pour 100 d'humidité de la substance avant même de commencer la carbonisation; cette dernière opération continue jusqu'à ce qu'il reste 8 pour 100 de matières volatiles dans le produit.

Q. Votre briquette a-t-elle autant d'agglomérant, soit du goudron soit de la poix, que l'autre?—R. Plus. Je ne sais pas exactement quelle est la quantité de liant dans la briquette confectionnée par la compagnie Bank-Head, mais je vous assure que la

nôtre en a beaucoup plus. Nous avons découvert qu'une briquette carbonisée exigeait presque deux fois autant d'agglomérant qu'une briquette d'anthracite. Ceci provient probablement de la conformation physique des deux substances. Cette découverte nous a bien étonnés.

Le président:

Q. En ce qui regarde les frais de production, quelle est la relation entre les deux?—R. Je ne sais ce qu'il coûte de fabriquer la briquette Bank-Head.

M. Ross:

Q. Avez-vous fait l'essai d'huiles comme agglomérants?—R. Nous avons fait l'essai d'huiles, de poix, d'asphalte, de goudron de houille, de résines, enfin de presque toutes les substances possibles.

Le président:

Q. Où prenez-vous cette poix?—R. De la *Dominion Tar and Chemical Company*, à Sault-Sainte-Marie.

Q. Se vend-elle bien cher?—R. Nous allons justement conclure un contrat avec cette compagnie à un prix bien inférieur à ce que nous nous attendions à payer il y a une année.

Q. Notre comité est très avide de renseignements sur les prix. Peut-être pouvez-vous nous apprendre ce que votre prix vous a coûté dans le passé?—R. Elle n'a rien coûté par le passé; on nous la fournissait gratuitement pour les fins de l'expérimentation. Nous n'en avons utilisé que les quantités nécessaires à nos expériences.

M. McKenzie:

Q. Pourriez-vous vous servir du goudron de houille comme agglomérant?—R. La poix du goudron de houille est un produit plus raffiné et plus constant que le goudron de houille. La poix est tirée du goudron.

Q. Lorsque vous parlez de poix de goudron vous voulez dire le goudront de pitchpin. Ce poix-goudron, dites-vous, est une qualité supérieure de goudron de houille?—R. J'ai employé l'expression: poix de goudron de houille, c'est-à-dire, de la poix tirée du goudron de houille.

Q. Et vous utilisez cette substance comme agglomératif?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'une tonne de briquettes est plus volumineuse qu'une tonne d'anthracite? Est-ce qu'on peut en charger une aussi grande quantité sur un wagon?—R. La tonne serait un peu plus volumineuse, je crois.

Q. En ce cas le transport coûterait un peu plus cher?—R. Non pas; nous payerons tant de cents du cent livres. Je ne sais pas combien de tonnes peuvent être chargées sur un wagon. En chargement de pleine wagonnée notre tarif de transport depuis l'usine jusqu'à Winnipeg est de $2.90 du mille par petite tonne.

M. Maharg:

Q. Auriez-vous de la difficulté à toujours expédier cette wagonnée minimum?—R. Aucune.

M. Cowan:

Q. Comme vous vous êtes entendus avec les deux provinces de Manitoba et de Saskatchewan pour la vente de votre produit, je suppose que vous allez le répartir entre ces deux provinces?—R. C'est ce que nous espérons. Nous fournirons une quantité absolument égale à chacune des deux; la distribution se fera par les voies ordinaires du commerce; toutefois la méthode exacte de la distribution n'est pas encore déterminée. Nous aborderons cette question comme des commerçants.

[M. L. R. Thompson.]

Le président:

Q. Votre rendement serait de combien?—R. Cent tonnes de briquettes par jour.

Q. Trente mille tonnes par année?—R. Approximativement.

M. McKenzie:

Q. Est-ce que les dimensions du spécimen que vous avez déposé ici sont les dimensions ordinaires de vos briquettes?—R. Oui; seulement la forme serait différente un peu. Nous avons produit ces briquettes dans notre station expérimentale à Ottawa; question de s'assurer du succès de la tentative afin de nous engagé sur un terrain plus grand dans une entreprise qui pouvait tourner en queue de poisson et coûter fort cher. Nous donnons à ce spécimen le nom de briquette-oreiller. Celle que nous confectionnon à Bientait....

Q. Elle n'est pas beaucoup plus grosse que celle-ci?—R. Non; elle pèse à peu près deux onces; celle-ci pèse une once et trois quarts.

Q. Vous en fabriquez de plus grosses?—R. Parfaitement. Il se fabrique en Amérique, pour l'exportation en pays étranger, des briquettes pesant jusqu'à 22 onces.

Q. Je parle d'une briquette de dimensions ordinaires, mais un peu plus grosse que celles-ci?—R. Oui, nous en faisons de toutes les dimensions.

Q. J'ai déjà vu fabriquer des briquettes dont une ferait trois de celles-ci?—R. Une briquette en forme d'œuf? Oui, nous en produirons une en forme d'œuf, mais un peu plus petite. On les voit au Cap-Breton.

Le président:

Q. C'est la grosseur de la gaillette?—R. Oui; nos briquettes seront assez petites pour pouvoir servir dans les poêles; en conséquence elles n'auront pas ou presque pas d'oreilles.

Q. Est-ce là un avantage?—R. Oui; le produit sera moins dégradé par les chocs du transport. Cette forme-là s'adapte très bien à la combustion.

M. Cowan:

Q. Et cette grosseur convient très bien à un poêle ou une fournaise à air chaud? —R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Pouvez-vous dire au comité le prix des briquettes, à la tonne, livrées à Winnipeg?—R. Bien, jusqu'ici la commission s'est contentée de dire que nous réserverons une marge entre le prix de détail de nos briquettes et le prix de l'anthracite, parce que c'est contre l'anthracite que nous faisons la concurrence. Officiellement nous n'en disons pas plus long.

Q. Pouvez-vous nous apprendre le prix sans vous occuper de ce que fait le voisin? —R. Nous ignorons nos frais courants; nous n'avons pas fait de l'exploitation commerciale jusqu'ici.

M. Chisholm:

Q. Vous en êtes encore à l'expérimentation?—R. Oui.

M. McKenzie: Certains vous ont-ils écrit en ce sens: "J'offre $50 de plus que celui qui offre le plus cher"—je me suis laissé dire que cela se fait quelquefois?

M. Keefer: Ce n'est pas en Nouvelle-Ecosse qu'on agit de la sorte.

M. McKenzie:

Q. Je veux savoir à quel prix vous vendriez vos briquettes s'il n'était pas du tout question de rivaliser avec l'anthracite?—R. La Commission des recherches a publié un rapport basé sur le coût de la production en 1917, où on citait le prix de $7 la

tonne à la mine. A ce prix-là il n'y aurait pas de bénéfices. M. Ross a mentionné, aussi, un prix de $11 ou $12 à la mine, bénéfices compris.

Le président:

Q. L'anthracite se vendait combien?—R. Autour de $14 ou $15; aujourd'hui il se vend à Winnipeg entre $23.50 et $27 la tonne.

M. Keefer:

Q. Le prix des briquettes serait gouverné par l'état du marché?—R. Et les dérivés possibles représenteront du profit clair.

M. McKenzie:

Q. Et si l'anthracite se vend $27 la tonne aujourd'hui à Winnipeg, quel serait le prix de vos briquettes?—R. Nous préférons ne pas nous commettre si ce n'est de dire qu'elles coûteront moins cher que l'anthracite.

Q. Vous attendez que le prix de l'anthracite monte? (Pas de réponse.)

M. COWAN: Il faudra un certain temps pour déterminer ce que coûte la production.

Le TÉMOIN: Je tiens à vous signaler que lorsque nous faisons une estimation des frais de production nous la tablons toujours sur l'expérience des autres. L'établissement à Bientait est une usine expérimentale où les changements de toutes sortes s'opèrent le plus facilement possible. Les frais d'exploitation ne seront connus que lorsqu'on les aura constatés par expérience.

M. McKenzie:

Q. Alors vous en êtes encore à l'expérimentation?—R. Cela dépend de ce que vous entendez par l'expérimentation. Nos expériences sont terminées à Ottawa; dans un mois ou six semaines notre usine sera en plein fonctionnement commercial.

Q. Vous n'opposez pas une concurrence sérieuse aux marchands de combustible? —R. Pas encore.

Q. Voilà ce que je voulais dire?—R. Un des membres du comité a parlé des produits indirects; c'est là une question de la plus haute importance. A cette heure le plus important de nos produits indirects sera le goudron de lignite; nous en aurons quelque 1,000 gallons à vendre si nous pouvons trouver des acheteurs. Ces acheteurs nous les avons cherché partout, mais sans succès, et nous avons conclu que nous serons forcés de le brûler sous nos chaudières. Nous avons achevé l'analyse de nos goudrons, puis nous avons expédié le rapport de ces analyses avec des échantillons du produit aux compagnies canadiennes les plus importantes qui utilisent le goudron, leur demandant si elles ne lui trouveraient pas quelque utilité dans la confection des chaussées, ou des couvertures, ou bien comme désinfectants. Et la compagnie Barrett et la *Dominion Tar & Chemical Company* ont refusé d'accepter ce goudron de lignite qui est d'une composition particulière et ne s'adapte pas aux procédés élaborés par ces compagnies. Nous sommes actuellement en pourparlers avec quelques-uns des plus importants chimistes industriels pour faire employer ce goudron pour la préparation de l'immersion antiseptique des moutons; cependant nos chances d'écouler ce produit paraissent si petites que nous avons commencé l'installation qui permettra de le brûler sous nos chaudières.

M. Keefer:

Q. A présent le commerce n'offre pas de marché pour l'huile?—R. Nous ne sommes pas en état de faire les déboursés nécessaires pour outiller la distillerie.

Q. D'autres pourraient l'entreprendre?—R. Oui; le produit pourrait servir pour les moteurs.

M. Cowan:

Q. Près de mille produits sont tirés du goudron de houille?—R. Oui; les dérivés de cette substance sont presque innombrables. Ces goudrons de lignite sont d'une composition particulière: ils sont très savonneux, fortement liquides et leur distillation est difficile et tout le contraire de sûre: à un moment donné toute la masse se coagule en un agrégat fortement carbonisé.

Q. Voilà une occasion pour votre Commission des recherches de découvrir de nouvelles méthodes d'utilisation?—R. Peut-être; c'est un produit commercial.

M. Ross:

Q. Et tout ce que vous retirerez de vos produits indirects sera du profit clair?—R. Oui. Nous sommes prêts à nous engager, sur l'heure, à fournir chaque jour mille gallons de goudron de lignite à qui voudra l'acheter.

Q. Que vaut un gallon de goudron?—R. Le goudron de lignite?

Q. Vous dites que le goudron est inutilisable; mais s'il valait quelque chose?—R. Un bon goudron vaut—celà dépend de l'endroit où il se vend—autour de $10 ou $15 la tonne.

M. Cowan:

Q. Vous pourrez, dites-vous, le brûler sous vos chaudières?—R. Oui.

Q. Pourquoi ne pas le vendre alors aux usines qui emploient des chaudières comme les vôtres?—R. Parce que les frais de transport en tueraient la valeur.

Le président:

Q. Pouvez-vous nous dire quelle est la valeur de cette substance comme combustible?—R. Son contenu en U.T.B. est d'à peu près 18,000; c'est un très bon combustible.

M. Cowan:

Q. Simplement pour satisfaire ma curiosité pouvez-vous me dire qui est propriétaire de l'usine que vous avez construite?—R. Je la crois la propriété commune des trois gouvernements.

Q. Ce qui veut dire qu'ils seront dans l'obligation de la maintenir toujours?—R. Ce sont eux qui en décideront. Notre mission sera accomplie dès que nous aurons soumis notre rapport qui non seulement relatera l'histoire de nos travaux, mais encore expliquera tous les procédés et fera connaître le coût de chaque opération.

Q. Je voulais me renseigner sur votre projet de distribution parce que les deux provinces de Manitoba et de Saskatchewan sont intéressées, financièrement, à cette entreprise et je croyais juste de répartir le produit en parts égales entre les deux, et vous assurer ainsi le maintien de leur appui?—R. Nous le ferons.

Q. Et l'entreprise devrait être permanente. Tant que je ferai partie du parlement fédéral je n'épargnerai aucun effort pour obtenir que le gouvernement national assure le maintien permanent de cette entreprise?—R. C'est le gouvernement qui en décidera. La situation actuelle veut que notre travail soit terminé dès que nous aurons soumis notre rapport.

M. Keefer:

Q. Savez-vous s'il s'est fait des recherches, de quelque nature qu'elles soient, sur le goudron? Vous avez des notes à ce sujet?—R. Quelques-unes, oui.

Q. Vous n'êtes pas vous-même en état de nous répondre là-dessus?—R. Non; nous produisons des briquettes pour le chauffage des domiciles.

Q. Mais cette question de goudron n'est-elle pas importante?—R. Franchement nous ne sommes pas de cet avis, pour le moment du moins; en effet, le problème de l'écoulement des dérivés est une question d'acheteurs et l'Ouest n'offre pas de marché

pour les dérivés. Peut-être y en aura-t-il avant bien longtemps. Les gens n'ont pas l'habitude de l'engrais chimique et le goudron ne s'adapte pas à un très grand nombre d'usages.

Q. Serait-ce possible d'en faire un combustible?—R. La chose est possible.

Q. On n'a pas tenté d'expérience de ce côté-là?—R. D'aucuns de New-York ont entrepris ces expériences, mais jusqu'ici leurs efforts n'ont pas porté fruit. Nous sommes entièrement au courant de ce qu'ils font.

Q. Et votre crédit ne vous permettait pas de consacrer un peu de travail à la sclution de ce problème?—R. Non; nous sommes déjà trop accaparés par ailleurs.

Q. Pouvez-vous nous communiquer quelque détails du developpement de l'industrie des briquettes aux Etats-Unis?—R. Je crois que je puis vous répondre là-dessus. En 1920 il y avait quinze fabriques de briquettes aux Etats-Unis et trois au Canada. Neuf usines produisent 567,000 tonnes, dont 480,000 confectionnées avec du poussier de l'anthracite ou du semi-antracite; le rendement total a une valeur de $4,250,000 soit $7.50 la tonne. Voici les chiffres pour le Canada:—

Le président:

Q. Est-ce que le rendement de ces usines augmente aux Etats-Unis?—R. Je crois qu'aux Etats-Unis comme au Canada, d'ailleurs ceux qui se sont intéressés directement à cette entreprise cherchaient à vendre des parts plutôt qu'à produire des briquettes. Ces 'promoteurs' nous ont occasionné bien des ennuis.

Q. Mais aujourd'hui l'industrie s'établit sur des bases solides?—R. Oui. Le Canada importe une quantité de plus en plus grande de briquettes américaines.

M. Ross:

Q. Le prix de la tonne était de combien, avez-vous dit?—R. A peu près $7.50.

Q. Livré à domicile?—R. Non, vendu à l'usine.

M. Keefer:

Q. Où sont ces usines?—R. *The Standard Briquette Company,* Kansas City, Missouri.

Q. Le Missouri ne produit pas de charbon.—R. Non; *The Scranton Anthracite Briquette Company,* à Dixon City, Pensylvanie.

Q. Est-ce là un centre de production?—R. Oui. Puis il y a la *Delparent Briquette Company,* à Parrott, Virginie; ses briquettes sont faites d'anthracite. *The Pacific Coast Coal Company,* à Renton, Washington; c'est là un centre de production. *The Lehigh Coal and Navigation Company,* à Lansford, Pensylvanie; un autre centre de production. *The Scott Briquette Company,* à Superior, Wisconsin.

Q. On fait à ces endroits la manutention et le transbordement des briquettes?—R. Oui.

Q. Où sont les usines canadiennes?—R. Il y en a une à Banff, ou plutôt à Bank-Head, et deux à Toronto; ce sont les seules qui méritent d'être mentionnées. L'usines du P.-C. à Bank-Head a produit, en 1911, 48,000 tonnes de briquettes; et en 1920, 141,700 tonnes. La compagnie A.B.C., de Toronto, a produit 12,000 tonnes en 1920; cette compagnie importe du poussier d'anthracite de la Pensylvanie et son agglomérant est formé moitié de sulfo-poix et moitié de poix-pétrole. La *Nukol Company,* de Torton, n'a pas présenté de rapport et je crois que la *Oakoal Coal Company,* organisée pour confectionner des briquettes, moitié vidanges moitié poussier de houille, a cessé d'exister.

M. Maharg:

Q. Ce projet est abandonné?—R. On le dit; je n'ai aucun renseignement sûr là-dessus.

M. Keefer:

Q. Que fait-on du poussier qui s'accumule dans les tas de charbon au haut des lacs?—R. A Winnipeg il s'est organisé une compagnie pour en faire des briquettes. M. Machray de Winnipeg était intéressé à ce projet. L'entreprise a été abandonnée, faute de capitaux. On voulait transporter le poussier à Winnipeg.

M. McKenzie:

Q. A propos de ce goudron; dans l'Ouest on emploie le goudron sur les chaussées?—R. C'est ce qu'on m'a dit, mais je ne me souviens pas de l'avoir constaté personnellement, sur les grand'routes j'entends. J'ai vu du goudron sur certaines rues de Winnipeg.

Q. Savez-vous si le goudron que donne votre procédé pourrait servir pour les chaussées?—R. On prétend qu'il ne s'y adapte pas.

M. Keefer:

Q. Vous avez parlé des épreuves, y compris l'épreuve de l'eau.

Le président:

Q. On se sert parfois de la farine comme agglomérant?—R. Oui; et son emploi nous a très bien réussi. Nous avons fait l'essai d'une ou deux des issues du blé de l'Ouest, comme le "red-dog" (chien-rouge), par exemple; je crois que, là-bas, on donne communément ce nom aux criblures de dernière qualité qui contient des semences nocives, telle la graine de moutarde.

M. MAHARG: On lui donne d'ordinaire le nom de farine indienne.

Le TÉMOIN: Nous nous servons du "red-dog" et de certaines de ces criblures dont l'Etat interdit la vente en Canada. Nos expériences à la recherche d'agglomérants ont produit des résultats d'un assez grand intérêt: une portion de ces issues de mouture remplaçait, à peu de chose près, deux portions de poix de goudron de houille. Par exemple, au lieu d'employer un liant de 10 pour 100, nous utilisions pour l'agglomération ce qu'on appelle une formule de mélange: à 100 parties de lignite carbonisé nous ajoutions tant de parties de liant. Les apparences font croire que ce procédé ne manquera pas de réussir commercialement et lorsque nous aurons commencé à fonctionner régulièrement ces issues de mouture se révéleront sans doute comme le meilleur succédané que nous ayons découvert.

M. Ross:

Q. Pour revenir à l'Ontario, croyez-vous que ces briquettes pourront jamais devenir une entreprise commerciale payante?—R. Non, pas avec le tarif actuel de transport des marchandises.

Q. Je veux dire pour remplacer l'anthracite?—R. Pas avec les taux actuels du transport des marchandises.

M. Cowan:

Q. Et à part cela?—R. Comme proposition physique?

M. Ross:

Q. Il y a aussi bien d'autres aspects à considérer. Si le coût de la production était abaissé, ou si vous êtes capables d'économiser vos sous-produits, elles pourraient devenir d'une certaine valeur pour l'Ontario?—R. Peut-être, mais je crois que le règlement de cette question reposerait en dernier lieu sur des raisons d'ordre économique. D'abord, vous avez les caractères physiques de ces briquettes à comparer avec les caractères physiques de l'anthracite. Ce sont des produits qui se font concurrence. Les briquettes sont presque aussi bonnes que l'anthracite et la question est de savoir combien moins vous désirez payer pour un produit ou combien plus. De plus, vous

avez les taux de transport. C'est purement une question d'ordre économique. A Toronto les briquettes se vendent facilement de 50 cents à $1, ou de $1 à $1.50 de moins par tonne que le prix régulier de l'anthracite.

Q. Dans l'ouest de l'Ontario on les vend à un prix bien inférieur à cela. Nous pouvions acheter les briquettes, l'hiver dernier, à $16 par tonne tandis que nous avions à payer $22 et $23 la tonne pour du charbon?—R. Une marge de $6 ou $7.

Q. Il s'agit d'une briquette ayant à peu près la grosseur d'un œuf et qui brûlait d'un beau feu clair, mais pas aussi ardent qu'avec l'anthracite. Je crois qu'elles venaient des Etats-Unis?—R. J'ignore quelle sorte de briquettes vous avez eues. Je sais que le gérant d'une des compagnies manufacturières de briquettes me disait, l'autre jour, qu'il n'avait aucune difficulté à trouver un marché pour leurs briquettes à une marge de $1.50.

M. McKenzie:

Q. Est-ce que je me trompe en disant que la consommation de l'anthracite dans l'Ontario est de 16,000,000 de tonnes?

M. KEEFER: Non, 3,000,000.

M. McKenzie:

Q. Supposons que le peuple d'Ontario se déciderait à mettre l'anthracite de côté pour prendre vos briquettes, quel capital serait nécessaire pour vous outiller de façon à remplir cette nouvelle demande—fournir des briquettes au lieu de l'anthracite—ne mentionnant pas le prix pour le moment—pour produire une quantité suffisante de briquettes pour prendre la place de 3,000,000 de tonnes d'anthracite?—R. Je ne pourrais vous donner qu'une réponse bien vague. Mettant de côté le capital au compte de l'exploitation vous pouvez prendre $250,000 pour une usine avec un rendement de 200 tonnes par jour.

Q. C'est là un caiptal-action fort peu élevé?—R. Mais il ne s'agit pas d'une usine pour le lignite. Je parle maintenant d'une installation pour l'achat du poussier d'anthracite et de sa mise en briquettes.

Q. Avec une usine que vous pouvez construire avec cette somme d'argent seriez-vous capable de suffire à un marché de cette importance? de prendre la place de 3,000,000 de tonnes d'anthracite?—R. Je n'ai pas bien saisi votre question.

Q. On dit que la consommation actuelle de l'anthracite, du charbon dur, dans l'Ontario est de 3,000,000 de tonnes. Nous parlons de nous suffire à nous-mêmes pour ainsi dire, et de nous tirer d'affaires avec ce que nous avons au Canada; l'une des choses qui pourraient être faites serait de remplacer l'anthracite par ces briquettes que vous manufacturez. En supposant que la nation se déciderait à ne plus utiliser de combustible sous la forme de l'anthracite et achèterait vos briquettes, ce que je désirerais savoir c'est le montant du capital-actions nécessaire pour vous outiller de façon à remplir les besoins de ce marché? Comprenez-vous cela?—R. Oui, je le comprends, mais je crains de ne pouvoir vous répondre. Le chiffre que je vous ai mentionné, $250,000, était pour une usine qui importe le poussier d'anthracite comme le fait la A.B.C., à Toronto. Il nous faudrait installer des étuves et des carbonisateurs d'une bien plus forte capacité.

M. Ross:

Q. Ce qui coûterait beaucoup plus cher?—R. La carbonisation de la lignite coûte encore plus cher.

Q. La quantité de la production annuelle dans cette usine serait seulement de 60,000 tonnes?—R. Oui.

Q. De sorte qu'il faudrait 50 usines semblables pour fournir au peuple d'Ontario 3,000,000 de tonnes?—R. Oui.

Q. Et d'après ce que vous dites la construction d'une usine de ce genre coûterait plus cher que $250,000 parce qu'il vous faudrait un outillage plus considérable?—

R. C'est, sans doute, une estimation bien vague, donnée uniquement d'après mes connaissances générales.

M. McKenzie:

Q. En supposant que le peuple de l'Ontario consente à payer le prix, seriez-vous capable, seriez-vous en mesure de produire cet article?—R. Voulez-vous dire techniquement, d'après les renseignements techniques que nous possédons.

Q. Laissez-moi vous donner un exemple. Un certain marchand de Toronto achète 10,000 paires de bottines d'un homme qui demeure aux Etats-Unis, et moi comme vendeur canadien je vais le trouver et je lui dis: "Lâchez donc cet Américain et prenez vos chaussures de moi." La première question que me poserait cet homme serait celle-ci, "Pouvez-vous me fournir les bottines"? Supposons que nous disions aux Américains, "Nous ne voulons plus de votre anthracite, nous allons nous arranger avec des briquettes de lignite de la Saskatchewan", est-ce que la Saskatchewan peut produire ces briquettes?—R. Il y a des quantités inépuisables de ce lignite dans la Saskatchewan.

M. Cowan:

Q. Tout ce qu'il faut de plus ce sont les usines?—R. Rien de plus.

M. Ross:

Q. En nous basant sur ce calcul ces usines nous coûteraient $12,500,000, et d'après ce que vous avez ajouté le coût serait peut-être plus élevé?—R. C'était là simplement une estimation faite à la grosse, que je faisais en esprit, de ce que coûterait une usine pour le traitement du poussier d'anthracite telle que celles qui ont été construites à Toronto par ces deux compagnies.

M. McKenzie:

Q. Elles importent ce poussier?—R. Oui.

Q. L'idée est de s'arranger sans avoir besoin d'importer quoi que ce soit en fait de combustible, et je désire savoir de vous si votre compagnie peut faire quelque chose en fait de produire un article pour le remplacer? Il y a un approvisionnement inépuisable de ce lignite et si on peut trouver les capitaux et si les travaux peuvent se faire avec économie, le monde entier peut être approvisionné.

M. H. M. E. KENSIT est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quel est votre fonction dans la division fédérale des forces hydrauliques ici? —R. Ingénieur de l'énergie électrique.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Depuis 1912.

Q. Quelle expérience avez-vous eue avant cela?—R. Je me suis occupé des travaux de génie, en fait d'énergie électrique pendant les trente dernières années et dans la Grande-Bretagne et au Canada. Pendant plusieurs années j'ai été au service de la maison *Smith, Kerry and Chase,* de Toronto, pour examiner et faire rapport sur les divers projets d'établissement de force motrice. Peu de temps après j'ai été nommé à la division fédérale des forces hydrauliques.

Q. Vous avez un exposé à soumettre au comité?—R. Oui, j'ai un exposé à faire que j'ai ici.

Le PRÉSIDENT: Je dois expliquer au comité que nous nous sommes entendus avec M. Kensit, qui a de nombreux renseignements à communiquer au comité, en vue de lui faire préparer son exposé de manière à pouvoir l'insérer au dossier, et à moins que le comité ne désire lui faire lire nous allons le déposer.

Le TÉMOIN: M. le président, et messieurs, au nom de la division fédérale des forces hydrauliques je désire vous soumettre quelques détails concernant le rapport qui existe entre nos ressources hydrauliques exploitées, et non exploitées, et la consommation du charbon. Nous avons réuni les détails à ce sujet sous une forme condensée et sous une forme que nous avons cru devoir être le plus utile au comité. J'ai ici un exposé qui les renferme tous et j'ai aussi des diagrammes faits sur une grande échelle. Je n'ai pas l'intention de lire cet exposé, mais j'aimerais à en lire certains extraits afin que vous ayez une idée générale de la situation, de la relation entre l'énergie hydraulique et la houille, et ensuite, avec votre permission, j'aimerais à pendre les diagrammes sur le mur et cela, je crois, vous donnera une idée raisonnable de la question. Je crois que vous trouverez les diagrammes très intéressants. Maintenant cet exposé est illustré de tableaux et de diagrammes qui rendent la chose claire, mais on ne peut pas lire cela sous cette forme et je me propose de lire quelques extraits de cet exposé afin que vous puissiez saisir le caractère de la situation avant de placer les diagrammes sur le mur, si cela vous est agréable.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: Je vais déposer le tout de sorte que vous l'aurez tout entier.

REMARQUE:—Pour le rapport complet de l'exposé condensé suivant voir l'annexe à la fin du volume.

EXPOSÉ CONDENSÉ

Le présent exposé renferme d'abord un tableau des forces hydrauliques exploitées per capita, au Canada et dans les Etats-Unis, d'après lequel il sera constaté que le Canada a exploité 194 pour cent d'énergie hydraulique per capita de plus que les Etats-Unis et il démontre, de plus, combien cela a eu pour effet de remédier à la situation concernant le charbon au Canada.

La "Zone aiguë du combustible" sert à désigner ces endroits du Canada qui produisent peu de charbon, ou n'en produisent pas du tout, et qui sont plus ou moins sous la dépendance de produits importés, et elle est désignée sur la Planche II. La Saskatchewan est comprise sur la carte parce qu'elle importe une petite quantité de charbon des Etats-Unis. La "Zone aiguë du combustible" est réellement formée par les provinces de Québec, Ontario et Manitoba, et cette zone consomme 59 pour cent du total de la consommation du charbon au Canada et elle importe 94.5 pour cent de cette quantité.

C'est précisément dans cette zone que le gros de nos ressources hydrauliques au Canada est situé, comme on peut le voir par la Planche 3. Ce diagramme est rédigé par provinces, indiquant la consommation de charbon et la quantité d'énergie hydraulique utilisable dans chacune et l'équivalent en charbon de cette énergie hydraulique—ce calcul est basé d'après 10 tonnes par cheval-vapeur-année.

Une analyse des principaux usages de la houille aide considérablement à faire comprendre comment la consommation du charbon est influencée par le développement de la force motrice hydraulique. Cet aspect a été traité dans l'exposé, en comparaison avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, de deux manières: premièrement en indiquant la proportion pour cent pour chacun des principaux usages comparée au total de la consommation pour toutes les fins connues, et deuxièmement l'usage per capita pour différentes fins.

Les chiffres les plus remarquables dans le premier tableau sont ceux qui indiquent le fardeau des chemins de fer qui est dû, sans doute, à la grande

[M. H. M. E. Kensit.]

distance parcourue en comparaison avec la population.

La proportion du charbon utilisé sur les chemins de fer est au Canada 50 pour cent de plus qu'aux Etats-Unis et 430 pour cent de plus que dans le Royaume-Uni.

Les chemins de fer du Canada consomment environ 15,000,000 de petites tonnes de charbon, et ceux des Etats-Unis 15,000,000 de grosses tonnes, soit une différence de 12 pour cent, mais les différentes populations desservies sont de 9,000,000 et 45,000,000 respectivement.

Cela peut bien être désigné comme le fardeau des chemins de fer au Canada et nous conduire à la question de l'électrisation des chemins de fer au moyen des ressources abondantes de forces hydrauliques utilisables; l'exposé traite encore de cette question.

Au Canada les usines d'énergie électrique fonctionnent principalement au moyen de la force motrice hydraulique; dans les Etats-Unis c'est surtout par le charbon; mais dans le Royaume-Uni c'est presque exclusivement avec le charbon. Par conséquent, le pourcentage du charbon ainsi utilisé est de 73 pour cent plus élevé dans les Etats-Unis, et de 545 pour cent plus élevé dans le Royaume-Uni qu'au Canada.

Dans le deuxième tableau il est indiqué que l'emploi du charbon per capita est de 159 pour cent plus élevé dans les industries et de 150 pour cent dans les usines d'énergie électrique des Etats-Unis que dans celles du Canada, et que la moyenne générale de la consommation du charbon aux Etats-Unis est de 50 pour cent plus élevée qu'au Canada.

Il semble évident qu'il y existe un rapport direct entre ce fait et le fait que la puissance hydraulique exploitée per capita au Canada est de 194 pour pour cent plus élevée au Canada qu'aux Etats-Unis. De plus, il semble raisonnable, surtout si l'on tient compte de notre climat plus froid, que sans l'exploitation de notre puissance hydraulique le total de la consommation du charbon au Canada serait de 50 pour 100.

Cinquante pour cent de la présente consommation totale c'est 17,613,000 tonnes qui, au prix moyen de $8.32 par tonne, représentent $146,500,000 par année, et cela représente la nature du montant additionnel annuel qui devrait être dépensé pour du charbon de provenance étrangère ainsi que pour les frais de transport si le développement de ces forces hydrauliques avait été négligé.

Cela s'applique aux temps présents. Cette somme n'aurait pas été aussi considérable, mais dans l'avenir elle sera plus élevée, à cause de l'augmentation de la consommation et de l'augmentation probable du coût ordinaire du charbon, tel que démontré au paragraphe suivant.

Prix futur du charbon.—Le *"Progress Report of the United States Super Power Survey"*, en date du 24 février 1921, et soumis par le Secrétaire de l'Intérieur au Président des Etats-Unis, contient la remarque suivante:

> "Une conférence avec les autorités des houillères indique qu'un prix raisonnable, en moyenne, pour le prix de revient du charbon en 1919 était de $2.90 à la mine, et pendant la période depuis cette date jusqu'en 1920, de $3.50 la tonne."

Cela semble indiquer que le prix moyen pour les dix années suivantes sera au-dessus de 20 pour cent de plus qu'en 1919.

Capitaux placés dans les établissements d'énergie hydraulique.—Approximativement le total de la puissance hydraulique exploitée présentement au Canada est de 2,459,200 c.v. et "le placement moyen par cheval-vapeur installé est $217". (Division fédérale de la Statistique), de sorte que le capital total dépensé pour le développement des forces hydrauliques est près de $534,000,000.

[M. H. M. E. Kensit.]

Cela représente de l'argent placé dans une industrie domestique et sur ce placement 83 pour cent, ou $445,000,000, se trouvent dans la zone aiguë du combustible.

Sans un placement de ce genre destiné à ces fins particulières, il semble, tel que démontré à la page 9, que le Canada dépenserait maintenant quelque $146,500,000 par année en importation additionnelle de charbon.

Il semble donc évident, vu la nouvelle augmentation dans le coût du charbon qui sera probablement maintenue, que l'économie pratiquée par la diminution de la quantité de charbon importée, due à l'exploitation de nos ressources hydrauliques, représente, maintenant au point de vue national, 27·5 pour cent par année sur les capitaux qui ont été placés dans cette industrie et qui ont rendu ce résultat possible.

Pour résumer dans un coup d'œil la situation présente et future deux diagrammes ont été préparés afin de faire voir la relation entre la consommation du charbon et l'exploitation des ressources hydrauliques de 1907 à 1920 et la relation du charbon et l'exploitation des ressources hydrauliques de 1907 à 1920 et la relation probable jusqu'en 1930.

Il s'agit des Planches V et VI. La première indique l'effet du développement de l'énergie hydraulique sur la consommation du charbon en tenant compte de toutes les qualités de charbon. Vu que nous sommes pressés je passerai à la Planche VI laquelle se rapproche davantage des conditions fondamentales, vu qu'elle ne s'occupe que des sortes de charbon pour lesquelles le développement de l'énergie hydraulique peut faire de la différnce.

En considérant l'effet du développement des forces hydrauliques sur la consommation du charbon il faut se rappeler que cet effet ne se fait pas sentir dans l'usage de l'anthracite pour le chauffage des maisons ni dans celui de la houille sur les locomotives. Dans ce dernier cas, l'électrisation seule pourrait avoir quelque influence.

La Planche VI indique donc la relation des forces hydrauliques exploitées avec la consommation de la houille bitumineuse et du lignite, à la fois d'origine domestique et étrangère, mais exclusion faite de la houille employée sur les locomotives.

On remarquera que la ligne "Equivalent en charbon des forces hydrauliques exploitées" a atteint et dépassé la ligne de la consommation du charbon mou en 1908 et dépassa la ligne des totaux de la consommation des charbons mous en 1913, et elle est encore bien au-dessus des deux malgré les embarras financiers concernant la mise à exécution des projets de développement hydraulique dus à la guerre et aux conditions d'après-guerre.

En faisant l'estimation des augmentations jusqu'en 1930 on remarquera que l'augmentation dans l'exploitation des ressources hydrauliques n'est pas censée devoir être plus considérable que pendant les périodes de guerre et d'après-guerre, et que les augmentations dans la consommation du charbon sont indiquées sous forme de projection de la ligne se réunissant aux consommations des huit années précédentes.

On verra d'après ce diagramme (Planche VI, page 16), malgré la situation financière qui a nui au développement de cette industrie depuis 1914, que l'"Equivalent en charbon des forces exploitées" a été en 1920 de 12½ pour cent plus considérable que la consommation totale de charbon mou (moins celle pour les locomotives), et en 1930 il devra être de 40 pour cent plus élevé.

Il serait bon de répéter ici quelques-uns des points que l'on a déjà fait ressortir afin qu'on puisse les considérer ensemble avec les précédents:

La consommation de charbon per capita aux Etats-Unis est de 50 pour cent plus élevée qu'au Canada, ce qui s'explique principalement par le fait que le

développement per capita des ressources hydrauliques au Canada y est de 194 pour cent plus avancé qu'aux Etats-Unis. Autrement le climat plus froid serait supposé conduire à un résultat tout contraire (page 9).

L'économie consécutive en charbon représente maintenant $146,500,000 par année (page 9) et vu l'augmentation nouvelle dans le coût du charbon, cette somme représente, au point de vue national, un rendement de 27·5 pour cent par année sur les capitaux placés dans les établissements de force hydraulique (page 10).

Le total de la puissance hydraulique maintenant exploitée au Canada est de 2,459,000 c.v., et les capitaux ainsi placés sont de $534,000,000, dont plus de de 83 pour cent sont placés dans les limites de la zone aiguë du combustible.

Les détails qui précèdent ont été préparés afin de démontrer l'influence de l'exploitation des forces hydrauliques en vue de conduire à l'économie du combustible et dans les résultats obtenus par le passé et pour ce qui concerne l'avenir. Nous soumettons que les résultats réels obtenus jusqu'ici démontrent amplement la valeur et l'importance de cette source d'énergie et d'économie en combustible et la nécessité d'encourager par tous les moyens possibles les projets d'établissements de ce genre.

Maintenant je désirais bien mettre le diagramme sur le mur.

M. COWAN: Il me semblerait que le Canada a fait beaucoup plus que je ne me le serais jamais imaginé. Une économie de $159,000,000 par année, c'est une grosse affaire.

M. Keefer:

Q. Lorsque vous avez voulu nous donner les chiffres des capitaux placés, où avez-vous pris ces renseignements?—R. J'ai pris les chiffres donnés par le Bureau fédéral de la statistique.

Q. Vous ne savez pas combien de ce capital est réel ou combien est mouillé?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Kensit?

M. Blair:

Q. Ces $217 par cheval-vapeur, est-ce que cela comprend la transmission?—R. Oui, monsieur, tout compris, transmission, sous-stations et postes de réception; tout excepté la distribution dans les villes.

Q. Pouvez-vous nous donner les chiffres relatifs aux forces hydrauliques non exploitées dans le Manitoba, l'Ontario et Québec?—R. Les forces hydrauliques non exploitées sont données dans chaque cas sur le diagramme. Les chiffres sont contenus dans l'exposé et le diagramme lui-même est là.

M. McKenzie:

Q. M. Kensit a fait une comparaison entre la force motrice en chevaux-vapeur utilisée dans les Etats-Unis et celle qui est utilisée au Canada?—R. Oui.

Q. Que prenez-vous pour base en fait de chevaux-vapeur? Vous dites qu'il y a une plus forte proportion per capita de force motrice utilisée aux Etats-Unis qu'au Canada?—R. Oui, per capita. Le développement de la force motrice hydraulique per capita au Canada est de 194 pour cent plus élevé qu'aux Etats-Unis.

Q. Mais en prenant la force hydraulique, l'énergie par la vapeur et la force motrice—appelez cela chevaux-vapeur si vous le désirez—quelle comparaison faites-vous per capita entre les deux pays?—R. Je ne puis pas vous donner cela, je n'ai pas fait le calcul pour tous les différents moyens d'utiliser la force motrice. J'ai les chiffres pour la puissance hydraulique, mais je ne les ai pas pour toutes les sortes d'énergies y compris la vapeur.

Q. Quand vous calculez qu'il y a per capita aux Etats-Unis, plus de force motrice utilisée qu'au Canada êtes-vous bien certain que la proportion différentielle est la cause d'un grand emploi de l'énergie hydraulique au Canada?—R. Je le crois. J'ai calculé tout cela dans les plus grands détails, concernant tous les principaux emplois du charbon pour le Canada, les Etats-Unis et le Royaume-Uni, indiquant là où se trouvait l'excédent dans les principaux usages du charbon. C'est compris dans l'exposé que j'ai soumis au comité. Je pourrrais maintenant vous montrer les tableaux qui donnent ces renseignements plus détaillés.

Q. Supposons que vous constatez que dans les Etats-Unis la proportion per capita est de, disons, 100 chevaux-vapeur pour chaque homme, femme et enfant dans les Etats-Unis. Cela peut être une comparaison ridicule, mais suposons que chaque homme, femme et enfant des Etats-Unis utilise une force égale à 100 chevaux-vapeur; il peut y avoir pour notre population une proportion beaucoup plus faible ou beaucoup plus forte au Canada?—R. Oui, cela est vrai.

Q. Mais nous n'avons aucun moyen de savoir si nous avons autant besoin d'énergie au Canada qu'aux Etats-Unis, parce que les industries, le volume de la force chevaux-vapeur ou de la puissance hydraulique nécessaire à un pays dépend beaucoup de la multiplicité des industries, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Seriez-vous prêt à dire en tenant compte de la population dans les deux pays, qu'ils ont beaucoup plus d'industries aux Etats-Unis que nous n'en avons?—R. Ils en ont plus, je crois, c'est plus un pays de manufactures que le nôtre.

Q. Et ils utiliseraient plus de force motrice que nous ne le faisons?—R. Oui, mais les industries sont toutes concentrées dans une très petite section du pays.

M. Cowan:

Q. Je crois que le cas n'est pas présenté d'une manière raisonnable. Je dis que le nombre des industries de ce pays dépendrait plutôt de sa capacité à produire et si vous développez vos établissements de force hydraulique vous aurez plus d'industries?—R. Assurément.

Q. Il n'en tient qu'à nous d'utiliser les ressources hydrauliques que nous avons pour faire de notre pays un pays industriel?—R. Les autorités américaines prétendent que les forces hydrauliques sont rares dans le district qui renferme leurs industries, c'est-à-dire dans le district de l'est, entre Washington et Boston. C'est dans ce district que le plus grand nombre des industries sont réunies et c'est dans ce district que l'obligation existe d'employer du charbon parce qu'il n'y a pas assez de forces hydrauliques pour faire le même travail même si elles étaient toutes exploitées.

Q. La situation dans l'Ontario et Québec est telle qu'avec les ressources énormes de puissance hydraulique qui s'y trouvent, si ces dernières étaient développées, ces deux provinces deviendraient le centre industriel le plus important sur le continent Américain?—R. C'est possible.

M. McKenzie:

Q. Le docteur Cowan ne semble pas comprendre ma question. Vous dites que notre consommation de charbon per capita au Canada est moins élevée qu'aux Etats-Unis?—R. Cela comprend toutes sortes d'usages, d'après le total des rapports faits au gouvernement des Etats-Unis.

Q. Et vous attribuez cette différence à la plus grande exploitation des forces hydrauliques au Canada?—R. Oui.

Q. Ce que je désire savoir c'est ceci: est-ce que nous sommes bien certains de pouvoir en arriver à cette conclusion que telle en est la raison?—R. Si vous lisez l'exposé tout entier je crois que vous serez passablement convaincu sur ce point.

Q. Il me vient à l'esprit que la raison est qu'ils ont plus d'industries aux Etats-Unis que nous n'en avons et qu'ils brûlent par conséquent plus de charbon.

M. Cowan:

Q. Vous êtes membre de la Commission des forces hydrauliques?—R. Je fais partie de la division fédérale des forces hydrauliques du ministère de l'Intérieur.

Q. N'y existe-t-il pas une commission?—R. Il y a une commission des forces hydrauliques du Canada.

Q. Est-ce que les membres en sont payés?—R. Oui, quelques officiers sont rémunérés, mais c'est une organisation consultative tandis que la division fédérale des forces hydrauliques est une division exécutive en ce qui concerne les forces hydrauliques qui tombent sous l'autorité du ministère de l'Intérieur. La Commission des forces hydrauliques du Canada constitue une organisation consultative et d'étude, ce n'est pas un corps exécutif.

Q. Ils ne sont pas rémunérés?—R. Le personnel est rémunéré.

Q. Les commissaires eux-mêmes?—R. Les membres eux-mêmes de la commission ne le sont pas.

Q. Ils accordent leurs services gratuitement au gouvernement fédéral?

M. COWAN: Je voulais justement me renseigner là-dessus.

M. Keefer:

Q. La Commission des forces hydrauliques est composée de différents ingénieurs venus des divers ministères qui sont des officiers du gouvernement fédéral?—R. Oui.

Q. Et ils donnent leur avis sur ces problèmes?—R. Oui, et la Commission des forces hydrauliques est présidée par le ministre de l'Intérieur. Elle est composée des fonctionnaires importants de chacun des ministères qui sont intéressés à la question de la force motrice, soit hydraulique soit mécanique.

Q. Il semblerait que cet arrangement donne une très bonne satisfaction?—R. Oui.

Le comité ajourne jusqu'à demain, à 10.30.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ 425
VENDREDI, le 13 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour s'enquérir de tous les sujets qui concernent l'avenir de l'approvisionnement du combustible au Canada s'est réuni à 10.30 a.m., le président, M. Steele, occupant le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Le comité voudra vien venir à l'ordre. On avait annoncé au cours des séances précédentes du comité que M. Arthur White, de la Commission de Conservation, paraîtrait devant le comité. Hier après midi le greffier a reçu par le téléphone un message de la Commission de Conservation que M. White était parti hier pour Toronto et qu'il lui serait impossible d'être présent à la séance du comité aujourd'hui. C'est là toute l'information que nous en avons excepté qu'il n'est pas ici. Je devrais vous dire, juste à ce moment-ci, que vers les premiers jours dans l'histoire du comité le colonel Peck, de la Colombie-Britannique, en conversation avec moi, me priait de faire entendre M. Scott, de Québec, relativement à la question du district houiller de la rivière Skeena. J'ai répondu que nous nous efforcerions de nous rendre à son désir si la chose était possible, mais vu que le temps est un élément bien précieux il peut se faire que nous ne puissions lui fixer une date. Il n'y a pas eu d'arrangements pour que M. Scott soit entendu, mais M. Scott a comparu devant le comité du Sénat hier—le comité du Sénat sur les ressources naturelles—qui siégeait hier et aujourd'hui, et il est ici maintenant si le comité désire l'entendre. Je lui ai dit que nous tâcherions de lui donner quelques instants à une séance du comité pour nous parler de cette zone si intéressante du nord de la Colombie-Britannique qui vient justement de s'ouvrir.

De plus il y autre chose. Comme vous le savez, il y a quelque jours le comité envoya un télégramme aux exploiteurs des houillères de la Nouvelle-Ecosse au sujet de l'assignation de leurs apurateurs. Voici le télégramme envoyé par le greffier:

OTTAWA, Ontario, le 11 mai 1921.

M. D. H. MCDOUGALL,
Vice-président, Dominion Coal Company,
Montréal, Québec.

"A une réunion du comité sur le combustible ce matin j'ai reçu instruction de vous demander de faire comparaître vos apurateurs McCall et Gordon avec les documents nécessaires devant ce comité pas plus tard que vendredi, le 13 courant, à dix heures, dans la salle quatre cent vingt-cinq, dans la Chambre des Communes."

Hier après midi le greffier a reçu la dépêche suivante:

MONTRÉAL, le 12 mai 1921.

THOS. HOWE,
Secrétaire parlementaire du comité sur le combustible,
Ottawa, Ont.

"Votre télégramme reçu. Soumettons la question à nos représentants légaux et répondrons après qu'ils auront réfléchi à la chose. Vu que les conditions ne sont plus les mêmes, je n'ai pas envoyé au Dr Steele la lettre mentionnée dans mon télégramme du 10 mai."

D. H. McDOUGALL.

Pour continuer avec cette question l'on me dit que M. Chrysler, C.R., d'Ottawa, est présent aujourd'hui et désire dire quelque chose au comité en faveur des exploiteurs de houille. Est-ce le désir du comité que M. Chrysler soit entendu?

M. COWAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Que quelqu'un veuille donc faire une motion à cet effet.

M. COWAN: Je propose qu'il soit entendu.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Cowan, appuyé par M. Blair, que M. Chrysler soit entendu au nom des exploiteurs de charbon.

M. F. H. CHRYSLER, C.R.: M. le président et messieurs les membres du comité, j'ai préparé mes remarques par écrit parce que je désirais être prudent dans ce que j'avais à dire vu que la question est délicate sous bien des aspects. L'attitude des compagnies est celle-ci, elles désirent se soumettre le plus possible aux demandes du comité et lui fournir tous les renseignements raisonnables. En même temps, elles ne sont pas prêtes, pas ce matin du moins, à se rendre à la requête contenue dans la résolution adoptée par le comité le 26 avril dernier. Voici l'exposé que j'ai préparé. (Lisant):

> "J'ai reçu instruction de comparaître devant cet honorable comité de la Chambre des Communes en qualité de représentant légal de la *Dominion Coal Company* et de la *Nova Scotia Steel & Coal Company*, relativement à un télégramme que M. McDougall, le président de la *Nova Scotia Steel & Coal Company*, a reçu. Je n'ai pas lu le télégramme, mais on me dit qu'en substance il exige que M. McDougall fasse venir devant le comité les apurateurs de la *Dominion Coal Company* dans le but de produire les documents mentionnés dans la résolution adoptée le 26 avril 1921."

A la page 261 du rapport officiel de la preuve prise par le comité ce jour-là la résolution originale et la résolution supplémentaire sont imprimées.

La résolution originale est comme suit:—

> "Les exploiteurs de houillères appelés comme témoins par ce comité seront obligés de fournir au comité les états mensuels détaillés depuis 1912 jusqu'à date concernant le prix de revient du charbon par tonne indiquant séparément dans lesdits états tous les item qui concourent à constituer ledit prix de revient, les dits états devant être vérifiés par leurs apurateurs."

Voici la deuxième résolution adoptée le 26 avril:—

> "Les apurateurs de toutes les compagnies de charbon comparaîtront personnellement devant le présent comité avec les relevés originaux concernant le prix de revient mentionnés dans la résolution du 21 avril dans le but d'être interrogés à leur sujet."

La deuxième résolution diffère de la première en ce que les apurateurs de toutes les compagnies de charbon sont appelés à comparaître personnellement devant votre comité avec les relevés originaux concernant le prix de revient mentionnés dans la résolution du 21 avril dans le but d'être interrogés à leur sujet.

La résolution originale, telle que rédigée, ne mentionnait pas les relevés originaux du prix de revient, mais référait aux états mensuels détaillés à partir de l'année 1912 jusqu'à date, et les compagnies sont sous l'impression que la deuxième résolution a pour but de remplacer la première.

Les relevés originaux du prix de revient dont il est question dans la résolution subséquente sont des états mensuels préparés pour les fins d'exploitation de la compagnie indiquant pour chaque mine les frais des travaux de cette mine en particulier pendant ce mois, y compris tous les travaux à l'intérieur et à l'extérieur de la mine qui directement sont associés à l'exploitation de cette mine. Ils ne font qu'indiquer les frais d'exploitation de cette mine en particulier mais ils n'indiquent pas, d'aucune

manière précise, le coût de la production et de la mise sur le marché du charbon de la compagnie ni aucun des autres éléments du coût excepté ceux de la main-d'œuvre et des matériaux à la mine.

Les compagnies ne sont pas en mesure de dire, pour le moment, si les relevés originaux du prix de revient à toutes les mines, ou à aucune d'entre elles, de 1912 à 1920, ont été conservés.

En supposant, pour les fins présentes, que les rapport pour les neuf dernières années qui ont été demandés n'ont pas été détruits et qu'il aient été rédigés mensuellement, il y aurait en tout 108 états pour chacune des quelque 30 mines, ce qui fait un total de 3,200 états.

Dans le peu de temps accordé par le comité, les apurateurs ne peuvent pas s'assurer de l'existence de ces relevés ni les réunir pour vous les apporter.

Dans tous les cas, les compagnies soumettent respectueusement que pour les fins d'étude du comité, les relevés concernant les dépenses de la nature décrite ne sont d'aucune utilité relativement à la question qui lui a été soumise par la Chambre, savoir " s'enquérir sur tous les sujets qui intéressent l'approvisionnement futur du combustible au Canada."

La preuve entendue devant le comité de la part de plusieurs témoins indique que les conditions en ce qui concerne les frais d'exploitation ont changé sous bien des rapports depuis 1912, et si les chiffres de ces premières années sont pris pour des fins de comparaison ils seraient injustes pour les compagnies et aptes à tromper les membres du comité dans l'enquête qu'ils poursuivent.

De plus, les relevés originaux du prix de revient ne font qu'indiquer, pour les fins d'exploitation, les frais encourus à chaque mine pour la main-d'œuvre et les matériaux pour chaque période d'un mois, et ils varient de mois en mois, d'année en année, et d'une mine à une autre, de sorte que toute déduction faite d'aucun de ces relevés séparément serait inexacte et n'aiderait pas le comité à reconnaître le coût réel de la production du charbon dans les mines exploitées par les compagnies en question.

Les compagnies soumettent respectueusement que des renseignements d'une nature aussi partielle et erronée donnés au public produiraient non seulement une fausse impression auprès du Parlement et aussi auprès du public mais feraient encore un grand tort aux intérêts de l'industrie houillère et à l'avenir de l'industrie minière dans la Nouvelle-Ecosse.

Si, après plus ample délibération, le comité désire des renseignements plus complets relativement à la position financière et au coût de production aux mines et que ces renseignements peuvent être exigés d'après les termes de la résolution par laquelle le comité a été institué, les compagnies soumettent respectuusement que l'enquête devrait aussi s'appliquer aux frais identiques de tous les exploiteurs, que ce soit des compagnies ou des individus qui font concurrence à nos compagnies, au Canada et aux Etats-Unis, et que les mêmes renseignements soient exigés de tous les exploiteurs en même temps.

Les compagnies soumettent respectueusement à votre honorable comité qu'elles n'ont pas eu assez de temps depuis que le télégramme du Président a été reçu par M. McDougall pour voir si les états mensuels demandés existent encore, ni pour savoir combien de temps il faudrait pour les obtenir.

Lorsque ces états auront été trouvés, s'ils existent, les compagnies vous prient respectueusement qu'on leur accorde du temps pour soumettre ces états et toutes questions touchant leur production à leurs représentants légaux avant que le comité ne prouve aucune action dans le but d'en imposer la production.

Dans tous les cas, quelle que soit la procédure que cet honorable comité juge à propos de suivre dans son enquête les compagnies soumettent respectueusement que ce comité ne devrait pas entreprendre une enquête sur les affaires financières de ces deux compagnies sans donner à ces compagnies l'occasion d'étudier leur position et d'être entendues devant le comité après que le comité aura définitivement décidé de la nature des renseignements à exiger.

[M. F. H. Chrysler, C.R.]

Voilà tout, M. le président, et je soumets ce qui précède à la considération du comité.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu les remarques du représentant légal des exploiteurs de charbon, que désire faire le comité à ce sujet?

M. CHISHOLM: Il n'y a pas de doute qu'elles ignorent si elles ont ces relevés ou non. Il est bien évident qu'ils ne sont pas encore en route.

M. COWAN: Il me paraît bien évident que si les remarques de l'avocat sont fondées la compagnie ne conduit pas ses affaires d'après des principes d'affaires. N'importe quelle compagnie qui conduit un commerce devrait avoir ces renseignements. Je considère qu'il est nécessaire, si nous devons faire une enquête, que nous sachions quelque chose du coût de la production du charbon dans notre pays du Canada, et je crois que ces relevés devraient être déposés.

M. CHISHOLM: Elles ne peuvent pas produire ce qu'elles ne peuvent pas avoir. Si leur prétention est fondée, qu'elles n'ont pas ces documents—elles ne disent pas qu'elles ne les ont pas, mais disent qu'il est douteux qu'elles les aient ou non—si elles ne les ont pas nous ne pouvons pas les forcer à les produire.

M. COWAN: Je suis sous l'impression que cette compagnie a simplement voulu se moquer des instructions du comité, et rien de plus, et je n'aime pas du tout à servir de jouet.

M. MAHARG: N'y a-t-il pas un représentant de ces compagnies qui peut parler en faveur de la compagnie?

Le PRÉSIDENT: Pas à ma connaissance. Je crois que M.. Chrysler a été demandé par la compagnie à comparaître pour présenter cet exposé en leur faveur.

M. CHRYSLER: Oui.

M. MAHARG: Le comité ne l'a pas traité comme un témoin. Il nous a fait un exposé ici de la procédure que nous avons suivie avec les témoins qui l'ont précédé depuis le commencement de l'enquête. Je croyais qu'il ne faisait que présenter un exposé en faveur de la compagnie. Je suppose que c'est cela qu'il faisait, mais j'aimerais à savoir si M. Chrysler est prêt à rendre témoignage comme un témoin ordinaire et répondre aux questions au nom de la compagnie. Nous ne pouvons faire aucun progrès à moins d'avoir ce privilège.

M. CHRYSLER: Certainement non, je suis leur avocat-conseil seulement, et je ne suis pas un témoin.

M. MAHARG: C'est là ce que je voulais savoir. Est-ce qu'il y a ici un représentant de l'une ou l'autre de ces compagnies qui peut rendre témoignage et répondre aux questions concernant le sujet discuté par M. Chrysler—non pas sur la condition générale aux mines ni quoi que ce soit de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Pas à ma connaissance. M. Chrysler est la seule personne dont on m'a annoncé la présence ici. Je n'ai pas jugé nécessaire de l'assermenter comme témoin parce qu'il n'est pas venu ici comme témoin. Il n'a fait que lire un exposé au comité comme représentant légal de la compagnie.

M. COWAN: En négligeant de comparaître ici elles ont refusé d'obéir au mandat émis par le présent comité et je crois qu'elles devraient être traitées de la même manière que les autres personnes qui refusent d'obéir à un mandat de comparution—c'est-à-dire que nous devrions en faire rapport à la Chambre et laisser cette dernière en disposer.

Le PRÉSIDENT: Ce qu'il y a devant le comité c'est un exposé des raisons pour lesquelles elles ne soumettent pas au comité les renseignements demandés.

M. MCKENZIE: Il n'y a qu'une chose à faire pour nous si nous n'acceptons pas ces raisons; c'est de référer la question à la considération de la Chambre et laisser l'affaire là. Nous n'avons aucune autorité à obliger, ou à prendre aucune mesure drastique en vue de forcer qui que ce soit à comparaître devant nous. Si quelqu'un

refuse notre requête ordinaire de venir ici nous avons à apporter la chose à la Chambre qui déterminera selon son bon plaisir la conduite à tenir dans la circonstance.

M. Ross: C'est là un point sur lequel j'ai mes doutes.

M. McKenzie: La chose ne fait aucun doute.

M. Ross: Je suis d'avis qu'il y en a. Je cherche à me renseigner maintenant. J'ai beaucoup, beaucoup de respect pour votre opinion, mais avez-vous, M. le président, consulté quelqu'un pour savoir si nous avons le pouvoir, en vertu de nos attributions, d'appeler des témoins et demander la production de papiers et de documents? J'oserais penser que ce pouvoir nous a été conféré par la Chambre afin que nous prenions action nous-mêmes, mais je ne connais pas la coutume. Connaissez-vous la pratique et les pouvoirs du comité sous ce rapport? N'y a-t-il rien dans les règlements?

M. Cowan: Si les attributions du comité ne sont pas assez grandes, alors nous devons demander plus de pouvoirs pour en arriver à ce que nous désirons.

M. McKenzie: La règle est bien établie; refuser de comparaître devant ce comité est une offense de la même classe que le refus de répondre une fois qu'un témoin comparaît. Tout le monde comprendra cela. Faire venir des témoins ici et après qu'ils sont rendus les voir refuser de répondre, c'est une situation bien malheureuse. Comme de raison il reste à rapporter la chose à la Chambre, le témoin est sommé de comparaître à la barre de la Chambre et on dispose de son cas, probablement il est possible qu'il soit mis en prison. Depuis que je suis député nous avons eu des témoins dans cette Chambre qui ont refusé de répondre à des questions et ils ont été rapportés à la Chambre et sommée de comparaître à la barre et puis emprisonnés. Il n'y a aucune différence entre refuser de venir et refuser de répondre une fois rendu. La procédure est la même. Ils sont appelés à comparaître à la barre....

M. Blair: Par le comité?

M. McKenzie: Par le président de la Chambre. Je suis certain que le Dr Steele était ici quand un homme a été emprisonné dans la tour il y a trois ou quatre mois.

Le président: Je n'aimerais pas à émettre d'opinion au sujet des pouvoirs que possède le comité en ce qui concerne la comparution des témoins.

M. Hocken: Pourquoi ne pas référer la chose au ministère de la Justice pour avoir sa décision?

Le président: Le plus grand doute que j'ai....

M. McKenzie: Je vous ai dit ce qui avait été fait dans des cas semblables.

Le président: Le plus grand doute que j'ai dans toute l'affaire c'est au sujet des pouvoirs du comité et de savoir si, en vertu de ses attributions, le comité est dans les limites de son autorité en exigeant des exploiteurs de charbon de produire les relevés du prix de revient de la compagnie ou possède le pouvoir de les obliger à le faire, ou si le comité agit dans les limites de ses pouvoirs lorsque nous demandons aux exploiteurs de charbon de communiquer à ce comité le coût de la production du charbon. Maintenant, c'est là une question qui, je l'admets volontiers, est de nature fort discutable. Je suis bien certain comme proposant de la résolution demandant la nomination de ce comité que je n'avais aucunement la pensée que ce pouvoir serait inclus dans les attributions du comité. Je ne crois pas que la Chambre s'imaginait que cela serait compris dans les attributions du comité lorsque cette question a été référée à un comité. Comme je l'ai dit déjà, ce comité a besoin d'experts techniques. Telle a été l'expérience du contrôleur du combustible lorsqu'il tenta d'aborder ce problème et telle a été l'expérience de la Commission fédérale du commerce des Etats-Unis lorsqu'elle mit cette question à l'étude—elle obtint les services d'un personnel nombreux d'experts qui sont qualifiés pour donner des renseignements précis sur cette question. Nul comité parlementaire ne devrait, je crois, se lancer dans l'étude d'aucun sujet sur lequel il ne peut obtenir des renseignements précis et complets. Nous ne voulons pas que des renseignements erronés puissent sortir de ce comité.

M. COWAN: Précisément et c'est la raison pourquoi nous voulons avoir ces livres.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Nous leur avons demandé de déposer les originaux des relevés. Quels renseignements plus exacts pouvez-vous obtenir?

Le PRÉSIDENT: J'avais dit au début que j'entretenais les doutes les plus sérieux au sujet de savoir si c'était dans les attributions conférés au comité par la Chambre que d'entrer dans ces détails.

M. ROSS: M. le président, si nous sommes pour savoir si la province d'Ontario peut compter sur un approvisionnement de combustible—ce qui était le motif principal de votre résolution—il nous faut trouver ce que sont les frais de production dans la Nouvelle-Ecosse, et si nous devons obtenir les chiffres relatifs au coût de la production du charbon qui sera en vente sur le marché de l'Ontario, il nous faut trouver ce que seront leurs profits, et si nous devons trouver ce que sont leurs profits et ce que sont leurs frais de production, qui donc peut mieux nous renseigner que les officiers de la compagnie. D'après ce qu'il m'en semble la compagnie ne fait que simplement chercher à se soustraire et je crois qu'il est temps de la mettre à la raison. Elles ont répété depuis les deux dernières semaines qu'elles n'ont aucune objection à se rendre à notre demande et pour vous parler franchement je ne vois pas pourquoi elles feraient maintenant volte-face et chercheraient à éviter la question comme elles le font. Il me semble que nous devrions faire rapport de la chose à la Chambre et en obtenir l'autorité de les faire venir ici. Je ne dis pas que ces relevés devraient être déposés au dossier mais ce comité devrait au moins savoir quel est le coût de la production du charbon pour ces deux compagnies.

M. COWAN: Toute l'affaire depuis le commencement jusqu'à la fin, a créé un doute dans mon esprit qu'elles ont quelque chose à cacher, et leur conduite présente le confirme entièrement.

M. ROSS: A leur propre point de vue je dirais qu'elles manquent de sagesse dans leur conduite, parce qu'elles font naître dans l'esprit du public l'impression que leurs actionnaires sont des profiteurs en ce qui concerne le charbon.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Une des premières choses que fit M. Wolvin lorsqu'il fut invité à comparaître, lui ou ses apurateurs devant le comité fut d'écrire en réponse au comité pour lui demander si nous désirions aussi l'apurateur de la *Price-Waterhouse Company*, ce qui, selon moi, était un moyen de préparer d'avance un motif pour ignorer complètement notre demande. Elles ont eu un avis suffisamment long.

M. KEEFER: Je vous donnerai mon opinion personnelle—d'abord sur la nature des attributions du comité qui sont les suivantes—Je les ai devant moi: "S'enquérir de tous les sujets concernant l'avenir de l'approvisionnement du combustible au Canada avec les pouvoirs de faire venir personnes, papiers et documents, d'examiner les témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre." Nous sommes autorisés à faire venir des témoins et des documents; nous avons fait demander ces témoins et ces documents et les témoins ne sont pas venus comparaître. Ils envoient leur avocat ici pour nous dire pourquoi ils ne sont pas venus. Ce n'est pas obéir aux instructions de ce comité et je crois que nous devrions insister, lorsque nous invitons des témoins à comparaître avec des documents, pour qu'ils soient présents, autrement c'est diminuer la dignité du parlement et la dignité du comité parlementaire. On allègue que c'est une inquisition dans les affaires privées des compagnies: tel n'est pas le but du présent comité. Ni est-ce le désir d'aucun membre de ce comité de fouiller dans les affaires privées de qui que ce soit. Nous ne sommes pas ici pour savoir si ces compgnies jouent le rôle de profiteurs ou non mais nous sommes ici pour nous enquérir de l'avenir de l'approvisionnement du combustible au Canada; l'avenir de l'approvisionnement du combustible pour le Canada est clairement devant nous et nous avons appris qu'il peut provenir de deux sources, en dehors des Etats-Unis, une dans l'Ouest et l'autre dans la Nouvelle-Ecosse. Ce qui me semble être un facteur important dans la question de l'approvisionnement c'est le coût de ce charbon. Lorsque vous dites

"coût" vous voulez dire un profit raisonnable. Je crois que la compagnie fait preuve de mauvais jugement d'agir comme elle le fait, mais nous n'avons rien à y voir, et cela ne nous aiderait pas quand même, et je crois que nous pouvons difficilement faire rapport à la Chambre à moins que nous ne sachions à un degré raisonnable—pas nécessairement dans toute sa précision—le coût du charbon, qui servirait ainsi de facteur dans l'approvisionnement futur. Je ne crois pas, pour un moment, que nous devions pénétrer dans les affaires de la compagnie sous l'empire de ces attributions, ni est-ce la prétention de qui que ce soit qu'il s'agit ici d'examiner la question de savoir si ces compagnies font des profits excessifs ou non. Elles ont droit de faire tous les bénéfices qu'elles peuvent faire et pendant les deux ou trois dernières années elles ont eu une occasion splendide à cause de la demande étrangère pour le charbon, mais ce que nous voulons approfondir c'est la question de l'approvisionnement futur du Canada en fait de combustible et cette question est et doit nécessairement être associée à celle du coût de ce charbon. Je crois que nous ne devrions pas abandonner ce point entièrement et les témoins devraient être sommés de comparaître ici pour être interrogés et donner les raisons de leur objection à venir et s'ils ne veulent pas répondre, ou s'ils refusent de répondre, nous pourrons alors faire rapport de la chose à la Chambre et celle-ci décidera ce qu'elle a à faire. Je ne crois pas que nous devions revenir sur ce que nous étions décidés à faire. J'ai toujours été facile à convaincre lorsqu'il s'est agi de mettre une question de nouveau à l'étude, mais je n'ai encore rien vu, excepté un tort possible à la compagnie—que nous sommes loin de désirer—qui soit de nature à nous empêcher d'insister pour que ces relevés du prix de revient soient déposés.

Le PRÉSIDENT: En ma qualité de président j'ai conscience de ma responsabilité, et je me suis efforcé de laisser les vues du comité prévaloir en dehors de mes opinions personnelles et de tenir le comité dans les justes limites de la procédure à suivre. Nous avons eu ici les représentants des exploiteurs de charbon de l'Alberta, dont l'un, je crois—je puis me tromper là-dessus—est aussi un exploiteur de charbon. Nous avons demandé aujourd'hui qu'un importateur de charbon de la Colombie-Britannique soit entendu et une résolution a été adoptée par ce comité que chacun de ces messieurs devrait être présenté au comité et soumettre à ses membres les relevés du prix de revient de leur charbon. Nous avons, sur cette question, ignoré les exploiteurs de l'Ouest, et avons poursuivi très vigoureusement la *Nova Scotia Steel and Coal Company* et la *Dominion Coal Company*, et ce que je veux faire remarquer au comité c'est que nous devrions suivre un plan logique et tenir la même ligne de conduite à l'égard de tout le monde. Si nous ne sommes pas prêts à suivre cette ligne de conduite avec tous les exploiteurs de charbon qui viennent devant le comité pourquoi la suivrions-nous avec tant d'activité et d'énergie à l'égard des deux compagnies mentionnées? Je ne crois pas que nous devrions traiter un exploiteur de charbon d'une manière toute différente qu'un autre exploiteur de charbon. Mon opinion propre, si nous voulons aborder la question du coût de production du charbon, est que nous devrions prendre le temps de chercher tous les frais de production de chaque compagnie de charbon du pays afin de les placer toutes sur une même base et dans une même lumière aux yeux du public. Non seulement cela, mais nous efforcer d'obtenir le prix de revient de tous les exploiteurs de charbon faisant affaires au Canada, afin qu'il n'y ait point d'injustice, ni de préférence entre les exploiteurs de charbon. Si nous devons en agir ainsi alors la conduite du comité sera assez logique, mais à moins que nous ne soyons prêts à en agir ainsi il me semble que notre conduite manque de logique.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je suis d'accord avec ce que vous dites, M. le président, que chaque compagnie devrait être traitée exactement de la même manière, mais je ne crois pas que ce soit illogique de notre part d'exiger ces renseignements des producteurs les plus importants du Canada. Ils ont été les premiers appelés devant le comité. Voilà la position qu'ils ont prise, et non seulement cela. . .

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous faire remarquer, M. Douglas, que la réso lution a été adoptée en comité à l'effet de faire comparaître les exploiteurs de charbon devant le comité et nous faisons venir ceux que nous désirons.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Oui, pour le moment, mais nous faisons venir tout d'abord l'exploiteur de charbon le plus important, et le plus fort producteur de houille, et la compagnie qui fixe les prix, surtout dans l'est du Canada, et la compagnie qui contrôle, tel que la preuve l'a établi ici, 85 pour 100 du rendement de l'Est du Canada, de sorte que je crois que nous avons pris une position logique en disant que le producteur le plus important serait convenablement le premier témoin à convoquer.

Le PRÉSIDENT: Telle n'est pas la ligne de conduite du comité comme le comporte la résolution que nous avons adoptée.

M. COWAN: Je suis parfaitement d'accord qu'il ne devrait pas y avoir d'injustice dans cette question, mais permettez-moi de vous faire remarquer ce fait que les gens de l'Alberta ont comparu et donné leur témoignage, et ils ont démontré conclusivement que le charbon coûte un peu plus de $5 par tonne à la mine. Mais lorsque nous arrivons aux exploiteurs de la Nouvelle-Ecosse nous constatons que le coût est de deux dollars plus élevé pour eux et cependant la preuve démontre que l'exploitation minière des houillères dans la Colombie-Britannique et dans l'Alberta coûtait 30 pour cent de plus que dans la Nouvelle-Ecosse. Alors vint la question: "Comment cela se fait-il?" et la nécessité pour nous de demander ces relevés du prix de revient. Ils peuvent ne pas être tout ce que nous en attendons mais ils nous diront le coût réel et je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas savoir ce qu'est le prix de revient du charbon. Je ne vois pas comment nous pourrons faire rapport sur la future politique du gouvernement pour encourager l'exploitation des houillères au Canada à moins que nous ne connaissions le prix de revient, et j'oserais dire qu'il n'y a pas un gouvernement dans le monde civilisé qui ne sait pas aujourd'hui ce qu'il en coûte pour produire du charbon dans son propre pays excepté le Dominion du Canada et je ne vois pas pourquoi nous ne le saurions pas.

Le PRÉSIDENT: Puis-je me permettre ici une remarque? On me dit que tout cela est rendu et entassé dans le bureau du contrôleur du combustible du Canada. Toutes ces choses ont été remises aux autorités intéressées.

M. ROSS: Alors, faisons-le venir. Peut-être, pour sauver du temps, faisons comparaître le contrôleur du combustible.

M. CHISHOLM: Vous dites que le contrôleur du combustible a tous ces renseignements?

M. ROSS: Je ne vois pourquoi il n'a pas été assigné avant aujourd'hui.

M. CHISHOLM: Etes-vous en état de dire, monsieur le président, que les renseignements qui sont entre les mains du contrôleur du combustible sont exacts?

M. COWAN: Très bien, écoutez. Voilà la question. Comment les a-t-il obtenus?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous admettre que nous avons si peu de confiance dans nos compatriotes pour dire que des gens comme ceux qui composent l'organisation chargée du contrôle du combustible pourraient donner des renseignements inexacts? Tout un personnel d'experts ont eu mission de reviser ces choses afin d'être certains qu'elles ne renfermeraient aucune inexactitude?

M. KEEFER: Auraient-ils le prix de revient pour tout le Canada?

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas certain de cela.

M. KEEFER: Je crois que oui. Pourquoi ne pas les faire venir devant nous?

Le PRÉSIDENT: C'est là aussi mon opinion.

M. KEEFER: Allons donc au fond de cette affaire-ci et tenons la question en suspens. Il n'est pas nécessaire absolument de décider aujourd'hui la question d'une

façon ou d'une autre. Nous pourrons peut-être penser qu'il serait à propos de faire rapport à la Chambre que le présent comité devrait continuer de quelque manière son travail afin d'aller au fond de cette question, et si le contrôleur du combustible a obtenu ces renseignements, c'est pour le bénéfice de tout le pays, et pourquoi ne les aurions-nous pas?

M. HOCKEN: Le contrôleur du combustible est ici à Ottawa?

Le PRÉSIDENT: Oui. Comme de raison le contrôleur n'est pas ici.

M. HOCKEN: Il pourrait être ici à une heure d'avis.

M. COWAN: Cela ne me donnerait pas de satisfaction du tout, parce qu'il y a l'autre point que cette compagnie a traité ce comité avec mépris, et lorsque quelqu'un commence à avoir du mépris pour moi, je tâche de savoir pourquoi. Je ne serai pas traité avec mépris par qui que ce soit au monde en ma qualité officielle ici, que ce soit un producteur de grains ou une compagnie de charbon, ou n'importe qui autre.

Le PRÉSIDENT: Dans un tel état d'esprit ne serait-ce pas préférable d'avoir un avis légal sur les pouvoirs réels du comité. Avant de se battre, j'aimerais à savoir si nous sommes sur un terrain sûr.

M. COWAN: Si les attributions du comité ne sont pas assez larges, nous demanderons plus de pouvoirs si nous pouvons.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Il n'y a aucun doute que les attributions du comité lui donnent assez de pouvoirs.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y a là une question très grave, avec tout le respect voulu pour l'opinion de M. Douglas...

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites.

M. ROSS: Je suis de la même opinion que M. Douglas et je crois que les attributions du comité sont assez étendues, mais relativement à l'enquête au sujet des compagnies de charbon je crois que toutes les compagnies devraient être traitées sur un même pied, et en cela je partage votre opinion, monsieur le président. Les propriétaires de houillères de l'Alberta nous ont dit que c'était pour eux une impossibilité de penser à fournir du charbon à l'Ontario, de sorte que la seule lueur d'espérance que nous avons dans l'Ontario relativement au charbon mou c'est d'obtenir notre approvisionnement de la Nouvelle-Ecosse. Cela est absolument essentiel et c'est aussi essentiel de connaître les sources desquelles le charbon mou peut être obtenu et de connaître le coût de sa production. Je partage l'opinion de M. Keefer lorsqu'il a dit que nous n'avions pas le droit de nous enquérir de la question des profits excessifs. Ce n'est pas dans ce but là que le comité a été nommé, mais nous ne pouvons pas savoir si les gens de la Nouvelle-Ecosse peuvent fournir au peuple de l'Ontario du charbon à un prix raisonnable si nous n'en savons pas le prix de revient.

Le PRÉSIDENT: Il y a de plus cette autre idée que le comité agit au nom du Canada et bien que le prix de revient du charbon de l'Alberta puisse être de peu d'importance pour les gens de l'Ontario il importe autant aux yeux du peuple de l'Alberta que le coût du charbon de la Nouvelle-Ecosse importe aux yeux du peuple de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Ontario. De fait, j'ai maintenant dans mon gousset une lettre qui m'a été passée par un député de l'Ouest qui l'a reçue de—je ne sais si c'est de l'un des contribuables de son comté ou non—mais de quelqu'un de l'Ouest, protestant contre la conduite du comité qui passe son temps à s'occuper des questions intéressant l'Est du Canada au lieu de s'occuper aussi des problèmes de l'Ouest...

M. CHISHOLM: Je crois cette remarque des plus injustes.

Le PRÉSIDENT: Je ne prétends pas dire si elle est juste ou injuste, mais c'est là l'opinion que s'en font certaines gens de l'Ouest, et si nous devons agir dans l'intérêt de tout le Canada il nous importe autant de voir que le peuple de l'Alberta obtienne son charbon au coût minimum tout autant que le peuple de la Nouvelle-Ecosse, et par

conséquent le coût de production du charbon dans l'Alberta constitue un problème intéressant pour la population de cette province.

M. Ross: Je n'ai pas d'objection à cela ni à leur demander les relevés concernant le prix de revient, et si nous devons approfondir davantage cette question nous ferons bien de commencer avec ces gens vu que c'est là, je crois, un problème important. Je crois que la remarque de M. Douglas sous ce rapport est très précise et très encourageante.

M. Keefer: Relativement à cette question du charbon pour le Canada; si vous regardez ce diagramme, sur cette carte, vous constaterez que la province d'Ontario importe plus de charbon qu'il ne s'en produit à la fois dans l'Ouest et dans l'Est réunis. Cette question est d'une importance vitale pour la province d'Ontario, et d'importance vitale pour toute la communauté, et nous devrions savoir où et comment nous aurons du charbon et je crois que nous ne pouvons pas nous tromper si nous prenons cet aspect du problème en considération. Le fait est que l'année dernière l'Ontario a importé des Etats-Unis plus de charbon qu'il n'en est produit dans tout le Canada, et il me semble qu'une situation comme celle-là n'est pas très satisfaisante.

M. Cowan: Si les exploiteurs de la Nouvelle-Ecosse avaient eu la moitié autant de franchise et de candeur avec le comité que les gens de l'Alberta il y a longtemps que nous en aurions fini avec notre tâche. La raison pour laquelle nous avons consacré tant de temps à la Nouvelle-Ecosse, en est aux efforts constants qui ont été faits pour nous cacher quelque chose.

Le président: Le comité a entendu les remarques de l'avocat qui a comparu au nom de ces exploiteurs; que désirez-vous faire en cette affaire? La discussion pourrait se prolonger pendant longtemps mais le point important est d'en arriver à une décision.

M. Keefer: Je crois que nous devrions donner avis à ces témoins de se présenter devant nous. Nous avons l'autorité pour les forcer à venir. Il y a matière à débattre pour savoir si nous pouvons les forcer à répondre, mais certainement nous avons l'autorité pour les forcer à comparaître.

M. McKenzie: Je puis vous dire, monsieur le président, que d'après mon propre point de vue, il m'appartient d'être très prudent dans les remarques que j'ai à faire lorsque j'exprime une opinion dans ce comité. J'ai dit dès le début que nous allions trop loin dans ces affaires. La presse de la Nouvelle-Ecosse, qui est représentée ici, a fait du capital en grand avec la position que j'ai prise ici. Je suis l'objet d'invectives de Dan à Beersheba, par toute la Nouvelle-Ecosse, et je suis accusé de chercher à cacher certaines preuves au comité dans l'intérêt de la compagnie et contre les mineurs, ce qui est absolument faux et injuste, et qui a été absolument faux et injuste depuis le commencement. Je n'en ai pas parlé du tout. Je suis un peu trop imbu de l'esprit sportique pour me plaindre lorsque les journaux m'attaquent injustement mais je me crois obligé d'exprimer mon opinion à ce sujet. Il y a des avocats dans ce comité, et je vous soumets, messieurs, que devant un tribunal, ces relevés ne constituent pas de preuve du tout; vous n'y avez pas la moindre trace de preuve, et aucun juge n'y jetterait un coup d'œil un seul instant excepté dans le cas où il serait possible qu'un témoin les demande lui-même pour rafraîchir sa mémoire, et ce sont les hommes qui ont compilé les chiffres qui auraient à rafraichir sa mémoire. La meilleure preuve c'est le témoignage des présidents, le témoignage des surintendants, le témoignage des gérants en charge des travaux, des hommes qui tous les jours s'occupent des travaux associés à la production du charbon. Voilà les hommes qu'il nous faut, non pas ces bordereaux de paye qui ne sont pas des preuves du tout. Il y a un monsieur du nom de McEachern, un homme très haut placé dans les cercles de l'industrie minière, il demeure à Glace Bay, il connaît individuellement chacune des mines de la *Dominion Coal Company*, il connaît jusque dans ses plus petits détails l'exploitation minière à partir du moment que vous commencez à jouer du pic en présence du charbon jusqu'au moment de le charger sur des charbonniers. Messieurs, si vous voulez des témoignages,

assignez M. McCaffrey, assignez M. A. S. McNeill, faites les venir ici et obtenez vos renseignements d'eux au lieu de les prendre dans ces relevés de vieille date qui peuvent être ou ne pas être exacts.

Après avoir entendu ces messieurs, si vous n'êtes pas satisfaits, si vous croyez qu'ils avancent des choses inexactes, qu'ils ne disent pas la vérité à ce sujet, c'est là une autre affaire; mais je vous dis, et j'en appelle aux messieurs assis dans cette salle, les avocats, que ces relevés ne sont pas des preuves devant aucune cour de justice en ce pays, et nous faisons beaucoup de bruit pour obtenir des preuves qui n'en sont pas. Nous devons d'abord obtenir les meilleures preuves possibles, et les meilleures preuves ce sont les hommes qui font actuellement la manipulation de ce charbon et travaillent à la production. Nous avons entendu ici le président des *United Mine Workers,* M. Baxter, un homme qui connait les détails de toutes ces questions, puis M. MacLachlan et M. Delaney. Nous avons entendu ces messieurs et ils nous ont donné des témoignages satisfaisants, et si vous désirez entendre d'autres messieurs, pour l'amour du ciel, faites-les venir et donnez-nous des témoins qui s'y connaissent et recueillez des preuves. Nous avons entendu le président McDougall, puis le président Wolvin, enfin l'agent des ventes, M. Dick et nous aurions dû pouvoir obtenir de ces messieurs les preuves que nous désirons. Ces relevés ne sont pas des preuves et je suis bien de votre avis, monsieur, que si nous avons l'intention de consulter les relevés d'une de ces compagnies, nous devons les consulter tous. Nous avons été satisfaits des témoignages rendus de vive voix par ces messieurs de l'Ouest, mais nous ne le sommes évidemment pas au même degré des témoignages rendus par les messieurs de l'Est, et je vous prie de croire, monsieur, que pour ma part, à titre de membre de ce comité, je tiens à ce que nous obtenions toutes les preuves possibles et que nous les obtenions des témoins que nous entendons; mais je crois que les preuves doivent être les meilleures preuves possibles et les meilleures preuves viennent des personnes le plus au courant de ces questions, et je ne parle pas pour rien quand je dis qu'il nous faut faire venir ici les meilleurs témoins, les personnes le plus en état de rendre de bons témoignages une fois rendues ici.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): La position que prend aujourd'hui M. McKenzie est celle qui aurait peut-être pu être étudiée lorsque nous avons adopté ces résolutions. La première résolution a été adoptée il y a presque deux semaines, et une autre résolution l'a été il y a trois ou quatre jours. On a admis alors que les documents originaux constituaient des preuves, et je n'ai entendu aucun membre de ce comité protester en disant qu'ils ne constituaient pas des preuves, et il est bien tard aujourd'hui pour dire que les documents originaux quelconques...

Le PRÉSIDENT: Vous ne comprenez pas le président dans cette déclaration générale? Vous avez entendu le président protester contre cela?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Non, je dois dire que je n'ai pas entendu le président protester en disant que ces documents n'étaient pas les meilleurs preuves que nous puissions obtenir, parce que personne parmi les membres présents aux réunions du comité n'a alors protesté ou ne l'a fait depuis, si ce n'est ce matin. Maintenant, M. McKenzie veut que nous obtenions les meilleures preuves d'un homme chargé de ces travaux, tel qu'un surintendant ou un contremaître de mines, parce qu'ils se trouvent plus près de l'endroit où se fait la production. Ce que je prétends, de mon côté, c'est que la personne qui est mieux en état de donner la meilleure preuve concernant le coût, c'est celle qui est chargée de la comptabilité, du véritable calcul de tous les détails qui entrent dans le chiffre du coût, tels que les matériaux et les différents genres de travaux, les saisonniers, les ouvriers à forfait, et ainsi de suite, et lorsque ces chiffres sont tous calculés ils sont envoyés, sans doute, au bureau du comptable et c'est le personnel du bureau de la comptabilité de la compagnie qui s'occupent de déterminer ce qu'est exactement le coût de la production. Si l'argument de M. McKenzie est

exact, à savoir que les meilleures preuves que nous puissions obtenir à ce sujet doivent nous venir d'un gérant de mines ou d'un surintendant, parce qu'ils sont plus au fait de la production, M. McKenzie devra admettre alors que meilleurs encore seraient les témoignages rendus par les mineurs eux-mêmes. Personne ne prétend que les hommes qui minent le charbon, les mineurs eux-mêmes sont en état de venir ici nous dire ce que coûte ce charbon à la compagnie, de sorte que je crois que cet argument ne peut tenir et pour ces raisons ne peut pas être pris en considération.

M. McKENZIE: Une minute seulement. Nous avons entendu M. Dion, l'autre jour et nous avons été satisfaits du témoignage qu'il a rendu...

M. DOUGLAS (Cap-Breton): J'allais justement finir mon exposé en ajoutant que le coût indiqué par les relevés est le coût de production, les matériaux, les prix au contrat, et les taux, les saisonniers, etc. Personne ne prétend que c'est là la somme totale du coût du charbon, et les mineurs ou les surintendants—connaîtront-ils quelque chose de l'émission des obligations, des dépenses indirectes, de la dépréciation et des autres item qui entrent naturellement dans les frais d'exploitation de la compagnie, et personne ne prétend que le surintendant d'une mine ou le gérant d'une mine sera en mesure de dire ce qui a été fait au sujet de la division des ventes, de sorte que je répète que le seul moyen d'obtenir le chiffre du coût c'est de l'obtenir des bureaux du comptable de chaque mine. Il est vrai que le bureau chef peut entrer dans ses livres des dépenses additionnelles que les bureaux des mines n'indiquent pas, mais si la compagnie veut prendre cette position il n'est que convenable que nous ayons un état des dépenses indirectes qui entrent dans le coût de chaque tonne de charbon. C'est pourquoi je crois que le comité suit la bonne ligne de conduite en essayant d'obtenir le coût de la manière dont il le fait actuellement, c'est-à-dire en faisant comparaître les apurateurs pour qu'ils indiquent le coût tel que calculé par eux et pour leur propre usage, et si cela ne constitue pas une preuve fiable, je ne sais ce qui peut être considéré comme étant une bonne preuve.

M. McKENZIE: Je parle en ma qualité d'avocat, M. le président, et je le dis en présence d'avocats, que les livres quelconques d'une compagnie ou le livre quelconque d'un particulier ne sont pas et ne peuvent être une véritable preuve. Les seuls livres qui constituent une preuve sont les livres que la loi exige de tenir. Si vous avez un livre tenu par un particulier ou par une compagnie, et que la loi qui a constitué cette compagnie en corporation fait mention de ce livre et qu'il soit question de ce livre dans le statut, peu importe ce que ce livre contienne, il constitue une preuve. Je parle en ma qualité d'avocat en présence d'avocats lorsque je dis qu'aucun autre livre n'est une véritable preuve. Vraiment, on pourrait tenir un livre et fabriquer sa propre preuve, et à moins que ce livre ne contienne des preuves contre celui qui l'a tenu, cet homme peut le faire lui-même, il peut être le gardien de son livre et dire: "Je vais tenir ce livre et ce sera ma preuve", mais, c'est là une manière splendide de se tirer d'affaires. Parlant maintenant d'autre détails. Comme vous l'avez dit, monsieur, nous devons traiter tous les fonctionnaires de la même manière. Nous avons entendu le président de la *Ottawa Gas Company*, l'autre jour. Il nous a dit ce qu'il lui en coûtait pour produire le gaz, et ce qu'il en coûtait pour la fabrication du coke et des autres dérivés qu'il obtenait du charbon, et tout le monde a paru satisfait du témoignage de M. Dion. Nous avons accepté cela comme étant exact. Hier, nous avons entendu M. Ross et M. Thompson, représentant une compagnie de la Saskatchewan—j'admets que cela ne fait pas la moindre différence,—et ces deux messieurs sont venus nous exposer dans les grandes lignes leurs opérations, ils fabriquent des briquettes et ils nous ont dit leur version relativement au coût de production et tout le monde a paru satisfait. Personne ne leur a demandé le relevé de leur coût de production.

M. COWAN: Nous n'en sommes pas encore rendus là.

M. McKENZIE: Voulez-vous tout simplement prendre patience pour une minute? Personne ne leur a demandé un relevé du coût, personne n'a demandé le relevé du coût

de la *Gas Company* ou de la compagnie qui fabrique les briquettes, ou des messieurs qui représentaient les houillères de l'Ouest. Si vous ne pouvez pas croire le président McDougall, et le président Wolvin, et M. Dick et les autres qui ont comparu devant ce comité, comment pourrez-vous croire un relevé préparé d'après les instructions de ces hommes? La première preuve, et la preuve responsable et la seule preuve importante est celle fournie par des personnes qui sont punies lorsqu'elles ne disent pas la vérité, et des témoins que vous faites comparaître ici, qui acceptent la responsabilité de faire serment et de dire la vérité. Si vous insistez pour que quelqu'un vous dise ces choses et si vous entendez les témoignages du surintendant McNeil et du surintendant McCaffrey et s'il vous faut encore obtenir les livres, il nous faut dans ce cas nous adresser au bon endroit. Il n'a pas été question, pour le comité, d'émettre un mandat pour faire venir les témoins; ce comité fait rapport à la Chambre et elle en décide sous forme de motion et demande à l'Orateur d'émettre le mandat. L'Orateur émet son mandat, sous le sceau de la Chambre, et ce mandat passe au sergent-d'armes. Le sergent-d'armes agit avec l'autorité compétente et fait comparaître cet homme à la barre de la Chambre et lui fait dire pourquoi il n'a pas répondu à l'appel du comité. On décide de son cas suivant les faits. S'il consent à dire ce qu'il sait et s'il se soumet au comité, l'affaire finit là; autrement, il sera puni. C'est la procédure que l'on suit. Il est inutile d'essayer de faire valoir un autre argument. Si un employé quelconque de la *Dominion Coal Company*, ou de la *Nova Scotia Steel Company* refuse de se rendre ici, notre ligne de conduite est bien claire, nous le forcerons par le mandat de l'Orateur à venir ici, mais il ne sert absolument de rien de faire de nous des fous en vous demandant, M. le président de ce comité, d'émettre le mandat. Si nous voulons sauvegarder notre dignité, sachons rester dignes en observant la règle.

M. Ross: Je crois que la procédure à suivre est exposée clairement et fidèlement par M. McKenzie. C'est tout juste ce que je trouve dans Bourinot, version anglaise, où il est dit:

> "Lorsque le témoin refuse de comparaître après en avoir reçu l'ordre du président, sa conduite sera rapportée à la Chambre, et un ordre sera immédiatement donné pour qu'il comparaisse à la barre ou devant le comité. S'il refuse encore d'obéir la Chambre pourra ordonner qu'on aille le chercher sous la garde du sergent-d'armes et que l'Orateur émette son mandat en conséquence, ou bien il sera déclaré coupable d'abus de privilège et ordre sera donné qu'il soit confié à la garde du sergent-d'armes. On suit les mêmes procédures lorsque le témoin refuse de répondre aux questions qui lui sont posées."

M. McKenzie: N'est-ce pas ce que j'ai dit?

M. Ross: Oui.

Le président: Messieurs, je crois qu'il n'y a aucun doute sur la procédure à suivre. Si vous désirez suivre cette ligne de conduite, il n'y a aucun doute sur la méthode de procéder. Ce à quoi je tiens, c'est de savoir ce que vous désirez faire. Nous pouvons continuer cette discussion pendant des heures et des heures.

M. Maharg: M. le président, à ce que je comprends du rapport de l'avocat-conseil, ces messieurs n'ont pas refusé, si ma mémoire est fidèle et je me rappelle très bien ses propres paroles. Il a dit qu'ils n'étaient pas disposés "pour le moment". Je crois que vous trouverez les mots "pour le moment" dans sa déclaration. Ils n'ont pas refusé. C'est pour cette raison que j'ai demandé s'il y avait ici un fonctionnaire que nous pourrions consulter. Je proposerais donc de faire comparaître ici quelqu'un de responsable, que ce soit M. McDougall, ou tout autre—j'ai compris d'après les paroles de M. McDougall que M. Wolvin n'était pas au pays actuellement; c'est pourquoi je proposerais d'assigner M. McDougall à comparaître ici demain ou lundi, de la manière ordinaire.

M. COWAN: Bien, M. le président, nous avons déjà émis des sommations à ces personnes, et elles nous ont assuré qu'elles les ont comprises.

M. ROSS: Non, pas de sommations.

M. COWAN: C'est la même chose.

Le PRÉSIDENT: Non, ce n'est pas la même chose.

M. MAHARG: Vous leur avez demandé ces relevés du coût de la production. Je n'étais pas ici lorsque la résolution a été adoptée, et je n'ai aucune idée de ce qu'était cette résolution, mais faisons venir ici un fonctionnaire responsable et obtenons une déclaration catégorique au sujet de ce qu'ils vont faire et de ce qu'ils ne feront pas; nous saurons alors à quoi nous en tenir, et nous n'irons pas faire rapport à la Chambre dans une position maladroite ou absurde.

Le PRÉSIDENT: Je crois avoir déclaré à une réunion antérieure de ce comité—vous me permettrez peut-être de le répéter—que j'avais fait une petite investigation sur la production de ces relevés du coût de la production et ce qu'en pouvait retirer le comité. Je crois avoir déclaré antérieurement que même si ces relevés du coût de la production étaient remis au comité, celui-ci se trouverait dans l'impossibilité absolue d'en obtenir les renseignements qu'il désire obtenir. Je crois que si vous consultiez—je ne me rappelle pas au juste la procédure adoptée par le Contrôleur du Combustible en Canada, mais je crois qu'il a suivi à peu près la même procédure que celle adoptée par la Commission Fédérale du Commerce des Etats-Unis nommée pour enquêter sur toute la question du charbon et le rapport de cette commission a été publié tout récemment. La première chose que cette commission a dû faire pour arriver à connaître le coût de production a été d'uniformiser la méthode d'obtenir ce prix de revient. On a constaté que les différentes compagnies de charbon faisaient le calcul de ce coût de production de différentes manières, de sorte qu'après avoir obtenu le coût de la production de chacune des compagnies séparément, la commission n'avait pas obtenu le renseignement qu'elle désirait obtenir parce que certaines compagnies tenaient compte de certains item dont d'autres compagnies ne tenaient pas compte et la commission désirait une méthode uniforme de connaître ce coût de la production.

A ce que je comprends, on a alors adopté un système ou plutôt une formule de rapport, laquelle a été soumise à toutes les compagnies de charbon en exploitation, et le coût de production de ces différentes compagnies se trouvait représenté sur ces rapports. De cette manière, on pût obtenir un coût de production uniforme de toutes les compagnies. Comme je le dis, je ne suis pas certain d'avoir raison, mais je crois bien dire lorsque je dis que le contrôleur du combustible en Canada a adopté une méthode semblable. C'est très bien pour nous de demander des relevés de ce coût de la production des deux compagnies indépendantes, mais lorsque nous les aurons obtenus, je ne crois pas que nous soyons en position d'obtenir beaucoup de renseignements à l'aide de ces relevés. Si ces relevés sont déposés devant nous, et même si nous les avions sous les yeux nous pourrions bien les consulter et en tirer une conclusion fausse, et dans le but d'obtenir des renseignements exacts relativement à ce coût de production, je crois que ce comité devrait nécessairement avoir recours à un personnel de comptables qui s'y entendent dans ce genre de travail. Et pour ne pas donner prise au soupçon de votre part, je puis ajouter que je n'ai pas obtenu ces renseignements d'une personne attachée de près ou de loin à ces compagnies de charbon.

M. COWAN: M. le président, votre exposé ne me dit absolument rien. Je n'ai absolument aucun doute sur le fait que l'une ou l'autre de ces deux importantes compagnies sait exactement de mois en mois ce qu'il lui en coûte pour la production de son charbon. Si ces compagnies ne le savent pas, elles administrent leurs entreprises avec beaucoup trop de latitude et de négligence. Je n'ai pas cette idée d'aucune de ces compagnies. Je crois qu'elles pourraient envoyer des représentants ici, si elles le voulaient bien, et sans livres du tout, ces représentants pourraient nous dire ce qu'il leur en coûte; mais elles ne le veulent pas, et nous nous trouvons ainsi dans cette situation.

M. McKENZIE: Ne serait-il pas avantageux pour le comité de consulter l'avocat-conseil du parlement lui-même. Il me semble qu'il y a quelque chose qui cloche au sujet de ce que nous avons à faire ici, et je crois que ce serait une excellente chose que de connaître l'opinion d'un fonctionnaire indépendant.

M. KEEFER: Je crois qu'avant de consulter l'avocat-conseil nous ferions mieux de régler deux faits. Si nous appelons un témoin et si nous ne pouvons faire rapport à la Chambre avant de ce faire la règle est parfaitement claire sur ce point.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Excusez-moi, M. Keefer; je n'ai pas très bien saisi ce que vous aviez dit?

M. KEEFER: La procédure, telle qu'exposée par M. McKenzie et dans un extrait de Bourinot cité par M. Ross, consiste en ce que lorsqu'un témoin refuse de comparaître après en avoir reçu l'ordre du président, sa conduite doit être rapportée à la Chambre et c'est à peu près tout ce que nous pouvons faire. Je ne suppose pas que l'on ait porté quelques plaintes sur les témoignages. Je crois que ce sont de très bons témoignages, mais ce dont il s'agit et ce que nous voulons ce ne sont pas les relevés du coût de production, mais ce renseignement.

M. COWAN: Ecoutez, écoutez.

M. KEEFER: Quel est le coût de ce charbon? Quel est le profit raisonnable? Ce sont les deux choses que nous voulons connaître.

Le PRÉSIDENT: Pas aux termes de la résolution adoptée par ce comité.

M. KEEFER: La résolution adoptée par ce comité voulant que tous les vérificateurs des livres de toutes les compagnies de charbon comparaissent devant ce comité et y apportent eux-mêmes tous les relevés du coût de production selon qu'en fait mention la résolution en date du 21 avril 1921, afin qu'ils soient examinés. Nous voulons interroger ces vérificateurs, à ce que je comprends. Maintenant, pouvons-nous faire un rapport dans ce sens lorsqu'ils ne se sont pas présentés? C'est là toute la question. Nous ne pouvons aller plus loin. Nous pouvons discuter jusqu'à amen, mais il nous faut faire un rapport.

M. COWAN: Qu'avons-nous fait pour établir la légalité des sommations envoyées à ces messieurs dans le but de les faire comparaître ici? L'avons-nous fait? Sinon, que devons-nous faire?

M. ROSS: Nous n'avions aucunement raison de nous arrêter à cela avant aujourd'hui, parce que ces compagnies ont répondu qu'elles consentaient.

M. KEEFER: Si ces représentants ne viennent pas ici avant que nous fassions notre rapport, il nous faut déclarer que nous les avons sommés de comparaître. C'est ce que dit Bourinot "a reçu un ordre du président". C'est notre position, aujourd'hui, relativement à ces compagnies, la compagnie a-t-elle reçu cet ordre? La politique de ces compagnies n'est pas de nous faire connaître ces renseignements, et je crois personnellement que c'est une politique bien maladroite puisque cela fait naître chez le public beaucoup de malentendus et d'erreurs. Je crois que ce serait dans leur propre intérêt de faire disparaître toute question de profit excessif comme on le pourrait croire dans le public.

M. ROSS: Je crois que l'opinion de monsieur McKenzie est très juste. Avant d'aller plus loin dans cette affaire, nous devrions savoir que nous agissons avec l'autorité voulue. Et c'est pourquoi je proposerais, monsieur le président, que vous et monsieur Douglas soyez nommés membres d'un comité qui ira consulter monsieur Gisborne pour savoir en quoi consiste notre autorité en la matière.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce que vous voulez obtenir de monsieur Gisborne, c'est une déclaration officielle que nous pourrons soumettre au comité.

M. KEEFER: Nous voulons connaître les faits.

M. Ross: Bien, le docteur Steele et monsieur Douglas lui exposeront les faits. Ils les connaissent très bien.

Le PRÉSIDENT: Nous lui présenterons ce cas et les résolutions.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Et les avis qui ont été envoyés.

M. MCKENZIE: Quelle est la motion?

M. Ross: Vous m'avez entendu la faire.

M. MCKENZIE: Il est entendu, monsieur, que monsieur Douglas et vous serez délégués pour exposer la question auprès de l'avocat-conseil...

M. Ross: Et faire rapport au comité demain matin.

M. MCKENZIE: Si nous nous réunissons demain matin.

Le PRÉSIDENT: Le comité se réunira demain matin. Nous avons un témoin pour demain matin.

M. MCKENZIE: L'avocat-conseil parlementaire peut bien ne pas être en mesure de vous faire connaître son opinion demain. Mettez dans la motion que vous ferez rapport dès que vous aurez obtenu le renseignement voulu.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous cela comme une motion officielle, monsieur Ross?

M. Ross: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé par monsieur Ross, appuyé par monsieur McKenzie, que le président et monsieur Douglas se rendent chez l'avocat-conseil et lui exposent...

M. Ross: Et obtiennent de lui son opinion sur l'autorité que possède ce comité et sur la manière de procéder dans le but d'obtenir les preuves que nous désirons obtenir, tel que compris dans la résolution.

Le PRÉSIDENT: Vous supposez ainsi que vous avez l'autorité voulue pour obtenir ces renseignements. Je crois que cela devrait être laissé à décider.

M. Ross: Peu m'importe la manière dont vous rédigez la motion. Le comité a bien cette idée.

Le PRÉSIDENT: Il est préférable de rédiger cette motion de la bonne manière.

Proposé par monsieur Ross, appuyé par monsieur McKenzie, que le président et monsieur Douglas soient nommés membres d'un comité chargé d'aller consulter l'avocat-conseil parlementaire et lui exposer les soumissions de la Chambre et les résolutions adoptées par le comité, au sujet de la présence des témoins représentant les compagnies de charbon, et la production des relevés du coût de production, et connaître son opinion sur les pouvoirs qu'a ce comité de cueillir des preuves, de même que sur la procédure à suivre pour en arriver là, s'il a ce pouvoir, et faire rapport au comité aussitôt que possible.

Messieurs, quel est votre bon plaisir?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Cela met-il fin à la question pour le moment?

Le PRÉSIDENT: Si nous avons fini avec cette affaire, nous avons ici monsieur Scott, de Québec. Il désire faire une déclaration au comité. J'ai expliqué, lors de l'ouverture de cette séance, ce matin, comment il se faisait que monsieur Scott fut ici ce matin.

M. MCKENZIE: De quel sujet doit-il parler?

Le PRÉSIDENT: M. Scott est intéressé dans le district de la rivière Skeena, Colombie-Britannique.

JAMES GUTHRIE SCOTT est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Monsieur Scott, quelle position occupez-vous dans l'industrie du charbon?—R. Je suis président de la compagnie qui a été fondée pour le développement de l'industrie de la houille dans le nord de la Colombie-Britannique, sur la rivière Skeena en-haut, dans la division électorale du colonel Peck.

Q. Avez-vous eu une expérience quelconque dans l'industrie du charbon avant cela?—R. Bien, je me suis occupé de certains travaux de développement dans la Passe de Yellowhead, dans l'Alberta.

Q. Votre domicile se trouve à Québec?—R. Mon domicile est à Québec, oui.

Q. Quelle position occupez-vous à Québec?—R. Je suis un gérant de chemin de fer en retraite.

Q. Et vous connaissez plus ou moins ce pays de l'Ouest?—R. Assez.

LE PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Scott fera un bref exposé au comité.

LE TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, je sais que votre temps est très précieux, de sorte que je ne veux pas vous retenir plus que dix minutes, et si vous voulez me le permettre je vais lire mon rapport.

Je voudrais attirer l'attention du comité sur une zone houillère de la Colombie-Britannique qui semble être d'une très grande importance au point de vue national parce qu'elle offre un approvisionnement considérable de charbon dur, du combustible sans fumée pour la marine et qui ressemble à ce charbon de Galles dont se sert la marine anglaise.

Les zones houillères couvrent une superficie d'environ 47 milles carrés et sont situées dans les eaux supérieures de la rivière Skeena en haut, latitude de 56° 45', à environ 150 milles au nord de Hazelton, sur le réseau du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Au point de vue de la qualité, d'après la définition anglaise, ce charbon est de l'anthracite, et d'après la définition des Etats-Unis, c'est du semi-anthracite. L'analyse donne de 74 à 86 pour 100 de carbone fixe. Il se brise en morceaux durs et brillants et résistera au transport sur une longue distance; sous ce rapport il diffère des lignites et de certains charbons bitumineux de l'ouest du Canada qui sont friables et s'effritent en poussier. Des échantillons recueillis il y a huit ans sont encore aujourd'hui aussi brillants et intacts que lorsqu'ils furent extraits de la mine.

On n'a pas fait de calcul pour déterminer les quantités de charbon qui se trouvent dans cette zone mais on peut s'en faire une idée par les rapports de deux ingénieurs de mines compétents qui ont examiné une superficie de 47 milles carrés de ce territoire appartenant à des capitalistes de Québec et de Londres. Ces ingénieurs sont d'avis que sur ces 30,000 acres en question (47 milles) il y a 1,100 millions de tonnes de charbon.

Quatre ingénieurs de mines et géologues bien connus ont examiné ces propriétés à des époques différentes, et tous s'accordent à dire que le charbon y est de la meilleure qualité et ressemble à celui de la Pensylvanie.

Les difficultés à surmonter avant de faire de cette zone houillère un centre de grande activité industrielle sont d'abord les moyens de transport et ensuite un marché.

Trois routes se présentent par lesquelles un chemin de fer peut atteindre cette zone,—d'abord un embranchement allant vers le nord en partant de Hazelton sur le réseau du chemin de fer Grand--Tronc-Pacifique; cet embranchement suivrait la vallée de la rivière Skeena sur une distance de 150 milles; deuxièmement, un chemin de fer indépendant auquel la législature de la Colombie--Britannique a accordé une charte, le chemin de fer *Naas and Skeena River*, sur la côte du Pacifique, un peu au nord de Prince-Rupert, allant jusqu'à la zone houillère, soit une distance de cent

quatre-vingts milles; pour la construction des cent premiers milles de ce chemin de fer, le gouvernement a voté un octroi de six cent quarante mille dollars en 1912; troisièmement, on pourrait construire une autre ligne de Alice-Arm jusqu'à Stewart, sur l'anse Portland, une distance par ce chemin d'un peu plus de cent milles. Ce sont les trois routes par lesquelles ce charbon pourrait être transporté.

Ensuite vient le marché. C'est une question qui a donné lieu à bien des travaux de recherche, et notre ingénieur nous assure qu'il y a un marché important sur la côte du Pacifique. On admet qu'au point de vue de la qualité le charbon dont on se sert actuellement sur la côte du Pacifique est un charbon qui fait de la fumée et qui est sale, comme le charbon de l'Australie, et qu'il n'est pas désirable pour les vapeurs qui font le transport des voyageurs ou comme combustible pour la marine. Le gouvernement des Etats-Unis a manifesté un grand intérêt dans cette question par suite de la présence de sa flotte sur la côte du Pacifique et il a étudié cette question—la question de nos zones houillères. L'an dernier, le secrétaire de la marine, Daniels, s'est rendu dans l'Alaska et a rapporté d'un endroit appelé Anchorage, dans l'Alaska, qu'il y avait un approvisionnement considérable de charbon là-bas qui pourrait faire l'affaire de la marine des Etats--Unis. Nous avons appris des sources les plus dignes de foi que le charbon de l'Alaska était propre à cet usage et que tôt ou tard la marine des Etats-Unis devra aller chercher son charbon sans fumée dans cette zone, la seule de ce genre sur toute la côte. Outre cela, notre ingénieur, M. Campbell Johnson, et son aide, M. Monkton, prétendent qu'il y a un vaste marché tout le long de la côte du Pacifique jusqu'au canal de Panama pour un charbon de bonne qualité pour les fins domestiques, et ce charbon peut venir dans l'Est sur une certaine distance—je ne puis dire jusqu'où, et prendre la place du charbon pour fins domestiques dans les maisons de personnes qui d'ordinaire se servent de l'anthracite, lorsqu'elles peuvent l'obtenir. C'est peut-être un marché plus ou moins restreint. En plus de cela, il y a la question des soutes pour les navires de commerce sur la côte du Pacifique. On me dit que le gouvernement a l'intention de construire des soutes pour l'approvisionnement des navires à Prince-Rupert. Si je comprends bien, Prince-Rupert est de 500 milles plus rapproché du Japon que de Vancouver, et c'est pourquoi il me semble que ce serait un très bon endroit pour cela. Si l'on devait faire un raccordement par chemin de fer à l'un quelconque des points situés sur le canal Portland, ou même à l'embouchure de la rivière Naas, le charbon pourrait être transporté à Prince-Rupert sur des radeaux, c'est-à-dire dans des wagons transbordeurs ou dans des trains transbordeurs, de sorte que l'on pourrait l'obtenir aussi bien que par Hazelton et le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Il y a quelques années, au commencement de la guerre, nous avons reçu une lettre de lord Rhonda touchant cette question. Maintenant, lord Rhonda, comme vous le savez, messieurs, a été le plus grand exploiteur de mines de charbon, ou du moins un des plus grands dans le monde entier. C'était un homme, à ce qu'on dit, qui a produit neuf millions de tonnes de charbon sur ses propres zones, et c'est lui qui fournit à la marine anglaise le charbon dont elle a besoin. Lord Rhonda était si vivement intéressé dans cette question qu'il a fait un certain placement avec nous et a offert au gouvernement fédéral de développer cette zone houillère pourvu que le gouvernement renouvelât l'octroi de six cent quarante mille dollars dont j'ai parlé tout à l'heure, et qui n'était plus en vigueur par suite de délais. Malheureusement, peu de temps après, lord Rhonda, devenu contrôleur du combustible pendant la guerre pour le gouvernement britannique, mourut, et la question fut laissée de côté. Nous nous sommes mis en communication avec l'Amirauté britannique par l'entremise de l'agent général de la Colombie--Britannique, de sir Robert Borden, et du premier ministre, M. Lloyd George. Ces négociations n'ont abouti à rien jusqu'ici, mais elles montrent bien que le gouvernement britannique porte un grand intérêt au développement de cette importante zone houillère.

[M. James G. Scott.]

Je crois que je n'ai rien de plus à dire, messieurs, sauf qu'à mon avis il s'agit ici d'un produit naturel qui mérite l'attention du parlement, et si ce projet pouvait être réalisé—je suis certain qu'il le sera un jour ou l'autre—je crois que nous verrions dans le nord de la Colombie-Britannique la reproduction de toutes les industries nées de la présence de houille semblable dans la Pensylvanie.

M. Peck:

Q. Cette zone est connue généralement sous le nom de zone houillère de Ground-Hog?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Peck, voulez-vous indiquer, pour les membres du comité, où se trouve située cette zone sur la carte afin que nous l'ayons bien dans l'esprit?

M. KEEFER: M. Scott, pourriez-vous obtenir pour ce comité des rapports de cette mine venant d'ingénieurs de mine compétents, et nous les laisser?

M. Peck:

Q. Ne pourriez-vous pas nous envoyer le rapport de M. Campbell Johnson, un exemplaire pour chacun des membres de ce comité?—R. Oui. J'ai ici une brochure que je vais laisser pour que le comité puisse en prendre connaissance. On y voit certains des différents filons de houille et aussi des chiffres indiquant les travaux qui y ont été faits.

Le président:

Q. Vous avez fait allusion au charbon de la Pensylvanie, M. Scott. Pouvez-vous dire à ce comité quelle comparaison établir entre votre charbon et celui de la Pensylvanie?

M. Cowan:

Q. A ce propos, vous pourriez aussi nous expliquer la différence, si vous le pouvez, entre l'anthracite standard en Angleterre et l'anthracite standard aux Etats-Unis? Je ne savais pas qu'il existait une différence?—R. Il y a une différence, à ce que je comprends. Quant à vous dire ce en quoi consiste au juste cette différence, je n'ai pas assez de connaissances techniques pour vous dire la différence entre le standard des Etats-Unis et le charbon de Galles, et d'après les ingénieurs—d'après la définition anglaise de l'anthracite, notre charbon est considéré comme de l'anthracite, mais d'après la définition américaine, c'est du semi-anthracite.

Je vais vous dire ce que M. Grossmann dit de ce charbon qu'il compare au charbon de la Pensylvanie. M. Gustav Grossmann, ingénieur de la Pensylvanie, a fait un rapport sur ce charbon, rapport assez court d'ailleurs, et je vais prendre la liberté de vous en lire quelques extraits.

"Au cours de ma visite à la zone houillière de Ground-Hog Mountain (du mois de mai au mois d'octobre 1912) dans le but d'en étudier la valeur économique en tant qu'il m'était possible de la faire par un examen superficiel et une inspection des travaux d'exploitation, j'ai aussi fait l'examen, parmi bien d'autres, de vos possessions.

"Sans entrer dans les détails au point de vue géologique ni des moyens de transport, etc., je puis donner un aperçu général des mérites de vos mines:

" Quarante-sept sections, trente-huit mille acres, situés à 56° 45′ de latitude nord, et 128° 15′ de longitude ouest dans le versant occidental de la zone houillère de Ground-Hog Mountain, et dont il est reconnu qu'une partie considérable contient des filons de houille de qualité supérieure et assez importants pour être exploités.

"Nombre de filons exploitables découverts: 6, avec une épaisseur moyenne de 28 pieds.

Qualité de la houille: anthracite. Très brillante et dure et excellente comme combustible de chaudière à vapeur, pouvant être comparée favorablement au charbon de la Pensylvanie."

Le président:

Q. Est-il aussi dur que l'anthracite de la Pensylvanie?—R. Il est tellement dur que j'en ai des échantillons dans mon bureau depuis huit ans et ils sont aussi brillants et aussi durs aujourd'hui, et exempts de poussière et il ne se brise pas plus que n'importe quel autre charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. De qui est ce rapport dont vous lisez cet extrait?—R. Je lis cet extrait du rapport de M. Gustav Grossman, ingénieur de la Pensylvanie qui a fait un examen de de cette zone. Un mot encore.

"Comme ce charbon se détache en gros morceaux il résistera au transport sur de grandes distances."

La grande objection, comme vous le savez, c'est que bien des sortes de charbon se brisent ou s'effritent, surtout le lignite (qui s'effrite facilement et tombe en poussière) lorsqu'on le transporte sur de grandes distances. M. Grossmann continue en ces termes:

"On n'a pas encore fait assez de travaux de développement pour établir définitivement ce que l'on pourrait considérer comme les ressources de houille que l'on pourrait tirer de toute cette mine, mais à mon avis elles doivent être considérables. Puisque toute cette propriété n'a pas encore été explorée d'un bout à l'autre, il est probable que l'on découvrira d'autres filons de houille propre au commerce. Dans tous les cas, il est évident qu'il s'y trouve de la houille en quantité plus que suffisante pour permettre la construction d'un chemin de fer pour en faire les travaux de développement. On ne rencontrera aucune difficulté extraordinaire au point de vue des travaux de génie en faisant le développement de cette mine qui devrait pouvoir produire des quantités considérables de tonnes de combustible de haute qualité chaque jour, et je serais porté à considérer le développement de ce groupe de claims houillers comme étant une proposition d'affaires très attrayante pour ceux qui ont des fonds à placer.

"On n'extrait au Canada aucun autre charbon qui ressemble à ce charbon-là au point de vue de la qualité ou des propriétés physiques et chimiques et, jusqu'ici, on n'a jamais découvert du charbon de ce genre au Canada en quantités suffisantes pour les fins commerciales. Pratiquement, on ne trouve pas d'anthracite à l'ouest de la Pensylvanie aux Etats-Unis. Si l'on en juge par la quantité d'anthracite de la Pensylvanie que l'on brûle aux Etats-Unis et au Canada, on peut facilement se rendre compte du grand vide dans l'approvisionnement du charbon de l'Ouest que l'on pourra combler en commençant les travaux de développement de cette zone.

"La propriété que possède ce charbon de ne pas faire de fumée devrait fait naître un important marché dans les villes de la côte où cet inconvénient de la fumée est défendu. La propreté de ce charbon pour les usages domestiques et ses constantes propriétés thermiques devraient en rendre l'usage général pour les fins domestiques. Pour le chauffage des chaudières à vapeur, avec de bonnes grilles, ce charbon bien que possédant moins d'unités thermiques que le charbon bitumineux, donnera cependant un plus fort rendement de chaleur efficace. Cela est dû au fait qu'il n'est plus ici question de la grande perte des hydrocarbones non consumés comme dans le cas des charbons bitumineux, ou du moins cette perte est réduite au minimum en se servant de l'anthracite.

"Pour donner une idée de l'importance d'une zone de ce genre, on peut dire que cette zone seule contient probablement autant de charbon—peut-être dix

fois autant—de charbon que le charbon trouvé dans toutes les zones houillères connues jusqu'ici dans la Nouvelle-Ecosse."

M. PECK: Ecoutez, écoutez.

M. MCKENZIE: J'ai bien peur que cela nuise à votre rapport. C'est vous dire que je suis de la Nouvelle-Ecosse.

Le TÉMOIN: M. McEvoy, membre de la division des levés géologiques pour le gouvernement fédéral et ingénieur de mines de réputation établie, dit:

"Lorsqu'il est brisé, ce charbon a un aspect cristallin, est très brillant et très dur sans joints prononcés. Il n'est pas facilement broyé ou écrasé, de sorte qu'il sera extrait en gros morceaux très durs et fera peu de menu charbon.

"Il brûle très bien dans la forge des forgerons, donnant une chaleur intense, une chaleur si vive, de fait, que si l'on y laisse un outil d'acier trop longtemps, l'acier sera fondu. La flamme en est presque incolore et ne fait pas de fumée.

"Quant à savoir si ce charbon devrait être appelé de l'anthracite ou du semi-anthracite, la question est douteuse, puisqu'aucun étalon de composition ou de propriétés physiques n'a été adopté jusqu'ici. D'après la classification la plus rigoureuse de la Pensylvanie, ce serait du semi-anthracite, mais d'après la classification anglaise, d'un autre côté, ce serait de l'anthracite."

M. Cowan:

Q. Où les navires de la marine marchande canadienne prennent-ils leur charbon d'ensoutage actuellement?

M. PECK: A Ladysmith.

M. COWAN: D'où vient ce charbon?

M. PECK: De l'île Vancouver.

M. COWAN: Où les navires américains remplissent-ils leurs soutes?

M. PECK: A l'île Vancouver.

M. COWAN: Ils s'y rendent tous?

Le TÉMOIN: Je crois qu'il y a du charbon d'ensoutage à Puget-Sound, mais il est sale, à ce qu'on me dit.

M. Cowan:

Q. Cela me paraît être une bonne industrie?—R. Il me semble que nous devrions obtenir le contrôle du marché du Pacifique

M. COWAN: La situation, c'est que le commerce ne fait que commencer à se développer sur la côte du Pacifique, et ce serait une bonne affaire si le Canada pouvait concentrer tous ses efforts et toute son attention sur le charbon d'ensoutage là-bas.

Le TÉMOIN: Oui, je le crois. Sans doute, il y a la question du canal de Panama. Il se pourrait que le charbon soit amené plus au sud et plus à l'est que ce que nous prévoyons actuellement par suite des taux moins élevés de navigation.

M. Cowan:

Q. Quelle est la qualité du charbon à Puget-Sound sur le côté américain?—R. C'est du charbon bitumineux.

Q. Est-il meilleur que le charbon que nous avons en Canada?—R. Je le crois. Je comprends que le charbon bitumineux que nous avons en Canada n'est pas tout à fait aussi bon que le charbon extrait dans cette zone.

M. Keefer:

Q. Parlant de ce charbon passant par le canal de Panama pour se rendre aux Antilles anglaises — où il n'y a pas de charbon — en votre qualité d'exploiteur de

chemin de fer, pouvez-vous nous donner une idée de ce que serait le coût pour le transport d'une tonne de charbon par voie d'eau?—R. Notre ingénieur m'avait donné une idée de cela avant la guerre, mais les choses ont tellement changé depuis que je ne puis répondre à cette question dans le moment.

Q. On rétablit les taux rapidement, au point de vue du transport par eau. Savez-vous quel était le coût estimatif pour le transport de ce charbon par eau?—R. Non, nous n'avons pas fait de calcul estimatif.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Cowan:

Q. Y a-t-il des mines de fer dans cette région? Des mines de fer connues?—R. Je crois que le colonel Peck pourrait vous répondre mieux que moi.

Le colonel PECK: Pas en exploitation; on entrevoit la possibilité de travailler certaines mines, mais on n'en a développé aucune.

M. MCKENZIE: Un moment seulement, monsieur le président.

M. McKenzie:

Q. Ce charbon dont vous parlez se trouve-t-il dans la Colombie-Britannique?—R. Oui.

Q. Et avez-vous obtenu un rapport de votre ministère des Mines dans la Colombie-Bitannique—savez-vous si ce ministère a fait un rapport à ce sujet?—R. Oui. Monsieur—j'ai oublié son nom—un des géologues du ministère des Mines a fait un rapport, mais il est mort il y a une couple d'années, j'ai oublié son nom.

Q. Avez-vous son rapport?—R. Je ne l'ai pas, mais vous pouvez l'obtenir du ministère de l'Intérieur.

Q. Vous rappelez-vous d'une manière générale ce qu'il disait dans ce rapport?—R. Il disait, d'une manière générale que c'était une vaste zone houillère, et que le gouvernement fédéral n'en avait pas fait un examen complet. Nous avons demandé constamment que le gouvernement fasse cet examen, mais il n'y a jamais eu assez de fonds pour faire ces travaux; il y a d'autres travaux à faire ailleurs.

Q. Vous parlez du gouvernement de la Colombie-Britannique?—R. Non, du gouvernement fédéral.

Q. Mais les minéraux qui se trouvent dans la Colombie-Britannique, tout comme en Nouvelle-Ecosse, appartiennent à la province?—R. Oui.

Q. A-t-il fait une investigation, le gouvernement provincial?—R. Dans une certaine mesure, je crois que oui. Le gouvernement a envoyé son ingénieur, monsieur Fleet Robertson, mais il a fait une visite à la hâte, si rapide qu'il n'a consacré qu'une journée à parcourir cette zone qui a de cinquante à soixante milles de longueur.

Q. Combien de milles carrés, avez-vous dit?—R. Environ 1,200 milles carrés.

Q. Avez-vous un bail?—R. Une grande partie a été louée, mais un bon nombre des baux ne sont plus en vigueur par suite de l'absence des moyens de transport.

Q. Votre compagnie possède-t-elle du charbon?—R. Nous possédons encore notre charbon. Nous avons payé nos droits et nous avons gardé nos tenures.

Q. Une autre question seulement, monsieur Scott. Que dites-vous de la formation de ce charbon? De quelle hauteur est le filon? Quelle est la face du filon? C'est aussi loin que vous avez poussé les travaux.—R. Il y a huit filons, et ils suivent une direction plus ou moins oblique, de sorte que nous n'avons pu tracer les filons de cette manière.

Q. Se trouvent-ils dans une position verticale?—R. Pas tout à fait, mais ils se trouvent à former un angle.

Q. Ce que vous appelez les filons inclinés?—R. Je ne suis pas certain de cela.

M. PECK: On se sert de phrases différentes dans la Colombie-Britannique de celles que l'on emploie au Cap-Breton

M. McKENZIE: C'est ce qu'on dit dans la Colombie-Britannique?

M. PECK: Je le crois.

M. McKENZIE: Je crois que c'est un terme général, lorsque le charbon est vertical, mais lorsqu'il est perpendiculaire, on considère qu'il est très difficile à travailler.

Le TÉMOIN: Il y a deux photographies dans ce livre. Celle-ci (indiquant la page 9) montre le filon Benoît et celle-ci (indiquant la même page) est le premier filon supérieur sur le crique Beirnes.

Q. Ces photographies ont-elles été prises au-dessus de la terre?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions à poser à M. Scott?

M. Cowan:

Q. Un permis provincial vous accordant un bail comporte-t-il l'obligation de faire certains travaux de développement chaque année, sans quoi votre bail est nul?—R. Il nous faut faire une certaine somme de travail, mais nous avons obtenu un délai à propos de nos baux. Vous comprenez qu'il est impossible de prétendre pouvoir faire ces travaux dans une région qui se trouve à cent cinquante milles des chemins de fer et où il n'y a pas de routes pour s'y rendre. Il nous a fallu y envoyer tous nos matériaux à dos de chevaux de bât.

Q. Il serait impossible d'essayer de transporter du charbon sur cette distance de cent cinquante milles de cette manière?—R. Oui, et essayer d'y faire des travaux, c'est une tâche bien difficile.

M. Peck:

Q. Avez-vous pu extraire une quantité suffisante de ce charbon pour en faire l'essai comme combustible de chaudières à vapeur?—R. Non, tout ce que nous avons pu rapporter à dos de cheval, a servi d'échantillons. M. McEvoy a brûlé de ces échantillons et je vous ai lu ce qu'il en dit.

M. McKenzie:

Q. A quelle distance vous trouvez-vous des eaux navigables les plus rapprochées? —R. Stewart, sur la canal Portland, est le point le plus rapproché. La distance est d'environ 100 milles.

Q. La difficulté serait de faire concurrence, sur les marchés aux débouchés ordinaires, parce qu'il vous faudrait faire beaucoup de travaux avant même de pouvoir obtenir du charbon?—R. Ç'a été la difficulté jusqu'ici—un chemin de fer pour transporter ce charbon.

M. Cowan:

Q. De sorte que la vraie difficulté est la question des chemins de fer?—R. Y a-t-il une difficulté réelle?

Q. N'est-ce pas là votre véritable difficulté?—R. Oui, c'est notre seule difficulté.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quelles autres ressources y avez-vous, là-bas, M. Scott?—R. La vallée de la rivière Naas, que traverserait notre chemin de fer projeté; c'est une belle région et on y trouve du bon bois. La superficie en est probablement de plusieurs centaines de milles.

M. Cowan:

Q. Lorsque l'on aura enlevé le bois, cette région sera-t-elle utilisable pour les fins agricoles?—R. Oui. Vous pouvez voir des photographies là-dedans (indiquant la brochure) montrant la vallée de la rivière Naas dont je parle.

Le PRÉSIDENT: Le comité tient-il à continuer cet examen?

M. COWAN: Ces renseignements sont très satisfaisants.

Le PRÉSIDENT : Oui, je suis d'avis que l'exposé de M. Scott a été très intéressant.

Le TÉMOIN : Merci, messieurs, pour votre bienveillante attention.

Le PRÉSIDENT : Avant d'ajourner, laissez-moi vous dire que demain nous entendrons M. McDougall, du district d'Inverness. Il n'y a pas d'autre témoin pour demain, et cette question du coût de production des compagnies qui exploitent des mines de charbon. Nous espérons tous que la Chambre sera prorogée d'ici deux semaines—M. McKenzie peut bien ne pas être de mon avis—mais je crois que nous l'espérons et dans ce cas il me semble qu'il est très important pour nous de nous mettre à l'œuvre immédiatement pour préparer notre rapport et l'envoyer à la Chambre d'ici quelques jours si nous voulons qu'on le prenne en considération. Que désire faire le comité à propos de la préparation de ce rapport? Je pensais avant la réunion d'aujourd'hui que peut-être nous pourrions, après l'audition du témoignage demain, consacrer une demi-heure ou plus à tracer les grandes lignes de ce rapport, c'est-à-dire déterminer les principes du rapport, et je crois que nous pourrions peut-être faire préparer un projet de rapport qui sera soumis au comité. Je ne sais pas ce que le comité a l'intention de faire.

Le comité est ajourné jusqu'à samedi matin, le 14 mai 1921, à 10.30 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DES COMITÉS 425,
SAMEDI, 14 mai 1921.

Le comité extraordinaire nommé pour enquêter sur toutes les questions concernant l'approvisionnement futur du combustible en Canada s'est réuni à 10.30 heures du matin, sous la présidence du président, M. Steele.

Le PRÉSIDENT: Le comité veut-il venir à l'ordre? Nous allons entendre M. McDougall, d'Inverness.

I. D. McDOUGALL est appelé, assermenté et interrogé.

Le président:

Q. Quelle est votre occupation?—R. Je représente les mineurs d'Inverness dans la préparation des relevés du coût de la production pour cette compagnie, là-bas.

Q. Que voulez-vous dire par les mineurs d'Inverness?—R. L'Union des mineurs.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Depuis le 1er mars.

Q. Voulez-vous tout simplement expliquer au comité, brièvement, ce en quoi consiste votre travail?—R. Il nous faut voir à la préparation des relevés du coût de production. Je ne fais que surveiller la préparation des relevés du coût de production afin de connaître au juste ce que coûte la production du charbon pour que les mineurs sachent ce qui se passe et qu'ils aient une base de travail, lorsqu'ils négocient avec la compagnie concernant les échelles de salaires.

Q. Vous parlez des relevés du coût de production de la compagnie?—R. Oui.

Q. Vous pouvez les voir?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous préparez ensuite, à l'aide de cela, des relevés du coût de la production pour les mineurs?—R. Exactement.

Q. Avez-vous préparé un exposé?—R. J'ai ici un exposé qui pourrait servir de base aux questions que vous voudrez me poser.

M. Maharg:

Q. Avant de commencer, quelles qualités possédez-vous vous permettant de consulter de près une question de ce genre?—R. Beaucoup d'étude et une grande expérience dans les affaires.

Q. Vous comprenez parfaitement le système de la comptabilité et de vérification? C'est tout simplement à titre de renseignement et pour établir ce point que je vous demande cela.

M. CHISHOLM: M. McDougall est avocat.

Le président:

Q. Vous pourriez donner un peu plus de détails. Quel degré d'instruction possédez-vous?—R. J'ai obtenu un degré d'université, un diplôme ès-arts à l'université Saint-François-Xavier, Antigonish.

Q. Quelle expérience dans les affaires?—R. Un cours de trois mois dans les questions d'affaires sous la direction d'un comptable autorisé, et j'ai moi-même travaillé dans la comptabilité pendant un an et demi ou deux ans.

Q. Vous pouvez commencer votre exposé?—R. Messieurs, je me présente devant ce comité d'abord à titre de représentant et de délégué nommé par l'union des mineurs d'Inverness, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Nous avons un grand nom-

bre de zones houillères dans le comté d'Inverness, mais la houillère d'Inverness en est jusqu'ici la plus importante parce qu'elle a été mieux développée et parce qu'on y fait des travaux depuis 20 ans. Depuis qu'on en a commencé l'exploitation, le rendement quotidien pendant plusieurs années n'a jamais été de moins de 1,000 tonnes. Souvent, le rendement a atteint 1,300 et même 1,400 tonnes par jour. Cette houillère est importante là-bas à plusieurs autres points de vue. Elle est située au centre même d'un vaste comté qui, dans la Nouvelle-Ecosse, est un des plus importants au point de vue agricole. Cette houillère d'Inverness a créé pour notre population le seul marché qui nous ait jamais été ouvert. Par conséquent, lorsque des difficultés ou le danger de chômage menacent nos mines, c'est une question de première importance pour notre population. La mine d'Inverness a sa part de ce qui semble avoir été le sort déplorable et commun de toutes les houillères de la Nouvelle-Ecosse au cours des cinq ou six derniers mois. Cette période a été très pénible et très difficile tant pour les exploiteurs que pour les employés. Une compagnie appelée la *Inverness Railway and Collieries, Limited,* dont M. C. Henderson est le président, a pris la direction de la mine Inverness au mois de juillet dernier, M. Henderson a réussi à placer de très bons contrats outre-mer; mais il n'avait expédié qu'une petite quantité de ce charbon ou pas du tout, lorsque l'embargo a été mis en vigueur. Par conséquent, cette transaction a été perdue pour la houillère d'Inverness. J'ai remarqué que M. Dick a déclaré devant cette commission que l'embargo n'avait pas affecté la *Dominion Coal Company.* M. Dick peut avoir raison en parlant de la *Dominion Coal Company,* mais ce dont je suis certain c'est que l'embargo a porté un coup mortel à l'industrie houillère d'Inverness. Le ou vers le 8 février 1921, la compagnie d'Henderson a fait faillite. Le *Eastern Trust Company* d'Halifax agit maintenant en qualité de consignataire pour les actionnaires. Par suite de l'insolvabilité de la compagnie Henderson, la mine d'Inverness a été fermée pendant environ trois semaines. Avant la reprise des travaux à Inverness sous la direction de la Compagnie de Fiducie dont j'ai parlé, à peine un peu plus de la moitié des anciens employés ont été engagés de nouveau. Quelques autres furent réengagés à différents intervalles jusqu'à ce qu'actuellement le nombre en est de 460 employés travaillant dans la mine Inverness ou aux environs. Avant la fermeture de la mine, il y avait environ 650 employés. Vous pouvez alors comprendre que nous avons un grand nombre de sans-travail à Inverness. De plus, la mine ne fonctionne actuellement que quatre jours par semaine, et une grande partie des mines sous contrat ne travaillent qu'une semaine sur deux de sorte que le travail y est bien irrégulier. La raison pour laquelle le travail est irrégulier et pour laquelle aussi il y a tant de sans-travail, à Inverness, est attribuée uniquement à l'impossibilité de trouver un marché suffisant pour le charbon qui peut y être produit. Le 1er mars, j'ai été nommé par les unions ouvrières d'Inverness en qualité de représentant pour surveiller le coût et la production en général du charbon. Dans mon étude de la mine d'Inverness, je m'attacherai donc davantage à ces travaux pour les mois de mars et d'avril. Au cours du mois de mars le nombre moyen d'hommes employés a été de 300. Ne comptant pas les quatre dimanches, il y a eu huit jours de chômage. Le nombre total de tonnes de charbon extraites durant le mois a été de 110,140 tonnes, soit un rendement moyen pour les 19 jours de travail d'environ 534 tonnes par jour. Les frais de la compagnie sont indiqués par les relevés du coût de la production, soit $5.45 par tonne mise en wagons à la mine.

M. Douglas:

Q. La petite tonne ou la grosse tonne?—R. La grosse tonne. Ce chiffre comprend les dépenses pour les jours de chômage et les dimanches. Le coût total pour les jours de chômage pendant le mois de mars, y compris le charbon brûlé pour le chauffage des chaudières de la mine serait de 50 cents sur le nombre total de tonnes pour le mois. En d'autres termes, si la mine d'Inverness avait été exploitée régulièrement durant le mois de mars, le rendement aurait été augmenté de 4,264 tonnes, et le coût

en aurait été de $4.95 au lieu de $5.45 tel qu'indiqué par les relevés de la compagnie. Pendant le mois d'avril, on a employé 420 employés aux mines d'Inverness, et, sans compter les dimanches, il y a eu neuf jours de chômage. Le nombre total de tonnes extraites pendant les 17 jours de travail a été de 11,250 tonnes, soit une production moyenne de 700 tonnes par jour. Les relevés du coût de la production de la compagnie pour le mois d'avril ne sont pas encore complets, mais d'après des calculs assez justes, y compris les jours de chômage, le coût serait de $5.25 la tonne mise en wagon à la mine. Le coût total des neuf jours de chômage pendant le mois d'avril, y compris la main-d'œuvre et le charbon brûlé dans la mine, a été d'environ $6,000, ce qui représente 54 cents par tonne produite pendant le mois d'avril. Si la mine d'Inverness avait été exploitée régulièrement pendant le mois d'avril, le rendement aurait été augmenté de 6,300 tonnes et le coût par tonne à la mine aurait été représenté par $4.48 au lieu de $5.25 tel qu'indiqué par les relevés de la compagnie.

Maintenant, à propos des zones houillères du pays, je puis dire que tous nos gisements dont on a fait l'essai à Inverness sont situés sur la côte et portent les noms suivants: Port-Hood, Mabou, Inverness, Sainte-Rose et Chimney-Corner. La quantité de charbon dans la zone étudiée est calculée à environ 120,000,000 de tonnes. Ce chiffre n'est que pour la zone étudiée, d'aucuns prétendent qu'il y a là un billion de tonnes de houille, et d'autres qu'il y en a de 500,000,000 à un billion de tonnes. Toutes ces mines importantes, sauf celles de Port-Hood et d'Inverness, sont fermées actuellement, et elles le sont principalement par suite du manque de moyens de transport. Il n'y a pas de port d'embarquement le long de notre longue et âpre côte.

M. Douglas:

Q. Entre Chéticamp et Hastings?—R. Oui. Un chemin de fer s'étendant sur une longueur de 60 milles, possédé et exploité par une compagnie isolvable, a été construit par cette compagnie à partir du détroit de Canso jusqu'aux mines de cette compagnie à Inverness. C'est le seul moyen régulier de transport que nous ayons, et il est loin d'être satisfaisant et suffisant. Chacune des mines nommées appartient à une compagnie distincte constituée en corporation ou à des particuliers. Elles sont, par conséquent, toutes rivales les unes des autres et un chemin de fer appartenant à une de ces compagnies ne peut pas être utile au même point pour toutes les autres. Je pourrais vous donner un exemple de cela. A propos des taux de transport de la mine d'Inverness exigés de la mine de Port-Hood nous demandons $1 pour le halage du charbon d'Inverness à Pointe-Tupper.

M. Maharg:

Q. Quelle distance?—R. Un peu plus de 60 milles. Il y a environ 40 milles de Port-Hood à la Pointe-Tupper. La compagnie fait payer pour cela $1 la tonne. Elle fait payer à la mine de Port-Hood $1.04. Elle demande $1 la tonne pour une distance d'un peu plus de 60 milles. Un chemin de fer appartenant à une seule compagnie ne peut pas être avantageux pour toutes les compagnies. L'aide la plus urgente et la plus importante que l'Etat pourrait donner à nos mines d'Inverness serait d'acheter immédiatement ce chemin de fer d'Inverness et de le prolonger immédiatement vers le nord sur une distance de 40 milles jusqu'au havre de Chéticamp. Cela relèverait immédiatement les mines de Sainte-Rose et de Chimney-Corner. Le charbon de ces mines du nord serait expédié chaque jour, en été de Chéticamp en amont du Saint-Laurent sur les marchés de Montréal; et toutes les autres houillères d'Inverness auraient une chance égale si un chemin de fer appartenant à l'Etat se rendait jusqu'au détroit de Canso. Non seulement tous les mineurs mais aussi toute la population d'Inverness seraient traités d'une manière appréciable si cette importante commission voulait, dans l'intérêt général, recommander au gouvernement de prendre

la direction immédiate de ce chemin de fer d'Inverness et des prolongements d'Inverness à Chéticamp.

Le TÉMOIN: Les mineurs d'Inverness désirent ardemment que cela se fasse immédiatement et, afin de vous prouver, messieurs, comment ce chemin de fer, une fois prolongé, rendrait service au comté d'Inverness, au point de vue de l'exploitation des zones houillères, vous pouvez jeter un coup d'œil sur cette carte où est indiquée la position exacte des zones houillères dans ce comté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé votre exposé?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Le témoin est maintenant prêt à répondre aux questions que les membres de ce comité voudront lui poser.

M. COWAN: Nous nous trouvons ici en face d'une situation plutôt nouvelle. J'aimerais à poser une question au témoin.

M. Cowan:

Q. La compagnie avec laquelle vous avez eu affaires exige-t-elle que ces relevés du coût de la production soient gardés confidentiellement? Permet-elle au public d'y avoir accès?—R. Elle me permet d'y avoir accès, mais elle n'a jamais dit un mot au sujet d'en faire une question privée, et comme je représente les mineurs, je crois que les relevés du coût de la production devraient être connus. C'est ce que pensent les mineurs de la Nouvelle-Ecosse. Je puis ajouter qu'ils ne sont pas bien satisfaits du fait que les relevés du coût de production de la *Nova Scotia* et de la *Dominion Coal* n'aient pas été produits ici. Ils croient que ces relevés devraient se trouver ici.

Q. La compagnie s'est-elle opposée à ce que le coût du charbon à la mine soit connu du public?—R. Non, si cela peut rendre plus facile la vente du charbon. Elle est anxieuse de vendre son charbon. Elle enregistre un déficit d'environ dix mille dollars par mois—durant le mois de mars et d'avril— par suite des jours de chômage et aussi par suite de l'impossibilité de vendre son charbon. Maintenant, si la publication du coût de production pouvait rendre plus facile la question des commandes, elle n'y a aucune objection.

Q. C'est une affaire toute nouvelle. Cela est bien différent de ce que nous avons appris de la Nouvelle-Ecosse. Vous avez dit que le coût de production du charbon était d'environ cinq dollars la tonne?—R. Oui.

Q. Est-ce une mine sous-marine?—R. Oui, une mine sous-marine.

Q. Et, dans ce cas, l'extraction du charbon y serait presque aussi difficile qu'au Cap-Breton?—R. Certainement aussi difficile.

Le président:

Q. Vous connaissez bien les conditions qui existent au Cap-Breton?—R. Oui.

Q. A titre de mineur pratique?—R. Non.

Q. Que savez-vous des conditions qui existent dans les deux districts vous permettant de donner une réponse qui fasse autorité à cette question?—R. Je n'ai aucune connaissance d'aucune de ces mines; je ne suis jamais descendu au fond de la mine.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous avez visité les environs des mines et les zones houillères du Cap-Breton et d'Inverness?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. Si une compagnie si faible que celle-là, dans des conditions très difficiles, peut produire du charbon à cinq dollars la tonne, les compagnies puissantes ne pourraient-elles pas produire du charbon à meilleur marché?—R. Il y a une chose que vous ne devez pas perdre de vue à propos de la mine d'Inverness et c'est que bien peu de travaux de développement y sont faits actuellement. On extrait le charbon aux endroits où l'extraction coûte le moins cher, mais lorsque les travaux de développement repren-

dront, il est probable que le coût sera augmenté dans une certaine mesure, mais à mon avis, oui, les compagnies plus puissantes devraient produire du charbon à meilleur marché qu'à Inverness.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous sortez de grandes quantités d'eau dans le comté d'Inverness?—R. Oui.

Q. Quel est le coût de ce travail?—R. C'était autrefois un dollar la tonne. Je crois, qu'aujourd'hui, ce n'est plus que cinquante cents la tonne.

Q. Dans votre relevé du coût du charbon—je suppose que vous avez des détails?—R. Oui, pour le mois de mars ce coût de cinq dollars et quarante-cinq cents comprenait la main-d'œuvre, soit trois dollars et vingt-deux cents; les matériaux, y compris le charbon pour les chaudières, un dollar et trente-cinq cents; les droits régaliens, onze cents; assurance, trois cents; taxes, six cents; frais généraux, quatre cents; indemnité aux employés, dix cents; baux, deux cents; dépréciation et appauvrissement, vingt-cinq cents; perte dans le criblage aux endroits rocheux, sept cents; total, cinq dollars et quarante-cinq cents.

Q. Tous ces frais que vous avez nommés sont, sans doute, basés sur la production d'une grosse tonne? L'exposé que vous avez fait jusqu'ici—vous y avez toujours fait allusion à la grosse tonne, soit deux mille deux cent quarante livres?—R. Non, le coût est basé sur la production d'une petite tonne.

M. Chisholm:

Q. M. McDougall, parlant des gisements de charbon là-bas, vous croyez que c'est la seule région houillère non encore exploitée dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Je vous demande pardon.

Q. Vous considérez cette région comme étant la seule non encore exploitée dans la Nouvelle-Ecosse, pratiquement—à la quelle on n'a pas encore touché?—R. Au nord d'Inverness.

Q. Et à propos des autres mines, elles n'en sont encore qu'aux débuts de l'exploitation?—R. Exactement.

Q. M. McLachlan a parlé de la découverte de nouveaux gisements?—R. A Port-Bann.

Q. En prenant toute la question de l'approvisionnement de charbon en considération, si l'on prolongeait ces chemins et qu'on exploitait ces mines, n'est-ce pas votre avis en votre qualité d'homme d'affaires que la houille de l'ouest du Cap-Breton pourrait être placée sur les marchés mondiaux, ou nous allons dire de l'Ontario—naturellement on peut dire que c'est un marché mondial—à meilleur marché que dans le cas de n'importe quelle autre mine de houille?—R. Oui, tel serait mon avis, mais le transport de Chéticamp en amont du Saint-Laurent, la houille est à très bon marché à Montréal.

M. CHISHOLM: Il faut que j'appuie sur ce point, car le comté d'Inverness se trouve dans une position particulièrement difficile maintenant. C'est difficile pour les habitants de ce comté de produire de la houille à bon marché même maintenant, vu qu'ils ont à faire face à une grande difficulté causée par l'absence de débouché, et sur ce point, je dis actuellement en ce qui concerne l'embargo que c'est un crime—j'ai appuyé sur ce point lorsque M. Dick était ici—c'est un crime, vu que les possibilités des mines de houille d'Inverness ont été réduites à rien. Comme l'a dit, mon ami le président, les Ontariens veulent avoir une houille de bonne qualité, bon marché, et lorsqu'il fera son rapport j'aimerais à ce qu'il mentionne cette zone où se trouve une abondance de charbon. Nous lui faisons voir l'endroit où il peut faire expédier cette houille à bon marché dans l'Ontario, et nous développerons notre industrie houillère.

Le président:

Q. Pour faire suite à cette question. Vous dites que la houille coûte cinq dollars et quarante-cinq cents en avril?—R. En mars. Je pense qu'elle serait un peu meilleur marché en avril pour deux raisons.

Q. Comment la vend-on? Où se trouve le débouché?—R. Le gouvernement en prend un millier de tonnes par semaine, et le reste est vendu où c'est possible.

Q. Vous parlez des chemins de fer du gouvernement?—R. Oui.

Q. Ils en prennent un millier de tonnes par semaine?—R. Oui.

Q. Comment le reste est-il vendu?—R. Les propriétaires s'arrachent presque les cheveux pour essayer d'en disposer où ils le peuvent.

Q. Ils la vendent?—R. Ils ne peuvent pas vendre la production de six jours et c'est la raison pour laquelle les mineurs ne travaillent que durant quatre.

Q. Mais la production réelle?—R. Oui.

Q. Où la vend-on?—R. Surtout à Halifax.

Q. Oui.—R. On en vend à quelques personnes comme E. C. Henderson et Archibald aux mines. On vend le charbon criblé aux mines pour huit dollars; le tout-venant, aux mines, pour sept piastres.

Q. C'est la houille qui coûte cinq piastres et quarante-cinq cents?—R. Oui. Huit piastres pour le charbon criblé et sept piastres pour le charbon tel qu'il sort de la mine. Je dirai qu'en ce qui concerne le prix de la houille criblée que réellement la compagnie ne fait pas autant de profit sur celle-ci qu'on se l'imagine, parce qu'une grande partie de cette houille est perdue; elle est convertie en charbon menu dans le crible jusqu'à une proportion de trente pour cent environ.

Q. Comme homme d'affaires, pouvez-vous nous dire à quel prix le charbon qui se vend huit piastres aux mines, pourrait être vendu à Montréal avec les frais de livraison?—R. Je ne puis pas vous le dire exactement, mais je sais qu'en dix-neuf cent et—que le charbon qui se vendait aux mines pour huit piastres—il fallait y ajouter une piastre de plus à Port-Hastings.

Q. Pour le transport des mines à Port-Hastings?—R. Oui, à bord du navire à Port-Hastings.

Q. C'est le port d'expédition?—R. Oui.

Q. Cela fait neuf piastres?—R. Oui.

Le président:

Q. Je pense, si je me rappelle bien le témoignage, que cela coûte une piastre et trente-cinq cents pour le transport de Sydney à Montréal?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'il coûterait davantage à partir de Port-Hastings?—R. Je crois que oui.

Q. Cela ferait dix piastres et quart pour le charbon à Montréal? Pour votre charbon?—R. Aux prix actuels? Je puis dire ceci que j'ai eu un entretien avec le gérant général des houillères d'Inverness il n'y a pas longtemps, et je lui ai demandé: "Un instant, si on vous offrait de prendre toute votre production pour les chemins de fer de l'Etat"—on pourrait produire un millier de tonnes par jour là-bas si on trouvait un débouché pour cette quantité, et en retranchant ce qui est employé pour les besoins locaux, cela ferait environ huit cents tonnes à vendre au gouvernement—"à combien le lui laisseriez-vous avoir?" et il m'a répondu: "Je serais parfaitement consentant à lui laisser avoir toute la production à cinq piastres et demie à la mine, ou à six piastres à bord du navire à Port-Hastings."

Q. Mais ces consommateurs de charbon de l'Ontario que nous avons mentionnés ce matin—est-ce que vous supposez que la compagnie accorderait ce prix aux consommateurs de l'Ontario s'ils étaient disponible?—R. Ils l'accorderaient à n'importe qui.

Q. En prenant votre propre prix: La houille coûte cinq piastres et quarante-cinq cents à la mine, et en prenant en considération le coût du transport, nous constatons

qu'elle va coûter à peu près dix piastres et vingt-cinq cents à Montréal. Naturellement, cela rend impossible aux gens d'Ontario la consommation de la houille d'Inverness?—R. A mon sens, une des raisons pour lesquelles les propriétaires de mines demandent un prix élevé pour la houille qu'ils vendent, c'est afin d'essayer de compenser la perte énorme sur le charbon qu'ils ne vendent pas, et à cause des jours de chômage.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. N'est-ce pas là une autre raison pour laquelle la houille est vendue aux chemins de fer à ce prix?—R. Cinq piastres?

Q. Oui, et par conséquent, les propriétaires de mines doivent demander un prix plus élevé pour la houille supplémentaire qu'ils vendent?—R. Oui.

Q. Lequel serait entièrement éliminé s'ils avaient des contrats importants par lesquels la production entière serait expédiée à Montréal?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que les producteurs dans la Nouvelle-Ecosse subissent une perte sur la houille qu'ils vendent aux chemins de fer—est-ce là la manière suivant laquelle les compagnies houillères de là-bas font leurs affaires?—R. Elles sont dans l'impossibilité de faire aucune affaire maintenant. Je suppose qu'il faut qu'elles se rattrapent dans leurs pertes d'une manière ou d'une autre.

M. CHISHOLM: Si les producteurs veulent que leurs mines soient exploitées, il faut qu'ils acceptent le contrat des chemins de fer.

M. Maharg:

Q. Dois-je comprendre, M. McDougall, que quarante milles supplémentaires de chemins de fer vous amèneront sur le côté intérieur?—R. Ils m'amèneront à Chéticamp.

Q. Vous amèneront du côté intérieur de l'île?—R. Oui.

M. CHISHOLM: Du côté ouest?

M. MAHARG: Oui.

M. Maharg:

Q. Est-ce que cela raccourcirait la distance que le charbon doit parcourir maintenant, à destination de Montréal? De combien?—R. Je ne le sais pas.

M. CHISHOLM: M. Maharg, si vous voulez jeter un coup d'œil sur la carte cela va vous donner une idée.

M. MAHARG: C'est ce que je fais.

Le TÉMOIN: J'ignore de combien cela raccourcirait la distance.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Cela voudrait dire une voie ferrée d'environ vingt milles plus courte, et la route totale ou la distance de Chéticamp à Port-Hastings serait d'à peu près quatre-vingts milles?—R. Oui.

Q. De sorte qu'elle épargnerait réellement environ soixante milles si le charbon était expédié de Chéticamp.

M. CHISHOLM: Oui, mais il parle maintenant des gisements septentrionaux, qui sont situés environ à dix-huit milles plus loin—dix-huit ajoutés à soixante-neuf font quatre-vingt-sept milles; telle est la distance de Sainte-Rose à Point-Tupper—environ soixante-dix-sept milles, mais s'il prenait l'autre direction vers Chéticamp, ce ne serait que vingt milles à peu près.

M. Cowan:

Q. La différence dans la distance du transport par eau n'importe pas beaucoup, c'est la différence dans le transport par chemin de fer qu'il faut considérer.

M. CHISHOLM: La distance par eau serait beaucoup raccourcie aussi, si vous voulez regarder la carte.

Le PRÉSIDENT: C'est évident.

Le président:

Q. Vous dites que le charbon en mars et en avril coûte à peu près cinq piastres et quarante-cinq cents la tonne. J'ai compris que vous aviez dit qu'une certaine quantité de cette houille est vendue aux mines à huit piastres la tonne. Qui est-ce qui la paie huit piastres la tonne?—R. Quelques habitants d'Halifax qui commandent du charbon criblé; ils le paient huit piastres.

Q. Vous prétendez dire que la compagnie reçoit deux piastres et trent-cinq cents davantage de profit par tonne. . . —R. Elle demande ce prix, mais elle perd trente pour cent de cela en menu charbon qu'elle est obligée de vendre à une piastre et demie. Elle perd cela sur le contrat du gouvernement.

Q. C'est son affaire. Je ne pense pas que les consommateurs d'Halifax devraient être taxés pour permettre à la compagnie houillère de vendre au chemin de fer à moins que le prix coûtant.

M. COWAN: Il existe une grande différence entre le charbon tel qu'il sort de la mine et le charbon passé au crible.

Le PRÉSIDENT: Eclaircissons ce point.

M. CHISHOLM: Trente pour cent de cette houille est extraite sous forme de houille menue.

Le TÉMOIN: Oui.

Q. Et la compagnie le vend à une piastre et demie?—R. Oui.

Q. De sorte que soixante-dix pour cent est expédié sur le marché à huit piastres la tonne?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. A qui a-t-elle vendu son charbon menu?—R. Dans la plupart des cas, elle ne le vend pas du tout, et elle est contente de le vendre chaque fois qu'elle le peut. Il y en a quelques milliers de tonnes sur le chemin de fer là-bas à l'heure actuelle.

Q. Il n'a jamais rien été tenté afin de faire des briquettes avec ce charbon menu? —R. Oui, il y a quelque temps, mais je ne sais pas ce qui est arrivé, mais la chose n'a pas très bien réussi.

Q. Mais le point important c'est que la compagnie produit ce charbon dans un mois durant lequel les mineurs ne travaillent qu'une partie du temps, et dans les conditions les plus difficiles à $5.45 chargé sur wagons?—R. Oui, cinq piastres et quarante-cinq cents durant mars et avril.

M. Maharg:

Q. Cela mettrait le coût des criblures de charbon à près de sept piastres la tonne? —R. En tenant compte du charbon menu, il est vendu à une perte de trente pour cent.

M. BLAIR: C'est un prix moyen de six piastres et cinq cents la tonne.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Quel est le prix moyen?

M. BLAIR: Six piastres et cinq cents.

M. Cowan:

Q. Est-ce que ces états du coût de production sont difficiles à produire?—R. Je ne le dirais pas.

Q. Sont-ils encombrants? Est-ce qu'ils impliquent beaucoup de comptabilité? —R. Non.

Q. En quoi consistent-ils? Rien qu'une feuille de papier d'à peu près deux pieds carrés?—R. Oui.

Q. Vous pouvez toujours les avoir à un moment d'avis—R. Non, je ne dirais pas que je puis toujours les avoir aussi vite que cela.

Q. Mais vous pouvez les avoir dans un mois? Ils sont disponibles chaque mois? —R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je suppose qu'ils sont disponibles pour la compagnie plusieurs années en arrière?—R. Oui.

Q. On les garde au bureau général de la compagnie?—R. Oui.

Q. Je suppose qu'on les garde pour les consulter?—R. J'imagine que la compagnie en garde toujours des copies.

M. McKenzie:

Q. M. McDougall, je suppose que vous vous rappelez le temps où la ville d'Inverness n'existait pas? Vous le rappelez-vous?—R. A peine, je suis né à peu près dans le même temps qu'Inverness a été fondée.

Q. Combien y a-t-il de temps de cela?—R. J'ai vingt-quatre ans. La ville d'Inverness a été fondée il y a environ vingt ans.

Q. Quand le chemin de fer d"Inverness a-t-il été construit?—R. Il a été terminé en 1900.

Q. Nous allons commencer par là. La ville d'Inverness n'existait pas avant cette année?—R. Non.

Q. Quand la mine est-elle devenue importante?—R. Je crois que c'était dans les environs de 1900 et—il y avait alors une compagnie avant la construction du chemin de fer, la *William Penn Hussy.*

Q. C'était un spéculateur à la bourse?—R. Il expédiait une petite quantité de houille en cet endroit par bateau à partir du havre. Je crois que c'était vers 1904 ou 1905; je n'en suis pas certain.

Q. Quelle a été la première compagnie de chemin de fer?—R. *MacKenzie and Mann.*

M. Cowan:

Q. Est-ce qu'ils sont les propriétaires du chemin de fer maintenant?—R. Oui, mais il est actuellement en banqueroute—en liquidation.

M. McKenzie:

Q. Qu'est devenu la mine de charbon sous le régime de MacKenzie et Mann?—R. Ce qu'elle est devenue? Comme entreprise commerciale?

Q. A-t-elle réussi, comme compagnie séparée?—R. Oui, jusque vers les premiers jours de la guerre. Elle est alors entrée en liquidation.

Q. Qu'est-elle devenue?—R. On a nommé un sequestre, du *Eastern Trust Company.*

Q. Elle était entre les mains du sequestre bien des années avant la guerre?—R. Oui.

Q. Combien de temps?—R. Je ne puis pas dire exactement; quelque temps avant la guerre.

Q. Alors naturellement elle a été administrée comme compagnie entre les mains d'un sequestre?—R. Précisément.

Q. Et ensuite elle est retournée à M. Henderson?—R. Oui, en juillet dernier.

Q. Et en très peu de temps elle est retombée entre les mains du sequestre?—R. Personnellement, j'attribuerais cela à l'embargo.

Q. M. McDougall, y a-t-il un grand nombre d'hommes qui se sont établis autour des mines de charbon?—R. Oui.

Q. C'est un fait?—R. Oui.

Q. Combien de personnes y a-t-il, y compris les hommes, les femmes et les enfants? —R. La population de la ville?

Q. Oui, qui dépend des mines?—R. Ils dépendent presque tous de la mine. La population est d'environ trois mille ou trois mille cinq cents.

Q. Dépendant de l'exploitation de cette mine?—R. Exactement.

Q. Et leur succès dépend dans une grande mesure du succès de l'entreprise?—R. Précisément.

Q. Est-ce que ce n'est pas un fait?—R. Oui.

Q. M. McDougall, n'est-il pas clairement dans les intérêts de ces gens que la mine de charbon soit prospère?—R. Très assurément, oui.

Q. Jusqu'ici, elle n'a pas été un succès au point de vue financier?—R. Non.

Q. Elle est actuellement entre les mains du second sequestre?—R. Oui.

Q. Qu'est-ce que vous suggéreriez comme moyen de mettre cette houillère sur un bon pied, d'en assurer le succès pour ses propriétaires, et pour ceux qui en dépendent? —R. Je suggérerais que si le comité a aucunement le pouvoir de faire des recommandations, lorsque l'allocation des contrats arrivera, que la houillère d'Inverness reçoive un contrat substantiel à un prix qui justifierait la production.

Le PRÉSIDENT: Le comité n'a pas l'autorité nécessaire pour faire cela.

M. McKenzie:

Q. Supposons, M. McDougall, que l'administration serait normale,—et nous avons appris que cette compagnie a fait banqueroute deux fois—est-ce qu'il ne semble pas qu'elle vendait ses produits trop bon marché?—R. Je pense que c'est une des raisons pour laquelle les frais de la Inverness—si nous considérons les frais de la Inverness il y a quelques années, nous constatons que dans quelques parties de cette mine on produisait du charbon à des frais plus élevés que cinq piastres et quarante-cinq cents. Le coût moyen avant que la mine ne fit faillite était dans le voisinage de sept piastres, et la raison de cela est, suivant moi, qu'on employait à peu près sept cents hommes dans cette mine N° 1, et la proportion des producteurs et des non-producteurs—c'est-à-dire, les mineurs à contrat et les hommes d'équipe—était de trois hommes d'équipe pour chaque producteur, c'est-à-dire, que chaque producteur payait trois hommes qui ne lui rapportaient rien. D'après cette réorganisation, ceci a été éliminé, et il s'ensuit que la proportion est maintenant de presque homme pour homme.

Q. Le but que je me propose en vous parlant de cette manière, c'est que je désire démontrer qu'afin de donner à nos mineurs de la Nouvelle-Ecosse un salaire avec lequel ils puissent vivre, il ne faut pas que nous donnions notre charbon?—R. Exactement.

Q. Vous réalisez cela?—R. Certainement.

Q. Jusqu'ici, il est évident que les propriétaires de la Inverness n'ont pas vendu leur charbon assez cher, parce qu'ils ont failli deux fois. . . .

M. DOUGLAS (Cap-Breton): L'administration aurait pu être à blâmer.

M. MCKENZIE: Je l'ignore. Je suppose que l'administration est compétente.

Le TÉMOIN: Je pense, que cela démontrerait dans une certaine mesure que l'administration n'était pas tout à fait compétente.

M. MCKENZIE: Voici où je veux en venir: Il semble que quelque personnes éprouvent le vif désir de diminuer ce qu'ils doivent payer pour leur charbon. N'est-ce pas un fait que nous devons faire assez d'argent dans la vente de notre charbon pour nous permettre de payer un salaire convenable à nos mineurs?—R. Certainement, c'est exact mais il vaut beaucoup mieux pour la compagnie de demander un prix raisonna-

ble pour son charbon et de l'obtenir, que de demander un prix exhorbitant et ne rien avoir.

Q. Votre prix à vous est de cinq piastres la tonne chargée sur les wagons?—R. Cinq piastres et cinquante cents à la mine.

Q. C'est le coût réel de la production de la houille?—R. Non. Nous avons calculé que si le gouvernement achetait toute notre production.

Q. Je parle des chiffres que vous avez citée. N'essayer pas de m'échapper comme cela. Telle a été votre déclaration?—R. Cinq piastres et quarante-cinq cents.

Q. Tenez-vous en là; ne perdez pas cela de vue. C'est la somme d'argent que vous avez à débourser pour la production d'une tonne de houille, n'est-ce pas?—R. Oui, pour la dépréciation, la déplétion et le reste.

Q. Votre capital est épuisé; vous n'avez pas de capital?—R. Non.

Q. Votre compagnie est en banqueroute?—R. Oui.

Q. Quel capital—si vous placiez un capital raisonnable pour tout l'équipement de cette mine—à combien s'élèverait-il?—R. Vous voulez savoir à quel prix la compagnie serait obligée de vendre son charbon?

Q. Quel serait le capital? Quels fonds seraient représentés par tout l'équipement que vous avez là-bas?—R. Il faudrait avoir des renseignements confidentiels pour savoir combien il y a de fonds placés dans la mine d'Inverness. L'émission d'obligations est supposée être de trois millions de piastres, et d'environ sept millions de capital.

Q. Supposons que cette compagnie au lieu d'être en banqueroute était exploitée par une entreprise qui devait donner un dividende convenable à ses détenteurs de fonds, ou à ceux supposés détenir ces sept millions de piastres de capital. Combien faudrait-il que vous ajoutiez au prix du charbon?—R. Lorsque j'ai fait cette recommandation auparavant, je mentionnais ce qu'avait dit le gérant général de la compagnie. J'ai supposé qu'il connaissait son affaire.

Q. Vous ne répondez pas à ce que je vous demande encore une fois. Supposons que vous établissiez maintenant un dividende pour le faible montant de cinq pour cent sur les sept millions de piastres de capitalisation. Combien de plus faudrait-il que vous ajoutiez au prix du charbon?—R. Lorsque vous m'avez interrompu, j'allais dire que je ne savais pas que sept millions de piastres étaient le chiffre du capital.

Q. Je prends les chiffres que vous m'avez donnés.

M. CHISHOLM: Il a dit trois millions.

M. McKenzie:

Q. Eh! bien, prenons trois millions.—R. Je l'ignore. Je suppose que ce serait à peu près cinquante cents sur une tonne. Il faudrait que nous ajoutions cela au prix d'une tonne de charbon, parce que nous ne travaillons que quatre jours par semaine, alors les frais montent. Si les mineurs travaillaient six jours par semaine, la production du charbon serait meilleur marché.

Q. J'essaie de maintenir la durée et l'intégrité d'un produit de la Nouvelle-Ecosse de sorte que les hommes qui en dépendent peuvent gagner leur vie.—R. Oui.

Q. C'est là où je veux en venir?—R. Oui.

Q. Vous réalisez, M. McDougall, que quel que soit ce qui est produit dans n'importe quelle province,—ceci est une des industries fondamentales de notre province, et le produit devrait être vendu à un prix assez élevé qui permette d'assurer un salaire convenable aux mineurs?—R. C'est bien cela.

Q. A quoi sert-il de diminuer le prix du charbon pour tomber en liquidation, et que les gens qui ont placé de l'argent dans l'entreprise ne peuvent rien retirer qui les paie pour leur placement?—R. Je n'essaie pas du tout de diminuer le prix de la houille. Je ne faisais que suggérer à quel prix on pouvait vendre le charbon et réaliser un profit de 50 cents par tonne, avec la vente de la production toute entière.

M. Cowan:

Q. Avec un capital convenable et avec une bonne administration, et sans chômage. la houille coûterait bien moins que cela?—R. Oui.

M. COWAN: Je pense que votre point est absolument clair et compréhensible.

M. McKenzie:

Q. Il coûte actuellement $5 et combien de cents?—R. $5.45 en mars et $5.25 en avril.

Q. Le prix du charbon qui est extrait de la mine et qui est emporté ne monte pas de nouveau?—R. On alloue pour la dépréciation et pour la déplétion 25 cents la tonne.

Q. Est-ce que vous dites que le charbon par endroit ne vaut que 25 cents la tonne?—R. Je prends les chiffres pour lesquels il y a allocation.

Q. Quels sont-ils?—R. La compagnie à Inverness, le gérant général, et les vérificateurs et le reste.

Q. Il n'y a rien autre là que l'équipement entre les mains du sequestre. Est-ce que vous voulez me faire croire à moi qui en connaît plus à propos du charbon que la plupart des hommes qu'une tonne de charbon ne vaut par endroits que 25 cents?—R. Non, je ne veux pas vous faire croire cela.

Q. Qu'est-ce que vous nous dites?—R. Si l'on met de côté 25 cents pour la dépréciation, est-ce que vous voulez dire alors que c'est la valeur du charbon?

Q. C'est vous qui le dites, ce n'est pas moi.—R. Je veux dire...

Q. Vous n'allouez rien pour la valeur du charbon.

M. Maharg:

Q. Je suppose que 25 cents par tonne représente ce que les propriétaires calculent que la propriété leur a coûté. La propriété leur a coûté tant en premier lieu, et ils ont une estimation de la quantité totale de houille renfermée dans cette superficie.—R. Oui.

Q. Et ils l'ont basée sur 25 cents par tonne.

M. COWAN: C'est le prix qu'ils en ont payé.

Q. C'est ce que vous calculez leur avoir coûté. Lorsqu'une tonne est extraite, on alloue 25 cents sur le coût originel?—R. C'est ce que je comprends, c'est ce que je ferais.

M. DOUGLAS: Cela n'a aucun rapport avec la houille qui reste; cela se rapporte à la houille extraite.

M. McKenzie:

Q. Je comprends que la dépréciation veut dire la dépréciation de l'outillage. Vous vous servez d'un outillage considérable dans la production de cette houille?—R. Oui.

Q. Est-ce que l'outillage, à savoir vos moteurs, vos appareils de transport, vos câbles, vos cages, tout l'équipement dont vous vous servez pour ce travail—est-ce qu'il se déprécie par l'usage et par l'exposition aux intempéries et à tout le reste?—R. Oui.

Q. Et c'est la dépréciation dont vous parlez?

M. CHISHOLM: Vous pourriez laisser répondre le témoin.

M. McKenzie:

Q. Il n'y a qu'une dépréciation. N'est-ce pas la dépréciation de l'outillage?

M. MAHARG: La dépréciation et la déplétion.

Le TÉMOIN: La compagnie alloue vingt-cinq cents dans ses feuilles de frais pour la dépréciation et la déplétion.

M. McKenzie:

Q. Comment divisez-vous cette dépréciation entre la perte réelle de l'outillage et l'extraction de votre charbon?—R. Je ne sais pas comment cela se fait. Je pense que ce qu'on alloue pour la déplétion est 10 cents et 15 cents pour la dépréciation.

Q. Je pense que c'est un non-sens que de parler de la dépréciation de tout votre outillage et le fait que vous enlevez ce qui vous appartient comme représentant seulement une dépréciation de 25 cents par tonne. Je vois bien cela. Ce que je veux savoir c'est — je veux que la ville d'Inverness prospère et que ses habitants soient heureux et dans l'aisance. Ne pensez-vous pas que vous devriez avoir plus de fonds, un meilleur outillage, et des meilleurs prix que dans le passé, si vous voulez réussir? —R. Il nous faut de l'ouvrage, à tout événement.

Q. La mine n'est pas un succès maintenant?—R. Elle serait un succès si nous avions...

Q. Je ne parle pas de ce qu'elle serait. Je suis autant citoyen d'Inverness que vous; je suis né à Inverness bien avant vous. Ce que je veux savoir d'une manière positive—il ne sert de rien de déguiser les choses—il faut que nous ayons des conditions plus favorables à Inverness pour que la ville soit prospère.—R. Afin qu'elle soit plus prospère qu'elle l'est maintenant?

Q. Ce qui est en banqueroute n'est pas prospère. Rien de ce qui est en liquidation n'est prospère.

M. Cowan:

Q. Combien suppose-t-on que cette mine renferme de tonnes de charbon? Connaissez-vous le montant évalué?—R. 120,000,000 de tonnes dans les trois étendues éprouvées.

Q. à 10 cents la tonne cela suffirait pour une mise de fonds de $12,000,000?—R. Ces étendues ne se trouvent pas entièrement à Inverness.

Q. Ce que j'essaie de savoir c'est si 10 cents la tonne suffisent à couvrir la déplétion. Dix cents la tonne rétabliraient le capital entier, de sorte que je pense que c'est un montant raisonnable.

M. Chisholm:

Q. Vous nous avez dit qu'avec une bonne administration des affaires depuis que M. Killen et que M. Henderson en ont pris la direction, vous avez réduit le coût de la production de $7 à $5?—R. A $5.45.

Q. Est-ce que cette compagnie espère, au moyen de la continuation de cette ligne de conduite et par l'amélioration de ses méthodes d'affaires, réduire davantage le coût de la production?—R. La réduction ne serait pas considérable, mais on espère la réduire quelque peu.

Q. C'est-à-dire, vous avez diminué le coût de 3 et quelque à 1 relativement?—R. Oui.

Q. Vous avez parlé d'exploitation. Cette mine a été plus ou moins négligée, n'est-ce pas, sous le rapport de l'exploitation?—R. Oui.

Q. Elle a été sacrifiée de fait. Le charbon à bon marché en a été extrait, et cela la mettrait un peu plus dans l'embarras à l'avenir?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser à monsieur McDougall?

M. Douglas:

Q. M. McKenzie vous a posé quelque questions à propos du capital, et je pense que vous avez dit qu'on supposait qu'il y avait $7,000,000 d'actions et $3,000,000 en obligation—R. Je le crois.

Q. Sans doute vous ignorez les fonds qui ont été placés dans la compagnie d'Inverness? Avez-vous quelque idée de la somme qu'a payée M. Henderson pour cette propriété l'année dernière?—R. $1,500,000, je crois.

Q. Et cela comprenant le chemin de fer de 62 milles?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Il n'a pas acheté le chemin de fer, n'est-ce pas?—R. Oui, il a fait l'achat du chemin de fer.

M. Douglas:

Q. Avec les jetées d'embarquement?—R. Il a tout acheté.

Q. Ainsi que le chemin de fer?—R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Pour $1,500,000?—R. Pour $1,500,000.

Le PRÉSIDENT: Les émissions d'obligations sont encore à charge à la propriété.

M. CHISHOLM: Je ne pense pas qu'il a payé les obligations.

Le PRÉSIDENT: Cela représente environ $4,500,000 du capital réel.

M. CHISHOLM: Je n'aimerais pas à dire cela.

M. Douglas:

Q. Est-ce que le témoin le sait?—R. Non.

Q. Tout ce que vous savez, c'est qu'il achetait la propriété pour $1,500,000?

M. CHISHOLM: Je ne crois pas qu'il existe un homme qui connaît le premier mot de cette combinaison. C'est un des rejetons de Mackenzie et Mann, l'un des magnifiques bouquets qu'ils ont donné à Inverness.

M. Maharg:

Q. Vous dites que la compagnie a perdu à cause de l'embargo. Pouvez-vous nous donner quelques chiffres précis faisant voir comment la vente du charbon a été influencée?—R. M. Henderson a réussi à conclure ces contrats outre-mer. Je pense que ces contrats avaient été conclus pour quelques mois. Je ne puis pas dire le prix exact, mais je crois qu'il était à peu près $15 à la jetée à Hastings. A tout événement, c'était un prix très élevé.

Q. Savez-vous quel était le chiffre de ces contrats?—R. Je pense que c'était pour la production entière des mines.

Q. Cela représenterait de 13,000 à 14,000 tonnes?—R. Je pense qu'ils calculaient à peu près 1,000.

Q. 1,000 tonnes par jour?—R. Oui.

M. CHISHOLM: Selon la lettre que m'a écrit M. Henderson il avait signé un contrat pour 160,000, avec le gouvernement français, et d'après sa lettre, il réalisait un profit de $6 la tonne.

M. Chisholm:

Q. Avez vous quelque idée de la raison pour laquelle on a placé un embargo sur le charbon?—R. Pourquoi on l'a placé?

Q. Oui. Je sais que c'est une question importante?—R. Peut-être que vous devriez demander à M. Carvell d'y répondre. Je ne sais pas exactement. Je pense qu'on a cru qu'il pouvait y avoir une pénurie de charbon au Canada même.

M. CHISHOLM: Comme question de fait, cet embargo n'a pas subsisté longtemps, juste assez longtemps pour détruire notre industrie à Inverness. De sorte qu'on ne se faisait pas une idée très juste de la pénurie de charbon au Canada lorsque l'embargo a été placé. Il y a maintenant un excédent de charbon, et nous l'avions à la mine lors de l'imposition de l'embargo.

M. Maharg:

Q. Quelle est la date de l'embargo?—R. En août, je pense.

M. DOUGLAS: Le 1er août.

M. CHISHOLM: Savez-vous quand il a été enlevé?

M. DOUGLAS: A la fin de l'année, je crois.

M. CHISHOLM: L'impression subsiste que l'embargo a été enlevé à la demande des grandes corporations afin de les soulager de quelques contrats.

Le PRÉSIDENT: Il est impossible que le témoin ait des renseignements sur ce point.

Le TÉMOIN: Je n'ai rien d'autre que des rumeurs comme quoi l'embargo a été imposé à leur demande.

Le président:

Q. Quel est le prix du charbon vendu tel qu'extrait de la mine?—R. $7, sauf les commandes du gouvernement, dont le prix est de $5.

Q. Et il coûte?—R. $5.45.

Q. Et $5.25 en avril?—R. Oui.

Q. Cela fait une différence de $1.75 entre le prix coûtant et le prix de vente?—R. Oui.

Q. C'est un joli profit sur du charbon, n'est-ce pas?—R. Oui, ce serait un joli profit.

Q. Les compagnies américaines se contentent d'un profit de 30 cents à 70 cents la tonne?—R. D'après l'entretien que j'ai eu avec le gérant, on se contenterait de 70 cents à Inverness.

Q. Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux que la compagnie emploi ses énergies afin d'obtenir de nouveaux débouchés?—R. Ne vaudrait pas mieux que quoi?

Q. On a demandé un prix élevé aux mines, et puis on a limité le marché—vous ne pouvez pas faire la concurrence avec le charbon américain dans le Québec dans ce temps, et vous ne pouvez pas faire la concurrence avec le charbon américain dans l'Ontario à ce prix?—R. La compagnie est parfaitement consentante à diminuer ses prix si elle peut se procurer le charbon.

Q. C'est surtout une question de prix en face de la concurrence. . .

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous croyez que le mieux qu'elle peut faire c'est de vendre à un certain prix, mais si la production était plus considérable, vous prétendez qu'elle pourrait rencontrer ses dépenses?—R. Tout à fait.

Le président:

Q. Supposons que la compagnie fût unanime dans sa coopération de réduire les frais en augmentant la production, cela ouvrirait de nouveaux débouchés pour le charbon, qui ne sont pas disponibles à l'heure actuelle, mais qui le seraient si le prix diminuait?—R. Il n'y a pas beaucoup d'encouragement à augmenter la production lorsque l'on ne peut pas vendre ce que l'on produit.

Q. De cette manière, est-ce que se ne serait pas une bonne ligne de conduite, afin d'ouvrir de nouveaux débouchés, des débouchés qui pourraient être disponibles, que les hommes insisteraient auprès de la compagnie pour qu'elle fasse cela—est-ce que ce ne serait pas une bonne ligne de conduite?—R. Afin d'augmenter la production?

Q. Oui, et réduire par là les frais et trouver de nouveaux débouchés?—R. Oui, tout le monde est parfaitement d'accord à coopérer entre eux si on pouvait trouver les débouchés.

Q. A ce sujet, il existe un bon esprit entre les hommes et l'administration?—R. Oui, il existe un très bon esprit.

Q. Dans le but de mettre à exécution ce que le président vient de recommander? —R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelqu'un qui désire poser d'autres questions au témoin?

Le TÉMOIN: Je puis dire, monsieur le président, en ce qui concerne les frais: j'en ai parlé en toute franchise ici, mais je n'aimerais pas à ce qu'ils soient divulgués si on n'a pas obtenu les frais des autres compagnies et si on ne les a pas publiés. Vous êtes parfaitement libre de les publier lorsque ceux des autres compagnies l'auront été, mais en dépit du fait que je n'ai aucune relation avec la compagnie, je n'aimerais pas à ce qu'elle soit placée dans une position désavantageuse en faisant publier ses frais d'exploitation, jusqu'à ce que ceux de la *Dominion Coal* le soient. Je demanderais qu'on ne les publie pas.

Le président:

Q. Vous croyez que les frais d'une compagnie ne devraient pas être rendus publics à moins que les frais de toutes les compagnies le soient?—R. Précisément.

Q. Pensez-vous que les hommes aimeraient à suivre cette ligne de conduite?—R. Je ne suis pas en mesure de le dire, mais je pense que ce serait une bonne chose pour eux.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quelqu'un désire poser d'autres questions à ce témoin?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Et d'autant plus que les compagnies importantes dominent pratiquement toute la situation, et produisent environ 85 pour cent de toute la production de charbon?—R. Certainement.

Q. Vous assumez la position que ce serait très injuste envers cette compagnie?—R. Oui, c'est le motif qui me fait agir.

Q. Et pour la raison, monsieur McDougall, que les mois de mars et d'avril sont ceux pendant lesquels vous vous trouvez dans une position désavantageuse, et cela a augmenté vos frais et je suppose que vous êtes prêt à admettre que les frais sont bien plus élevés en mars et en avril que durant l'été?—R. Si les hommes travaillaient régulièrement, ils ne le seraient pas.

Q. Oui, même à part cela?—R. Comme je l'ai dit, les frais avant le mois de mars dernier étaient bien plus élevés, parce que le remaniement du personnel des mineurs n'avait pas encore eu lieu, mais en prenant les hommes cet été, s'ils travaillaient régulièrement, je dirais que les frais seraient bien plus faibles.

Le président:

Q. Laissez-moi vous poser cette question, monsieur McDougall? Je pense que vous allez admettre, comme tout le monde, qu'afin de trouver de nouveaux débouchés pour vendre la houille d'Inverness, il faudrait la vendre à un prix pas supérieur au prix du charbon vendu en concurrence. Quelle ligne de conduite pensez-vous que les hommes favoriseraient afin de faire diminuer le prix du charbon, un prix tel qu'il pourrait faire face à la concurrence exercée par l'autre charbon? Il est évident qu'il va falloir que les prix baissent. Est-ce que les mineurs consentiraient à coopérer pour obtenir cette réduction de prix en acceptant une baisse de leurs salaires; par exemple, est-ce que les hommes consentiraient à travailler six jours par semaine à un salaire moindre par jour que celui qu'ils reçoivent actuellement, afin de diminuer le coût du charbon, ou s'ils préféreraient travailler trois ou quatre jours par semaine au salaire actuel?—R. Je soutiens qu'il est inutile de réduire les salaires s'ils travaillent six jours par semaine, parce que le coût serait bien plus faible s'ils travaillaient six jours par semaine et s'il pouvaient trouver un débouché pour leur charbon.

Q. Mais on ne peut pas trouver de débouché?—R. Non.

Q. Le grand obstacle c'est le prix du charbon?—R. Je ne sais pas.

Q. Tout le monde cherche à avoir du charbon meilleur marché que celui qu'il peut trouver.—R. La seule chose qui va faire fléchir le coût à Inverness c'est de stimuler la production, de l'augmenter, et il n'y a aucune nécessité à mon avis, de diminuer l'échelle des salaires en la plaçant sur la base de la concurrence.

Q. Je ne recommande pas de faire cela, mais ce serait un moyen de réduire le coût de la houille?—R. Ce ne serait pas le mien.

Q. Vous ne seriez pas en faveur de cela?—R. Non, je ne serais pas en faveur de ce moyen.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il poser d'autres questions?

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Est-ce qu'ils travaillent en vertu de l'entente signée à Montréal?—R. Non, ils n'ont jamais travaillé en vertu de cette entente.

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Cela complète notre liste de témoins pour aujourd'hui.

M. Maharg:

Q. Vous rappelez-vous que j'avais parlé il y a quelques jours de faire venir ici monsieur McDougall, de Montréal, soit pour jeudi ou pour vendredi, est-ce que cela a été fait?

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de M. McDougall, du C.P.R.?

M. MAHARG: Oui.

Le PRÉSIDENT: Non, cela n'a pas été fait et pour la raison que voici. Le programme semblait alors complètement rempli, pour ces jours-là, et nous nous attendions à ce que certains témoins comparussent ici, mais ceux que nous attendions ne sont pas venus. Je parle surtout maintenant de monsieur White, de la Commission de conservation, mais ils nous ont manqué de parole. Je regrette que nous n'ayions pas appelé monsieur McDougall, parce que nous pensions que nous n'aurions pas le temps de l'entendre.

M. MAHARG: Je vous ai assuré que je ne pensais pas que le témoignage de monsieur McDougall durerait plus de 20 minutes ou une demi-heure, et il aurait pu être convoqué, comme d'autres témoins l'ont été. Il y a un certain nombre de témoins que nous avons entendus ici, qui n'ont fait que passer, pour ainsi dire, qui n'ont jamais été appelés, et qui n'ont jamais reçu instructions d'aucune sorte. Ils ont été appelés sans aucune difficulté et je pense que monsieur McDougall aurait pu être traité de la même manière.

Le PRÉSIDENT: Il était entendu que ce témoin devait comparaître ici.

M. MCKENZIE: Je le pense.

M. MAHARG: J'aimerais qu'on l'appelle.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il n'est que juste qu'il comparaisse ici.

M. MCKENZIE: Hier, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: J'ai devant moi le rapport de l'avocat-conseil du parlement...

M. MCKENZIE: Avant de nous en donner connaissance, je veux dire quelques mots du différend qui est survenu entre M. Keefer et moi hier, au sujet de l'admissibilité de certains documents. J'ai donné mon avis comme quoi je croyais que ce comité pouvait recevoir certains documents, mais j'ai dit qu'ils ne constituaient pas des témoignages. Je fais toujours attention quand je fais une déclaration où il est question de la loi. De fait, tout le monde devrait faire attention en faisant une déclaration, que ce soit sur la loi ou sur un fait, mais il devrait faire doublement

attention lorsqu'il fait une citation de loi. J'ai en main Taylor on Evidence, qui est considéré comme la plus haute autorité anglaise sur la question des témoignages, et je lis l'article 1781 à la page 1286, où cet auteur fameux traite des points exacts qui nous occupaient hier. Je dis dans le Taylor on Evidence comme suit:

> "L'admissibilité des livres d'une corporation dépend en loi ordinaire de la nature des actes signalés. S'ils sont évidemment d'une nature publique, et que les inscriptions ont été faites par le fonctionnaire compétent, ils seront acceptés comme témoignages en faveur de la corporation ou contre celle-ci, mais s'ils se rapportent aux transactions privées d'un corps constitué en corporation, ils ne seront pas admissibles, sauf peut-être dans une action entre les propriétaires ou les membres de la corporation."

Telle est la loi, monsieur le président, et je ne fais que dicter cela pour démontrer que je n'essayais pas de déguiser quoi que ce soit au comité hier.

Le PRÉSIDENT: Peut-être que cette question que M. Maharg a soulevée—je suis très franc lorsque je dis que je suis entièrement responsable du fait que M. McDougall n'a pas été appelé. Je pense que M. Maharg a rapidement suggéré de le faire venir durant la confusion qui existe ordinairement à la fin de nos réunions de comité. Le comité n'a pas adopté de motion, et M. Maharg nous a dit qu'il était de la dernière importance de voir qu'il soit appelé, mais comme vous le savez, les quelques derniers jours ont été si incertains que nous étions dans la plus grande ignorance concernant la comparution de nos témoins, de sorte que je n'ai peut-être pas accordé à cette proposition l'attention qu'elle méritait. Je sais en effet que si tous les témoins avaient comparu les journées auraient été absolument remplies. Je dois avouer que pendant une journée ou deux je n'y ai plus pensé, mais que j'avais l'intention d'y donner suite quand j'y ai pensé. Si le comité désire encore que nous le faisions venir, je suppose que nous pouvons encore l'entendre. Je pourrais dire de plus, qu'il y avait deux autres témoins, sur la question du transport, compris dans notre liste, et tous les deux ont été dans l'impossibilité de venir, de sorte que leur absence a grandement diminué le nombre des témoins que nous avions déjà décidé de faire comparaître.

M. BLAIR: Quelle est la nature de la déclaration de M. McDougall?

M. MAHARG: Elle se rapporte aux conditions dans l'Ouest. Il est pratiquement natif de l'Ouest. Il est l'agent agricole général du Pacifique-Canadien. Il a vécu tout le temps dans le voisinage des houillères au sud de Calgary, et il comprend à fond la situation dans ces parages.

M. CHISHOLM: Quel est votre programme maintenant?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons aucun programme précis.

M. CHISHOLM: Pourquoi ne pas l'entendre?

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Si M. Maharg désire que nous l'entendions, je pense que le bon plaisir du comité sera de le faire venir. Quant à moi, je consens parfaitement à l'entendre.

M. MAHARG: Il est à l'emploi de la compagnie, et ne se trouve pas à une très grande distance, et il a dit qu'il serait ici la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que M. McDougall du Pacifique-Canadien soit convoqué pour lundi?

M. MAHARG: Je propose de le convoquer.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Proposé par M. Maharg, appuyé par M. Douglas, que M. McDougall, l'agent agricole général du Pacifique-Canadien, soit convoqué comme témoin devant ce comité, le lundi 16 mai, à 10.30 heures du matin.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vous vous rappelez hier, que le comité a discuté et puis qu'il a adopté une proposition, nommant le président et M. Douglas afin de se consulter avec l'avocat-conseil du parlement et de lui faire soumettre un rapport à ce comité—concernant la procédure à suivre dans le cas des témoins qui n'ont pas comparu en réponse à notre invitation. J'ai ici le rapport de l'avocat-conseil du parlement que je vais lire aux membres du comité.

Le 14 mai 1921

M. STEELE, M.P., M.D., président du comité spécial nommé afin de s'enquérir sur toutes les questions se relatant à l'approvisionnement futur du combustible au Canada.

MONSIEUR,—En ce qui concerne votre question sur les pouvoirs du comité, j'ai l'honneur de vous soumettre que le comité a le pouvoir en vertu de l'ordonnance de la Chambre le nommant d'envoyer chercher les personnes, les documents et les dossiers, mais seulement dans le but mentionné dans l'ordonnance, savoir, les recherches "sur toutes les questions se relatant à l'approvisionnement futur du combustible au Canada." Si un témoin refuse de se rendre ou de produire les documents et les archives requis le comité peut rapporter ce refus à la Chambre et celle-ci peut punir le délinquant de la même manière que si le délinquant eût été coupable d'un pareil refus de comparaître à l'égard de la Chambre elle-même (May 429, Bourinot 482).

Dans le présent cas les présidents de certaines compagnies houillères ont été convoqués et tenus de faire en sorte que certains fonctionnaires nommés des compagnies, comparaissent devant le comité, et y produisent certains documents, mais les fonctionnaires eux-mêmes n'ont pas été convoqués. Cette ligne de conduite ne semble pas au soussigné être régulière ou ordinaire, et il est d'avis qu'il aurait fallu convoquer le fonctionnaire compétent de la compagnie pour le faire comparaître et apporter les documents.

Sans doute, il est possible de remédier à cette irrégularité à bref délai, et la principale question sur laquelle un doute existe, c'est si le comité eu égard aux termes de l'ordonnance de la Chambre a le pouvoir d'exiger que ces fonctionnaires comparaissent devant lui, et qu'ils apportent avec eux les états du coût de la production de la houille par tonne de 1912 jusqu'à date, c'est-à-dire, est-ce que le coût de la production de la houille au Canada dans le passé se relate à l'approvisionnement futur du combustible au Canada? Il me semble que l'approvisionnement futur du combustible au Canada, c'est-à-dire, l'approvisionnement disponible et l'étendue de territoire au Canada dans lequel il sera disponible, dépend du prix pour lequel on pourra le fournir, et que l'un des item importants dans ce prix est le coût de l'extraction de la mine, et qu'une enquête qui démontrera ce que ce coût sera probablement est une question se relatant à l'approvisionnement futur du combustible au Canada, et dans les limites des termes de l'ordonnance de la Chambre. Je puis ajouter que si le comité considère qu'il n'a pas les pouvoirs suffisants pour lui permettre de mener son enquête à bien, ce qu'il y aurait de mieux à faire à mon avis, ce serait d'obtenir de la Chambre les pouvoirs additionnels qu'il juge désirables.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) FRANCIS H. GISBORNE,
Avocat-conseil du parlement.

14 mai 1921.

Le président:

Q. Vous avez ce rapport que l'avocat-conseil du parlement a demandé, que désirez-vous faire?

M. DOUGLAS (Cap-Breton) : Convoquer les hommes dont nous avons besoin. C'est tout ce que nous pouvons faire.

Le PRÉSIDENT : C'est la seule ligne de conduite qui nous reste. C'est la seule erreur que nous avons commise, ne pas convoquer comme il le fallait les personnes dont nous avions besoin.

M. MAHARG : Comment allons-nous interpréter la dernière partie du rapport, où il est dit que si le comité considère qu'il n'a pas les pouvoirs suffisants? Je croyais que l'une des raisons pour lesquelles nous nous sommes adressés à l'avocat-conseil du parlement, c'était de savoir si nous avions ce pouvoir, le pouvoir d'appeler ces personnes.

M. DOUGLAS (Cap-Breton) : Il exprime l'opinion que nous avons les pouvoirs nécessaires, mais si le comité désire faire fi de son opinion—c'est mon interprétation —il n'y a pas de doute à ce sujet. C'est très bien de laisser la question à la Chambre des communes, mais il me semble que nous avons ce pouvoir.

Le PRÉSIDENT : Nous avons le pouvoir de les assigner et de les appeler, mais nous n'avons pas le pouvoir de les forcer à comparaître. Il faut obtenir ce pouvoir de la Chambre. C'est-à-dire, il faut obtenir le pouvoir du Parlement.

M. COWAN : En d'autres termes, nous pouvons envoyer une assignation, et si les témoins ne viennent pas, nous pouvons rapporter le fait à la Chambre.

Le PRÉSIDENT : Oui, et obtenir une ordonnance de la Chambre, pour assurer les comparutions.

M. COWAN : Quels sont ces fonctionnaires?

M. DOUGLAS (Cap-Breton) : L'un est M. McColl, et M. Gordon.

M. COWAN : Où demeurent-ils?

M. DOUGLAS (Cap-Breton) : Ils demeurent ordinairement à New-Glasgow et Glace-Bay, respectivement.

Le PRÉSIDENT : Je suis d'avis que le rapport de l'avocat-conseil du parlement ne décide pas, et ne peut pas décider, si ce comité a ou n'a pas l'autorisation, d'après... de faire des investigations sur le coût de la production de la houille aux mines.

M. COWAN : Je dirais que celui-ci dit très distinctement que nous avons ce pouvoir . C'est l'idée que je m'en fais.

Le PRÉSIDENT : Quelques-uns ont cette opinion, et d'autres ont l'opinion contraire, de sorte que le seul endroit où cela peut se décider c'est dans la Chambre.

M. HOCKEN : Est-ce que nous pouvons nous informer à la Chambre aujourd'hui, envoyer un rapport à la Chambre et le lui demander?

Le PRÉSIDENT : Je ne suis pas certain si nous pouvons le faire aujourd'hui ou non. Je pense que la procédure à suivre ce serait de demander à la Chambre de déterminer si nous avons cette autorisation ou non.

M. HOCKEN : Je crois que la première chose à faire c'est de décider si nous voulons que ces messieurs comparaissent devant nous; si nous allons les obliger à venir ici.

Le PRÉSIDENT : Oui.

M. COWAN : Je ne puis pas voir, vraiment pourquoi il faut que nous nous adressions à la Chambre, alors que l'avocat-conseil du parlement dit en toutes lettres que nous avons ce pouvoir.

Le PRÉSIDENT : Oui, mais sa décision ne nous donne pas ce pouvoir. Il donne son opinion, comme n'importe quel particulier donnerait son opinion.

M. COWAN : Il dit que le parlement nous a déjà accordé ce pouvoir.

Le PRÉSIDENT : Mais cela ne nous accorde pas ce pouvoir. Il donne cela comme étant son opinion, mais ce fait—le fait de nous donner son opinion ne nous donne

pas cette autorisation. Son avis n'a pas plus de valeur à cet égard, que le mien ou le vôtre, ou l'avis de n'importe qui.

M. HOCKEN: Supposons que nous avons cette autorisation.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Nous avons supposé que nous avions cette autorisation lorsque nous avons notifié ces fonctionnaires auparavant. C'était une résolution adoptée par le comité demandant à ces personnes de se présenter et d'apporter les documents. C'était alors l'avis du comité que nous avions le pouvoir.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): On déclare que le comité a le même pouvoir aujourd'hui qu'il avait alors.

Le PRÉSIDENT: Il a le même droit d'avoir son opinion, mais cela ne lui accorde pas ce pouvoir. Le comité peut se tromper quand il exprime son avis. Je ne dis pas qu'il se trompe, mais qu'il peut se tromper.

M. HOCKEN: La question c'est de trouver. . . .

Le PRÉSIDENT: De la Chambre...

M. MAHARG: La Chambre peut déterminer quelle était l'intention.

M. HOCKEN: Combien de temps cela prendra-t-il avant qu'elle le fasse?

Le PRÉSIDENT: Je ne connais pas très bien la manière de procéder.

M. MAHARG: Je crois que dans les questions de ce genre. . . .

M. MCKENZIE: Il me semble, après avoir reçu cette communication que vous devriez signifier une assignation à ses messieurs, quels qu'ils soient, et s'ils se présentent devant nous avec les documents, et qu'il nous donnent les renseignements que nous cherchons, tant mieux. C'est tout et je ne vois pas qu'il y ait aucune difficulté à cela. Mais supposons qu'ils se présentent et qu'ils n'apportent pas les documents, alors ils auront désobéi à l'assignation signifiée par le comité. Nous pouvons interroger M. Gordon et lui demander la raison pour laquelle il n'a pas apporté les documents, et s'il dit: "Je ne les apporterai pas; on me conseille de n'en rien faire", alors c'est une chose qu'il faut faire connaître immédiatement à la Chambre. Actuellement, nous sommes au bout de nos moyens, nous n'avons pas le pouvoir de forcer qui que ce soit à comparaître, nous ne pouvons pas dire à un témoin: "Si vous ne répondez pas nous allons vous mettre au cachot jusqu'à ce que vous répondiez". Il n'y a que la Chambre qui puisse faire cela. Si M. Gordon ou si M. McColl se présente devant nous sans les documents, et disent qu'ils ne les apporteront pas, alors si nous croyons qu'il est expédient de le faire, nous pouvons faire connaître la chose à la Chambre, et l'Orateur se servira de son autorité pour arrêter ces messieurs et les forcer à apporter leurs documents ici. C'est là qu'il faut se servir de ce pouvoir, de sorte qu'il me semble que nous n'avons rien à signaler à la Chambre jusqu'à ce que ces messieurs aient reçu une assignation de se présenter ici, et qu'ils refusent. Je comprends que c'est l'opinion adoptée aujourd'hui. Jusqu'ici, selon l'avocat-conseil du parlement, nous n'avons pas agi comme si nous devions nous adresser à la Chambre.

M. COWAN: C'est exactement mon avis, qu'en vertu de l'avis exprimé par l'avocat-conseil du parlement, ce que nous devons faire, c'est de convoquer ces gens dans les formes et puis s'ils refusent de se présenter nous pouvons agir.

M. MCKENZIE: Nous ne pouvons pas agir....

M. COWAN: Nous pouvons nous adresser à la Chambre et faire notre rapport.

Je propose qu'on signifie une assignation à M. McColl et à M. Gordon, fonctionnaires de cette compagnie, afin qu'ils comparaissent mardi matin à 10.30 heures du matin.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): J'appuie cette proposition.

M. COWAN: Est-ce que l'on peut signifier un avis de ce genre par télégramme?

M. MCKENZIE: Vous dites "de la compagnie"—quelle compagnie voulez-vous dire?

M. COWAN: La *Dominion Coal Company* et la *Nova Scotia Steel Company.*

M. MCKENZIE: Nous ne voulons pas faire erreur. La *Dominion Coal Company* n'existe plus, de même que la *Nova Scotia.*

M. COWAN: Je pense que nous ferions mieux de l'appeler la *British Empire Steel Corporation.*

M. MCKENZIE: Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Mais je crois que les principaux fonctionnaires demeurent comme auparavant. Je ne pense pas qu'aucun de ces messieurs soient des fonctionnaires de la *British Empire*...

M. MCKENZIE: Je pense que vous constaterez que M. McDougall, qui était président de la *Nova Scotia Company,* est maintenant le premier vice-président de cette nouvelle entreprise. Je crois que ce Gordon, qui était comptable...

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Non, je ne pense pas qu'il en soit maintenant le comptable—je pense qu'il en est le vérificateur...

M. COWAN: Je propose, appuyé par M. Douglas:

> "Qu'il soit signifié une assignation à M. Archibald McColl, secrétaire-trésorier de la *Nova Scotia Steel & Coal Company,* et à R. Gordon, vérificateur de la *Dominion Coal Company,* de comparaître devant ce comité afin de rendre témoignage et de produire les documents mentionnés dans la résolution du 21 avril, à 10.30 heures du matin, mardi, le 17 courant."

M. DOUGLAS: C'était la dernière résolution demandant la production des feuilles de frais originelles.

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous allez être obligé de modifier cette proposition. Nous n'avons pas de résolution spécifiant ces messieurs.

M. COWAN: Nous avons une résolution spécifiant les documents.

Le PRÉSIDENT: Il vaut mieux que vous ne mentionniez pas la résolution, parce qu'il y en a deux.

M. DOUGLAS: C'est la raison pour laquelle nous mentionnons cette date. C'est la seconde résolution. En supposant qu'ils ont conclu certaines dispositions à propos de ces documents, s'ils savent exactement ce que nous voulons. Nous ne nous écartons pas des termes de ce que nous voulions en premier lieu.

Le PRÉSIDENT: La résolution adoptée le 26 avril était:

> "Que les vérificateurs de toutes les compagnies houillères comparaissant devant ce comité assistent en personne et apportent avec eux les états originaux du coût de la production mentionnés dans la résolution du 21 avril, dans le but d'être interrogés là-dessus."

M. MCKENZIE: Nous commençons peut-être une manière de procéder qui va avoir des effets importants, et je ne veux pas être partie à du bousillage de procédure. Supposons que l'on fasse venir M. McColl ici, et que vous l'interrogiez, et vous lui demandiez: "Pourquoi n'avez-vous pas apporté les états?" Il répond: "Je n'ai rien à faire avec les états. Je ne puis pas apporter aucune propriété appartenant à la compagnie." En loi, c'est absolument exact, de sorte que si vous voulez vous procurer la propriété de la compagnie, il vaudrait mieux trouver quelqu'un qui en a le contrôle. M. McColl est le vérificateur, mais si vous voulez faire venir l'homme qui peut apporter la propriété de la compagnie, vous feriez mieux de vous adresser au président. Il ne pourrait pas faire l'excuse qu'il ne pourrait pas l'apporter ici, mais M. McColl ou son subordonné ne peut pas enlever des livres de la propriété de la compagnie et les apporter ici.

M. DOUGLAS: Je pense que la suggestion de M. McKenzie est bonne. Nous pouvons inclure le nom de M. McDougall.

M. MCKENZIE: Vous pouvez vous adresser à lui pour la production de documents, et faire venir l'autre homme comme témoin. S'il faut que nous nous adressions à la Chambre des Communes, je ne veux rien faire d'inexact.

Le PRÉSIDENT: Comme le comité connaît très bien mes idées, il est inutile de les répéter maintenant. Je pense que le comité ferait bien de conserver—comment dirais-je—le sens commun dont il a fait preuve jusqu'à présent. Ce comité, si l'on veut me permettre d'en faire part à ses membres dont la modestie est bien connue, s'est acquis dans tout le pays beaucoup d'admiration. On a beaucoup approuvé ces investigations et la manière dont elles ont été faites. J'espère que ce sentiment ne sera pas détruit maintenant en se lançant dans une manière d'agir qui peut—je ne dis pas qu'il pourra—mais qui peut placer le comité dans une position des plus ridicules devant le pays. Si les renseignements désirés sont si absolument essentiels pour le travail du comité qu'il faille les avoir, alors je suis d'avis que le comité serait absolument justifié de courir le risque de se placer dans une position ridicule. Mais s'il est possible d'obtenir les renseignements que le comité désire sans courir ce risque, je pense qu'il serait tout à fait sage d'adopter une méthode qui ne nous exposera pas au risque de nous rendre ridicules. Avant d'adopter la proposition telle que rédigée, je pense que le comité devrait considérer sérieusement toute la question.

M. MAHARG: De quelle façon, monsieur le président, pensez-vous que nous nous rendrions ridicules? Si vous avez à l'esprit quelque chose à laquelle ne songent pas au moins quelques-uns de nous...

Le PRÉSIDENT: Je ne saurais concevoir d'autre effet possible de l'action du comité, s'il faut aller jusqu'au bout et demander à la Chambre de sommer ces hommes de comparaître à sa barre, afin qu'ils y expliquent pour quelle raison ils n'ont pas répondu aux sommations du comité. On a rarement eu recours à pareils moyens en ce pays; je ne me rappelle qu'une seule application d'un tel procédé pour forcer un témoin à comparaître devant un comité. Je n'entends pas parler au nom de toute la Chambre, mais je crois qu'un très grand nombre avouerait maintenant qu'il eût été préférable de ne pas se servir de ces moyens.

M. MAHARG: Il me semble que nous nous exposons à la risée, si nous reculons après leur avoir demandé de produire ces documents.

M. COWAN: Très bien, très bien; nous nous rendrions simplement ridicules aux yeux du public.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai fait qu'exprimer mon opinion. Jusqu'ici le comité s'est tracé une ligne de conduite, et je ne veux aucunement l'empêcher de la suivre.

M. MAHARG: Je n'étais pas ici lorsque la première décision a été prise, et je ne suis pas en lieu de connaître l'attitude des hommes; mais si je me rapporte à ce qui a été dit par quelques membres, j'avoue que ceux-là au moins pensent que l'on tente de traiter ce comité un peu trop cavalièrement. Je crois que telle était l'opinion de ces membres et qu'ils ne sont pas disposés à fléchir. Je les approuve absolument.

M. MCKENZIE: Au risque d'être mal compris et mal jugé, comme je l'ai toujours été dans le comité, je me permets de dire à mon bon ami, monsieur Maharg, que si cette compagnie, comme on l'a dit hier, ou du moins tel que monsieur Chrysler nous l'a déclaré, se prévalait d'une technicité légale, et qu'elle a été ainsi conseillée et qu'elle s'appuie sur ce conseil pour refuser, comme elle le fait, de faire ce qu'on lui a demandé, nous ne devrions point penser un instant qu'elle veuille du tout nous braver. Elle a été informée qu'elle agissait suivant la teneur de la loi, et sait que nous lui demandons de faire ce qu'elle n'est pas obligée. Elle agit sous conseil et se repose là-dessus. Si elle se conduit ainsi, nous ne saurions supposer une minute qu'elle cherche à nous braver. Ce n'est pas ce qu'elle fait. Un juge en cour ne se croirait

pas bravé si un avocat disait à son client: "Ne répondez pas à cette question, vous n'y êtes pas obligé"; ce témoin en refusant de répondre se prévaudrait simplement du droit que lui confère la loi. Si cette compagnie, se reposant sur le conseil de son avocat, dit qu'elle n'est pas tenue de fournir ces renseignements — je ne dis pas qu'elle ne devrait pas les donner — mais je soutiens qu'en refusant de les produire sur l'avis de son défenseur, elle ne nous brave nullement. Voilà comment un homme de loi interprète la situation, bien que la chose puisse paraître tout autre à un simple mortel.

M. MAHARG: Il y a quelques jours, un des directeurs responsables de la compagnie était ici devant nous, et lorsque nous lui demandâmes de nous expliquer le délai, il répondit, entre autre choses, que monsieur Wolvin n'avait même pas communiqué la requête à ce monsieur qui a nom McDougall, que ce monsieur n'a eu connaissance que depuis à peine un jour ou deux de la déclaration qui a été faite ici, et que peut-être monsieur Wolvin se trouvait outre-mer vers ce temps-là. Maintenant on serait porté à supposer qu'il y aurait anguille sous roche en cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Il va de soi que le comité devrait se rappeler que les présidents de ces compagnies ont comparu devant nous, et pendant qu'ils étaient ici, le comité ne les a pas harcelés pour leur arracher des réponses aux questions ayant trait au coût de l'exploitation, et cependant il est probable qu'ils n'y auraient pas fait d'objection. Je ne dis pas qu'ils nous auraient renseignés là-dessus, mais nous ne les avons pas pressé de nous renseigner sur ces dépenses. C'est pourquoi, il me paraît curieux que le comité ayant alors manqué d'énergie, veuille maintenant jeter feu et flamme et réclamer l'intervention et la sanction du parlement, avant que nous ayons fini avec cette question.

M. MAHARG: Nous serons peut-être obligés de recourir à l'intervention du parlement.

Le PRÉSIDENT: Peut-être bien.

M. COWAN: Je propose, appuyé par monsieur Douglas:

> "Que l'on somme de comparaître devant ce comité monsieur D. H. McDougall, président de la *British Empire Steel Company* et monsieur Archibald McColl, secrétaire-trésorier de la *Nova Scotia Steel and Coal Company, Limited,* pour rendre témoignage et déposer entre ses mains les comptes rendus originaux des dépenses de leurs compagnies respectives, depuis 1912 jusqu'à ce jour, et tous pareils autres documents qui ont trait au coût de l'exploitation du charbon, à 10.30 du matin, mardi, le 17 courant, et de jour en jour dans la suite, sur demande du comité, jusqu'à libération."

M. MCKENZIE: Si nous voulons compléter la liste, ne devrions-nous pas demander aussi quelques-uns des officiers de la *Dominion Coal Company?* Ils n'ont pas déjà comparu.

M. COWAN: Voici les noms qui m'ont été donnés. Quant à moi, je ne connais pas la situation.

M. MCKENZIE: Monsieur Gordon est dans la même position que monsieur McColl; il pourrait dire: "Je n'ai pas la haute main sur les livres; je suis tout simplement comptable". Il nous faut quelqu'un qui ne puisse pas s'excuser ainsi.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois qu'il a déclaré que monsieur McDougall avait été nommé président de la *Nova Scotia Coal and Steel Company,* et aussi président de la *British Empire Steel Company.*

M. MCKENZIE: On vous déclarera immédiatement que la *British Empire Steel Company* n'a pas de bordereaux de paie, elle n'est entrée en affaires que depuis deux semaines.

M. COWAN (lisant): "Et E. P. Merrill, administrateur général de la *Dominion Steel Corporation,* et H. J. McCann, administrateur général de la *Dominion Coal Company*". Maintenant, y en a-t-il d'autres en Nouvelle-Ecosse? Si vous en voulez quelques autres — je n'en vois pas la nécessité, mais si monsieur McKenzie veut les avoir tous, c'est très bien. Je ne crois pas qu'il y ait un comité qui puisse souffrir d'être traité comme le nôtre l'a été. Nous passerions pour des niais dans tout le pays, si nous permettions à cette compagnie de venir ici pour nous dire que nous n'avons absolument rien à voir en ses affaires.

Le PRÉSIDENT: Proposé par monsieur Cowan, appuyé par monsieur Douglas, qu'on somme messieurs D. H. McDougall, président de la *Nova Scotia Steel and Coal Company* et vice-président de la *British Empire Steel Company* et Archie McColl, secrétaire-trésorier de la *Nova Scotia Steel and Coal Company, Limited,* et R. Gordon, auditeur de la *Dominion Coal Company, Limited,* et E. P. Merrill, administrateur général de la *Dominion Steel Corporation,* et H. J. McCann, administrateur général de la *Dominion Coal Company,* de comparaître devant ce comité pour rendre témoignage et produire comptes rendus originaux des dépenses depuis 1912 jusqu'à ce jour, et tous pareils autres documents ayant trait au coût de l'exploitation du charbon, à 10.30 mardi, le 17 courant, et de jour en jour dans la suite, sur demande du comité, et jusqu'à libération.

Quel est votre plaisir à l'égard de cette proposition.

M. COWAN: Je comprends que cette résolution a été proposée simplement pour l'amour d'une technicité légale signalée par monsieur McKenzie. Si l'un quelconque de ces hommes se présente ici et produit les comptes rendus des dépenses, cela me suffira. Je ne veux pas causer à la compagnie le trouble et l'ennui d'envoyer tous ces hommes-là ici; je demande simplement les documents réclamés en premier lieu.

M. MCKENZIE: Je ne veux pas que monsieur Cowan dise que je soulève un point de technicité. Je me précautionne contre les "horions" qu'on nous lancera, nous pourrons faire face à la Chambre des Communes, car nous ne manquerons pas fait comme nous aurions dû faire. Si nous accomplissons fidèlement notre devoir ici, nous pourrons faire face à la Chambre des communes, car nous ne manquerons pas de censeurs en cette Chambre, mais je veux que nous puissions leur répondre que nous avons fait notre devoir et réclamer la présence des hommes qu'il fallait. Je ne vois à cela rien de technique.

M. CHISHOLM: C'est parer à une technicité.

M. MAHARG: Je suggère que l'on mentionne le numéro de la salle de cet édifice, que ces hommes "se présentent dans telle salle, Chambre des Communes".

M. MCKENZIE: J'appellerais cela une technicité.

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il disposé à adopter cette motion?

M. MAHARG: Le numéro de la salle et le nom de l'édifice y sont-ils désignés?

M. DOUGLAS (Cape-Breton): ils paraîtront dans la sommation.

M. COWAN: Très bien. Mettez-y, à la bonne place; "Salle 425, Chambre des Communes".

M. MCKENZIE: Voilà une technicité de l'Ouest pour vous.

M. COWAN: Nous sommes au-dessus de ces vétilles dans l'Ouest; nous nous laissons guider par le bon sens. Voilà ce que je voudrais pour ici.

M. MCKENZIE: Nous pourrions y inclure "Ottawa" aussi.

Le PRÉSIDENT: Je relie la proposition.

Proposé par M. Green, appuyé par M. Douglas (Cap-Breton) qu'on somme MM. D. H. McDougall, président de la *Nova Scotia Steel and Coal Company* et vice-président de la *British Empire Steel Company,* et E. P. Merrill, administrateur général de la *Dominion Steel Company,* et H. G. McCann, administrateur général de la *Dominion*

Coal Company, et Archie McColl, secrétaire-trésorier de la *Nova Scotia Steel and Coal Company,* et R. Gordon, auditeur de la *Dominion Coal Company, Lted.,* de comparaître devant ce comité pour rendre témoignage et produire les comptes rendus originaux des dépenses de leurs compagnies respectives depuis 1912 jusqu'à ce jour, et tous pareils autres documents ayant trait au coût de l'exploitation du charbon, à 10.30 du matin, mardi, le 17 courant, à la salle 425, Chambre des Communes, Ottawa, et de jour en jour dans la suite sur demande du comité et jusqu'à libération.

Est-ce le plaisir de ce comité d'adopter cette proposition? Le comité est-il très satisfait de la procédure y suggérée?

M. HOCKEN: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le plaisir du comité d'adopter cette motion?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres sujets à soumettre au comité ce matin? S'il n'y en a pas, nous suspendons notre séance jusqu'à lundi.

Le comité suspend sa séance jusqu'au lundi matin, le 16 mai, à 10.30.

SALLE DU COMITÉ, N° 425,
CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, le 16 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour s'enquérir de tous les sujets concernant l'approvisionnement de charbon pour le Canada, se réunit à 10.30 a.m., sous la présidence de M. Steele, président du comité.

Le PRÉSIDENT: Aujourd'hui nous entendons M. Dougall, du chemin de fer Pacifique-Canadien.

J. DOUGALL est appelé, assermenté et examiné.

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Agent général d'agriculture du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Q. Depuis quand occupez-vous cette position?—R. Depuis août 1915.

Q. Quelles sont vos obligations en cette question?—R. Je m'occupe en grande partie d'étendre les marchés et de développer en même temmps l'élevage des animaux et les produits agricoles. Je travaille aussi à certaines recherches d'un caractère moins général.

Q. Votre travail embrasse tout le Canada?—R. Jusqu'à un certain point, oui.

Q. Avez-vous préparé un compte rendu pour le comité?—R. Non, rien du tout.

Le PRÉSIDENT: M. Dougall est maintenant à la disposition du comité.

M. Maharg:

Q. Vous avez étudié à fond la situation minière dans l'Ouest, avant de vous établir dans l'Est, n'est-ce pas?—R. Oui, pendant 20 années.

Q. Pourriez-vous faire au comité une description générale de la situation telle que vous la comprenez?—R. Entendez-vous la situation générale dans tout le pays?

Q. Oui.—R. Pour ce qui est du tonnage, je dirai ceci: quand je suis allé en Alberta la première fois, en 1889, la province n'avait que quatre mines de charbon en exploitation; la Saskatchewan en comptait seulement deux. La totalité du tonnage en 1901, dans tous les territoires du Nord-Ouest, comme on les appelait alors, n'était que de 346,600 tonnes, tandis que la production de l'Alberta seulement est aujourd'hui de 6,578,000 tonnes. Si je ne me trompe pas, on a dit que ces mines étaient en grande partie exploitées par les cultivateurs. Rien de plus faux. J'ai ici quelques chiffres qui indiquent la quantité du tonnage; et lorsqu'on discute sur la situation houillère de l'Ouest, il faut faire attention, car ce pays renferme des charbons de diverses qualités. Quelques-uns ne sont que de purs lignites, d'autres des sous-bitumineux, d'autres de bitumineux, et quelques-uns des semi-anthracites. On ne saurait dire, en parlant de la situation générale du charbon: "Voici le prix du charbon tel qu'il se vend". Il faut prendre les charbons comme ils sont, selon leur usage et leur valeur relative pour la consommation. Je me rappelle parfaitement que, lorsque nous commençâmes nos exploitations dans le sud de l'Alberta, nous cherchions du charbon bitumineux, et l'on nous dit qu'il n'y avait pas assez de marchés au Canada pour le combustible de ces mines. L'an dernier, 1920, cette région a fourni 1,775,000 tonnes de charbon bitumineux pour production de vapeur, vingt ans après qu'on nous dit qu'il ne trouverait pas de marché, et il s'est tout vendu.

Q. Vous pourriez probablement nous dire comment s'est développé ce marché?—R. Ce développement dépend de plusieurs causes. Les chemins de fer consomment,

je crois, 80 pour 100 de ce charbon, principalement par leurs locomotives; et parmi les chiffres que je vous ai cités, le chemin de fer Pacifique-Canadien prend le plus fort montant. Il s'approvisionne presque exclusivement en cette région. Les chemins de fer de l'Etat prennent la plus grande partie de leur charbon dans le district de Brazeau et dans celui qui touche à la voie du Grand-Tronc-Pacifique.

Q. C'est là que sont les mines où s'approvisionne le chemin de fer Pacifique-Canadien?—R. Aux mines de Crow's Nest Pass dans l'Alberta. Je veux être explicite ici, car il y a quelques mines sur la ligne de Crow's Nest Pass, en Colombie-Britannique, qui se trouvent dans le district 18, par exemple la *Crow's Nest Pass Coal Comuany.* Mais les mines de l'Alberta, qui fournissent du charbon au chemin de fer Pacifique-Canadien, appartiennent toutes à des compagnies canadiennes, sauf une, la *West Canadian Collieries, Limited,* qui est la propriété d'une compagnie française, dont le siège principal est à Londres. C'est une compagnie purement française, le capital est tout français, mais le bureau principal est à Londres. Elle est constituée en corporation par une loi britannique.

Q. Cette compagnie produit-elle beaucoup de charbon?—R. Deux mines de la *West Canadian Collieries* ont produit l'an dernier 755,000 tonnes, l'une 372,000 et l'autre 383,000 tonnes. Toutes les autres compagnies sont canadiennes, aucune n'appartient au chemin de fer Pacifique-Canadien.

Q. Nulle d'elles?—R. Pas une. Je puis vous donner une liste des directeurs, si vous le désirez.

Q. Ces mines vous fournissent votre provision; n'en prenez-vous pas aux mines de Brazeau?—R. Rien.

Q. Savez-vous quels sont les propriétaires des mines de ce pays?—R. Messieurs Nordegg et Mackenzie en furent les premiers possesseurs. Je ne sais pas à qui elles appartiennent aujourd'hui.

M. Ross:

Q. Qui possède les mines du district 18?—R. Ces mines sont toutes dans le district 18.

Q. Vous avez mentionné quelques mines dans l'Alberta et quelques autres dans la Colombie-Britannique?—R. Oui, le district de Crow's Nest dans la Colombie-Britannique est situé dans le district 18.

Q. Qui possède ces mines?—R. La *Crows Nest Pass Coal Company.* Le chemin de fer Grand-Nord est le détenteur de la plupart des actions.

Q. De quelle compagnie est-elle la subsidiaire?—R. Du Grand-Nord, je suppose, cependant c'est une compagnie canadienne de Toronto. Le Grand-Nord prend presque tout son charbon de la *Crow's Nest Pass Collieries* en Colombie-Britannique.

M. Cowan:

Q. Le chemin de fer du Grand-Nord?—R. Oui

Q. C'est un chemin de fer américain?

M. Chisholm:

Q. Ce chemin de fer est-il ce qu'on appelle communément le Jim Hill?—R. Oui.

Le président:

Q. Consommez-vous du charbon de la Colombie-Britannique?—R. Oui.

Q. Les mines de Crow's Nest vous fournissent presque tout votre charbon?—R. Seulement des mines des provinces des Prairies.

M. Cowan:

Q. Le chemin de fer Pacifique-Canadien ne possède-t-il pas quelques mines dans le sud de l'Alberta?—R. Il ne possède aucune mine dans le Crow's Nest Pass.

Q. N'a-t-il pas des mines à Lethbridge?—R. Oui, mais ce charbon n'est pas employé pour produire de la vapeur: c'est un lignite pour les besoins domestiques.

Q. On ne se sert pas de son produit sur réseau?—R. Non, monsieur.

Le président:

Q. Vous avez parlé des mines de Brazeau; qu'entendez-vous par là?—R. Le district de Brazeau. Il est situé sur un embranchement des chemins de fer de l'Etat et se rend de Warden aux montagnes.

Q. Est-il à la portée du chemin de fer de l'Etat?—R. Oui, il est à proximité de cette voie ferrée.

Q. Toutes les mines sont-elles en ce district?—R. Il n'y en a qu'une.

Q. Je n'ai pas l'intention de vous contredire, mais je voudrais me renseigner à fond sur ce sujet. Je connais d'autres mines dans le district de Brazeau.—R. Il n'y a qu'une mine qui fournisse du charbon pour production de vapeur. J'ai parcouru tout ce district à pied et à cheval. On y trouve une petite mine, la Saunders Creek, qui donne une houille sous-bitumineuse, mais les chemins de fer n'y prennent pas de charbon.

Q. C'est peut-être seulement une différence d'interprétation pour savoir ce qui constitue réellement le district de Brazeau.—R. Avez-vous une carte ici?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: On compte six mines dans le district de Brazeau, y compris la Brazeau Collieries Limited, qui donne une houille bitumineuse; la Saunders Creek; la Saunders Alberta; la Alexo et la Harlock. Toutes ces mines sont en dehors du district des bitumineux. Leur charbon peut servir à la production de vapeur, mais ce n'est pas un combustible bitumineux.

Q. Il y a d'autres mines dans le district de Brazeau, mais elles ne produisent pas de charbon bitumieux.—R. La Saunders Creek n'a pas été exploitée depuis bientôt un an. Par exemple, (indiquant sur la carte) voici Edmonton; voici la ligne qui va à Nordegg. Cette ligne rouge que vous voyez ici est un embranchement du chemin de fer de l'Etat qui fournit à ce réseau son charbon. Ce monsieur veut peut-être mentionner le charbon de ce district que traverse le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, qui est encore plus au nord.

Q. En parlant du district de Brazeau, je ne fais que répéter ce que j'en ai entendu dire. J'ai été surpris lorsque vous avez dit qu'il n'y avait qu'une mine dans ce district.—R. Une mine de charbon bitumieux. Il y a naturellement dans l'Alberta d'autres districts bitumineux que ceux de Crow's Nest et de Brazeau. Celui qui est situé le long de la ligne principale de l'ancien Grand-Tronc-Pacifique produit aussi du charbon bitumieux.

M. Maharg:

Q. M. Dougall, savez-vous combien se vendait ce charbon avant et depuis la guerre?—R. Oui, d'une manière générale. Avant la guerre, je m'occupais activement moi-même de vendre du charbon. Mais de quelle sorte de charbon parlez-vous monsieur?

Q. J'avais surtout en vue le charbon pour usage domestique; mais je voudrais me renseigner aussi sur les autres. Eh bien, les deux principaux districts sont ceux de Drumheller et de Lethbridge.

Q. Ce sont les deux sources?—R. Oui, mais il y a aussi celui d'Edmonton. En 1914, le prix du charbon en morceaux que l'on vendait aux mines de Drumheller variait de deux dollars et demi à trois dollars—le charbon en morceaux, le trié. Il se vend actuellement aux mines six dollars et soixante-huit cents.

Q. Six dollars et soixante-huit cents?—R. Oui.

Q. Celui de Drumheller?—R. Ce n'est naturellement pas le prix des charbons triés, tels les petites gaillettes (nut) et les grandes gaillettes (egg) et le poussier. Ce

dernier se vendait, je crois, pour la bagatelle de vingt-cinq cents la tonne. Je ne sais pas quel en est le prix aujourd'hui. Les petites gaillettes se vendent d'un dollar vingt-cinq à un dollar soixante-quinze; cela dépend de la classe. Si la vente est active, les prix sont plus élevés; si au contraire l'écoulement est plus lent, les prix sont plus bas, car il faut s'en débarraser: on ne peut le garder.

En 1914, il se vendait environ trois dollars soixante-quinze. Le charbon en morceaux est vendu aujourd'hui à la mine, prix net sur wagon, sept dollars et vingt cents la tonne.

M. Cowan:

Q. Savez-vous quelle est la cause d'un tel prix?—R. Oui, l'augmentation a pour cause une élévation des dépenses d'exploitation.

Q. Que comprennent ces dépenses?—R. Les gages et le matériel.

Q. Principalement les gages, je suppose?—R. Oui, car les gages sont un des principaux item dont il faut tenir compte dans la production du charbon.

Q. Nul doute qu'au point de vue de la nature des gîtes, le travail d'exploitation ne serait pas différent de ce qu'il était il y a cinq ou six ans?—R. Oui, quant aux conditions géologiques, mais la mine est plus ancienne et, il s'ensuit naturellement que le coût de l'entretien est plus élevé.

M. Chisholm:

Q. Quelle est la proportion du charbon pour production de vapeur en ces charbonnages?—R. Eh bien, monsieur, si je ne me trompe, nous sommes toujours sur le sujet du charbon pour usage domestique. Ne nous embrouillons pas; nous parlerons de cette classe plus tard. Ce charbon est virtuellement tout trié.

Q. Vous avez dit que le charbon en morceaux, ou blocs, se vendait sept dollars, ou approximativement?—R. Sept dollars et vingt cents dans un district, et six dollars et soixante-huit cents dans un autre.

Q. Quelle serait la proportion du charbon en morceaux, à la sortie du combustible des chantiers de la mine?—R. Vous voulez dire le pourcentage en morceaux du charbon, tel que la mine le fournit, avant le triage?

Q. Non, je suis de la Nouvelle-Ecosse et je ne connais pas exactement la situation dans l'Ouest. Je veux savoir quelle est la proportion des morceaux dans une tonne de charbon à la sortie des mines.—R. Voilà ce que j'entends moi-même; vous voulez savoir quelle est la proportion ou le pourcentage en morceaux du charbon tel qu'extrait dans la mine?

Q. Oui.—R. Tout dépend des districts. En quelques-uns la proportion est de soixante-dix pour cent. On ne saurait trouver deux mines identiques. Quelques-unes donnent cinquante ou soixante, ou même soixante-cinq pour cent. Dans le district de Drumheller, plusieurs mines produisent soixante-cinq pour cent de charbon en morceaux.

Le président:

Q. En parlant des mines de Drumheller, vous avez mentionné le *nut* ou petite gaillette?—R. Oui.

Q. Qu'est-ce qu'on entend par là?—R. Eh bien, le charbon est versé dans un crible métallique. Je vous dirai d'abord qu'il n'y a pas de grosseur fixe de charbon dans les mines de l'Alberta. Ainsi, une mine peut cribler son charbon avec un crible à trous ronds de deux pouces, une autre avec un crible à trous ronds d'un pouce et demi, une troisième avec un crible à trous de trois pouces, etc. Le produit est simplement versé sur un crible; les petits morceaux passent à travers et sont séparés.

Q. Savez-vous ce qu'on entend par "petite gaillette", lorsqu'il s'agit d'anthracite? —R. Je crois que la dimension du charbon appelé petite gaillette dans l'Ouest est approximativement la même que celle du charbon que vous avez ici. Aux Etats-Unis

on a adopté une dimension fixe pour ce grade de charbon, mais là-bas, dans l'Ouest, rien de défini n'a encore été adopté.

Q. Mais on ne saurait établir aucune comparaison quant à la qualité, car ici on se sert d'anthracite, et là-bas de lignite seulement.

Q. L'expression "petite gaillette" s'applique donc seulement à la dimension?—R. Seulement à la dimension.

Q. Je voudrais, M. Dougall, quelque éclaircissement sur les mines du nord de l'Alberta; est-ce aux mines de Brazeau que les chemins de fer de l'Etat prennent toute leur provision du charbon?—R. Je n'ai pas dit "toute", mais une "grande partie".

Q. Alors, disons une "grande partie". Y a-t-il d'autres mines de charbon pour production de vapeur le long du chemin de fer de l'Etat?—R. Non,—Oui, il y en a maintenant; elles sont sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique.

Q. Et sur le National Canadien—autrefois le Canadien du Nord?—R. Il y a une mine là, celle du lac Brûlé,—je crois que c'est celle du lac Brûlé; j'ai oublié comment on l'appelle—oui, on la connaît sous le nom de mine du lac Brûlé.

Q. Elle donne du charbon propre à la production de la vapeur?—R. Oui.

Q. Cette mine est-elle à proximité des chemins de fer de l'Etat?—R. Oui.

Q. Ceux-ci s'y rendent-ils?—R. Oui.

Q. Y en a-t-il d'autres?—R. Sur le Canadien du Nord même?

Q. On nous a fait croire, et nous croyons, il me semble, que ce district est rempli de charbon?—R. Oui, monsieur, il en renferme une immense quantité.

Q. J'ai voulu connaître la position de ces mines relativement aux voies ferrées.—R. Oui.

Q. M. Dougall, veuillez nous les montrez sur la carte, afin que le reporter puisse noter votre description à mesure que vous les indiquerez.—R. Oui. Cet embranchement que vous voyez ici...

Q. Décrivez-le, afin que le reporter puisse le noter.—R. Il va de Pickerdyke à Mountain Park, soit une distance d'environ cinquante milles, et de Cold Spur à Mountain Park, c'est partout du charbon bitumineux. Il y a un autre embranchement de ce chemin de fer, de Cold Spur à Lovett, où il y a du sous-bitumineux. Les chemins de fer ne le considèrent pas bon pour production de vapeur. Le charbon de ce côté-ci, c'est-à-dire, de Cold Spur à Mountain Park, est du charbon propre à la production de vapeur, plusieurs chemins de fer, entre autres ceux de l'Etat, ceux de McArthur qui desservent le Nord, et ceux du gouvernement de l'Alberta par lesquels est desservi le district du lac la Biche.

On trouve aussi de grands dépôts plus loin encore dans les montagnes au sud de Mountain Park, le long de la région est de Mountain Breek et dans toute la région du sud, jusqu'à la frontière des Etats-Unis. Vous voulez en savoir la quantité? Je ne puis vous la donner, je ne la connais pas.

Q. C'est très bien que tout cela, mais je veux savoir si les autres charbonnages, par exemple ceux du district de Brazeau, sont à la portée des chemins de fer de l'Etat. —R. Oui, monsieur, c'est ce district que je viens de décrire.

Q. Pourquoi ces chemins de fer achètent-ils une grande partie de leur charbon aux mines de Brazeau, si d'autres mines en produisent aussi?—R. C'est ce que je conclus, d'après ce que vous dites.

Q. J'entends toutes les mines situées le long de ce chemin de fer, mais qui ne produisent pas un charbon de bonne qualité.—R. Non, monsieur, je n'ai pas voulu dire cela, car ce ne serait pas la vérité; j'ai dit que le meilleur charbon produit au nord de l'Alberta venait des embranchements que je viens de décrire, c'est-à-dire, le charbon qui se trouve entre Cold Spur et Mountain Park.

Q. A quelle distance est-il d'Edmonton?—R. Je ne le sais pas—d'une distance d'environ cent vingt-cinq milles à l'ouest, mais je ne la connais pas exactement.

[M. J. Dougall.]

M. HUDSON: C'est à deux stations d'Edson, qui est un point divisionnaire. Bickerdyke est à deux stations au delà d'Edmonton.

Le président:

Q. Quelle est la production approximative de ces mines?—R. L'an dernier, elles ont produit deux cent quarante tonnes—c'est-à-dire les deux ensemble; il y en avait deux en exploitation.

Q. Savez-vous quelle en est la capacité?—R. Je ne pourrais vous le dire en ce moment; mais une d'elle a été incendiée l'an dernier et elle est encore en feu maintenant; elle ne produit rien, mais on va la rouvrir.

Q. Deux cent quarante tonnes sont peu de chose pour la consommation des chemins de fer de l'Etat dans l'Ouest?—R. Oui, mais ils s'approvisionnent aussi à la mine du lac Brûté et Qcelle de Pocohontas, qui sont situées sur le Grand-Tronc-Pacifique.

Q. Où est la mine de Pocohontas?—R. Sur la partie de chemin démolie pendant la guerre.

Q. Entre Edmonton.—R. Et le sommet de la chaîne, dans le parc National.

M. McKenzie:

Q. Je suppose que vous connaissez les noms des grandes compagnies houillères de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan?—R. Oui, d'une manière générale.

Q. Je ne tiens pas à connaître les plus petites, les principales seulement?—R. Où voulez-vous que je commence, monsieur?

Q. Commencez d'abord par la Colombie-Britannique, puis par l'Alberta.—R. Sur l'île?

Q. Non, donnez-moi les noms de toutes les compagnies de la province?—R. Oh bonté! Eh bien, il y a la *Canadian Collieries Ltd.*, à Dunster, sur l'île de Vancouver; la *Wellington Coal Company* à Nanaïmo, et la *Pacific Coast Collieries.* Ce sont les trois plus grandes; ensuite il y a là une nouvelle propriété développée dernièrement par la *Grandy Consolidated Mine and Smelting Co.*, à Cassidy.

Q. Prenez maintenant Alberta.—R. Oui. La *Coleman Coal Company Ltd.*, à Coleman.

Q. Quel est le nom?—R. *The Coleman Coal Co.* Je n'en suis pas très certain, mais je crois que c'est le nom de la compagnie. Elle appartient à M. Wilson de Vancouver.

M. Blair:

Q. Où est-elle localisée?—R. A Coleman.

Q. En quelle partie de la Colombie-Britannique?—R. Dans la Colombie-Britannique Centrale, à douze milles environ de Princeton sur le chemin de fer Kettle Valley. Il y a aussi quelques mines à Merritt, la *Merritt Coal Company.* C'est une compagnie de Vancouver. C'est tout ce qu'il y a jusqu'à Fernie où est établie la *Crow's Nest Coal Company*; je devrais dire Fernie et Michel; la *Corbin Coal Co.*, à Corbin. Voilà, à peu près, tout ce qu'il y a dans la Colombie-Britannique.

M. McKenzie:

Q. Maintenant, nommez-nous celles qui sont dans l'Alberta.—R. Sur la ligne du chemin de fer Canadien-Pacifique, dans la région des bitumineux, à commencer par l'Ouest, il y a la *Carbondale Coal Company.*

Q. Laquelle?—R. La *Carbondale Coal Company; l'International Coal and Coke Company*, à Coleman; la *West Canadian Collieries*, à Blairmore, la *Canadian-American Coal and Coke Company*, à Frank—elle n'est pas actuellement exploité; la *West Canadian Collieries*, à Bellevue; la *Hillcrest Collieries, Ltd.*, à Hillcrest; la *Leach*

Collieries à Passburg—elle n'est pas exploitée—la *Davenport Coal Company*, à Bermis—fermée. Voilà quelles sont les mines situées dans la région du bitumineux, sur le chemin de fer Canadien-Pacifique, ligne de Crow's Nest.

A Lethbridge, dans le district du lignite—voyons comment elle s'appellent. A Kipp, il y a la *North American Collieries*. Nous allons vers l'est. A Lethbridge, le chemin de fer Canadien-Pacifique exploite ce qu'on appelle les mines Galt, et une dizaine ou une douzaine d'autres petites. Prenons maintenant le district de Tabor, situé à vingt milles à l'est de Lethbridge; on y trouve la *Canadian West Coal and Coke Company*, et dix ou douze autres petites aussi exploitées. A Medicine Hat, il y a deux petits bancs dans la campagne.

M. Cowan:

Q. Extrait-on beaucoup de charbon à Medicine Hat?—R. Non, pas une grande quantité.

Q. Est-ce du bon charbon?—R. C'est du lignite; il ne vaut pas celui de Lethbridge.

Q. Est-il de la même classe?—R. De la même classe, mais pas tout à fait aussi bon en qualité ou en humidité. Maintenant nous allons vers le Nord, jusqu'à la ligne principale du Canadien-Pacifique, en partant de l'Ouest, il y a là les charbonnages de Bankhead, ils appartiennent au chemin de fer Canadien-Pacifique; ils produisent de l'anthracite employé seulement aux usages domestiques. Une partie du poussier est convertie en briquettes avec mélange de charbon bitumineux pour production de vapeur; ce charbon est utilisé par les locomotives. Il y a maintenant la *Canmore Coal Company*, à Canmore, ce sont les mines exploitées sur la voie principale du chemin de fer Canadien-Pacifique. Le district suivant est celui de Drumheller, au nord et à l'est de Calgary, quatre-vingt-trois milles; une vingtaine de mines y sont exploitées. Je ne sais pas exactement le nombre, sans les compter; il y en a vingt-huit je crois. En ce district se trouve la *Rosedale Coal Company*, qui est peut-être la plus grande et la mieux outillée; la *Monarch Colliery*, qui est une annexe de la *North American Collieries* appartenant au syndicat de M. Lovett; la *A.B.C.* et la *Newcastle*, qui appartiennent à un seul homme, M. Jesse Gouges.

M. Maharg:

Q. La A.B.C., c'est l'Alberta Block?—R. Oui.

Q. Nous avons une A.B.C. à Toronto. Vous les confondez.—R. Oui, elles sont toutes deux ensemble. Il n'y en a une autre assez importante, la *Midland Coal Company*. La *Drumheller Coal Company* et la *Rosedale* sont les deux plus grandes. Je crois qu'il y en a d'autres plus petites, toutes exploitées. Celle de Rosedale a produit cent vingt-deux mille tonnes l'an dernier. La Rosedeer—je ne l'avais pas nommée; elle a produit cent un mille tonnes; l'Alberta Block—la A.B.C. de Gouges—cent vingt-huit mille, et la *North American Collieries*, c'est-à-dire la *Monette Collieries*, cent vingt-six mille tonnes.

M. McKenzie:

Q. Je ne vous demanderai pas d'autres détails, mais voulez-vous nommer les quatre plus grandes mines de charbon de l'Alberta?—R. Sans tenir compte de la qualité du charbon?

Q. J'entends du charbon marchand?—R. Une donne du charbon pour production de vapeur; l'autre du bitumineux. Nous les divisons ainsi là-bas.

Q. Classifiez-vous les mines selon la sorte de charbon qu'elles produisent?—R. Oui, une a du charbon bitumineux, l'autre n'en a pas.

Q. Extrait-on les deux sortes en même temps de la mine?—R. Non, pas généralement, quelquefois, mais en petite quantité.

Q. Sans tenir compte de ce qu'elles produisent, je voudrais connaître les noms des quatre plus grandes mines de l'Alberta?—R. Les plus grandes mines produisant du charbon dans l'Alberta...

Q. J'en demande quatre seulement.—R. Très bien. Les plus grandes sont la *West Canadian Collieries, Limited.* Elles sont toutes dans la même classe, n° 1. Les charbonnages de Brazeau viennent en second lieu et ceux de Galt en troisième; c'est ainsi qu'il faut les classer, si je ne me trompe. Vous en voulez une quatrième, n'est-ce pas?

Q. Oui, de cette manière nous ne serons pas trop embarrassés plus tard en nos comparaisons?—R. Il y a la mine McGillivray et la Hillcrest, chacun produisant cent vingt et une tonnes.

Q. Ce sont les quatre plus grandes?—R. Oui c'est tout du charbon pour production de vapeur. Ce sont les quatre plus grandes—Non, l'une d'elles n'est pas des plus grandes, celle de Lethbridge.

Q. Y a-t-il en Saskatchewan des mines qui produisent beaucoup de charbon?—R. Oui, à Bienfait, Estevan et Souris.

Q. Deux?—R. Trois, toutes dans le même district, et toutes produisent du lignite, mais pas de charbon pour production de vapeur.

M. Cowan:

Q. Est-ce que "Souris" est le nom de la compagnie?—R. Non, il y a la *Souris Coal Company.*

Q. Mais Souris est dans le Manitoba?—R. Oui, mais vous savez, docteur, que c'est juste à travers la ligne.

Q. C'est ce qui m'a fait demander à un témoin s'il y a de l'exploitation minière au Manitoba, et il ma répondu qu'il n'y en avait pas, mais j'étais sous l'impression qu'il y en avait une à Souris.—R. Oui.

Q. Est-ce tout du lignite?—R. Oui.

M. McKenzie:

Q. Connaissez-vous une compagnie appelée la *Munson Oliphant Coal Co.*?—R. Oui.

Q. Où se trouve cette mine?—R. Sur cet embranchement au sud du chemin de fer Pacifique-Canadien que j'ai déjà mentionné. Elle produit un charbon sous-bitumineux; ce n'est pas un vrai charbon bitumineux; on ne peut pas le convertir en coke.

Q. Il faut descendre sous terre pour l'extraire?—R. Non, monsieur, une partie est à fleur de terre.

M. Blair:

Q. Quel est son rendement?—R. La Oliphant Munson—quelle est votre question?

M. McKenzie:

Q. M. Blair a demandé quelle en était la production.—R. Deux cent mille tonnes en 1920.

M. Maharg:

Q. Quelle sorte de charbon est-ce, M. Dougall, est-il bon pour production de vapeur?—R. C'est un semi-producteur de vapeur. On ne le considère pas aussi bon que celui de l'intérieur du district; il ne vaut pas celui de Crow's Nest ou celui de Brazeau pour le genre de travail que font les chemins de fer; la division des mines ou les géologues ne mettent pas le sous-bitumineux d'Oliphant-Munson dans la classe du vrai charbon bitumineux.

Q. Y a-t-il une différence du prix que le chemin de fer voudrait payer?—R. Oui.

M. Cowan:

Q. C'est du charbon à bas prix?—R. Il est d'un prix inférieur à tous les autres charbons.

Q. Quel prix se vend-il à la mine?—R. Je ne saurais vous le dire, docteur. Je ne le sais pas du tout. Je ne m'en souviens pas.

Le président:

Q. Quel en est l'usage?—R. On s'en sert pour l'usage domestique et dans les établissements de production de vapeur.

M. Cowan:

Q. Il peut être consommé par ces établissements?—R. Oui.

M. Blair:

Q. Connaissez-vous le district d'Alix et celui de Castor?—R. Oui.

Q. Quelle sorte de charbon y produit-on?—R. Un lignite de qualité inférieure; il ne vaut rien, il s'effrite; impossible de l'entreposer. Employé immédiatement il peut servir à quelque chose, une partie s'extrait à bon marché mais une autre non.

M. Maharg:

Q. Ce charbon s'extrait à bon marché—R. Lequel?

Q. L'Oliphant?—R. Il faut en dégarnir une partie avec une pelle à vapeur.

Q. Est-il dans un endroit élevé?—R. Sur le flanc de la montagne.

Q. Est-il extrait par gravité?—R. Oui, mais il faut le dégarnir, la couche est près de la surface, il est couvert d'un couche de broussailles et de roches. Il faut enlever ces matériaux d'abord, on l'extrait ensuite avec un pelle à vapeur.

Q. Est-il près du chemin de fer?—R. Oui.

Q. A qui appartient-il?—R. A. l'*Oliphant-Munson Coal Company.*

M. Cowan:

Q. Vous avez dit qu'il y en a deux à Crow's Nest Pass qui ne sont pas exploitées. Savez-vous pour quelle raison?—R. Voilà une question à laquelle il est difficile de répondre. L'exploitation en a été suspendue, parce que la qualité et les conditions du terrain prospecté ne justifieraient pas les dépenses d'exploitation. J'en ai exploité une moi-même pendant deux années, mais le charbon était d'une qualité inférieure et contenaient vingt-cinq pour 100 de cendre. La couche est si mince à certains endroits qu'il ne vaut pas la peine de la miner. Voilà quelle en est la raison. Vous savez pourquoi la *Frank Company* n'est pas exploitée; vous vous rappelez qu'une montagne est tombée sur la mine il y a un an; j'ai ouvert cette mine moi-même et je me trouvais à une distance de trois cent pieds d'elle au moment de l'accident. La compagnie—une compagnie française—ne s'est jamais relevée de ce désastre.

M. COWAN: C'est facile à comprendre.

Le TÉMOIN: Elle ne s'est jamais relevée de ce désastre.

M. Cowan:

Q. Savez-vous si ce charbon vaut le charbon américain?—R. Oui, le charbon de Crow's Nest Pass, tel qu'extrait à Fernie, vaut le combustible américain.

Q. Quelle comparaison y a-t-il au point de vue des dépenses d'exploitation?—R. Le coût de l'exploitation est très élevé à cause du gaz. J'entends le coût dans le district de Fernie. Dans le district est, entre Coleman et Hillcrest, le terrain n'est pas aussi gazeux et le coût est moindre.

Q. Vous avez parlé tout à l'heure de la pelle à vapeur?—R. Oui, c'est toute une autre proposition.

Q. Mais je voudrais savoir s'il y a comparaison au point de vue de la quantité. Vous savez que le gouvernement de l'Alberta s'est proposé dernièrement de développer les industries de la province. L'Alberta pourra-t-elle révaliser avec les autres places, si elle peut se procurer le charbon nécessaire à ses industries?—R. Oh, sans doute. Ainsi nous vendons le menu, le fin, après l'enlèvement de la poussière, même des lignites, pour production de vapeur au minime prix de 25 cents la tonne. Tout ce charbon peut servir de combustible pour produire de la vapeur dans les chaudières stationnaires.

Q. Pensez-vous que l'Alberta possède tout le charbon à bas prix dont elle a besoin? —R. Oui, on en consomme depuis des années en votre moulin, M. Maharg, du charbon de Souris dans le Manitoba, bien qu'il renferme 25 pour 100 d'humidité.

Q. Nous sommes obligés de faire une propagande très active pour faire connaître aux capitalistes ce que nous possédons là-bas, et je veux livrer cela à la publicité.—R. Quant au charbon pour les chaudières stationnaires.....

Q. Nous sommes le premier pays du monde.—R. Nous en possédons des quantités incalculables. Le pays est presque totalement rempli de charbon qui peut servir à produire de la vapeur dans les chaudières stationnaires. Tout ce qu'il faut pour l'utiliser, ce sont des chaudières. Vous saurez que l'usine de force motrice de la ville de Saskatoon, et celle de la ville de Regina brûlent depuis des années du charbon très fin du district de Drumheller pour produire de l'électricité.

Q. On extrait environ 30,000 tonnes de charbon par année en ces endroits.—R. A l'usine de Regina on se sert du poussier de charbon bitumineux de Crow's Nest Pass, dont une partie provient du district de Drumheller, et l'on consomme aussi une certaine quantité de charbon des petites mines du district de Brazeau, par exemple celui des mines de Saunders Creek.

M. McKenzie:

Q. J'allais vous demander quelques renseignements sur le pourcentage du charbon en morceaux que l'on sort des mines. Vous avez une connaissance pratique des exploitations minières.—R. Oui, mais je ne suis pas ingénieur des mines.

Q. La proportion de charbon en morceaux ou de charbon rond, comme on l'appelle quelquefois, ne dépend-elle pas grandement du mode d'extraction?—R. Pas là-bas. Je veux séparer les mines de charbon pour production de vapeur de celles de charbon pour usage domestique. La situation est très particulière en cette région.

Q. Je vous demande de nous parler surtout des mines dont on retire le charbon en morceaux.—R. Pas de toutes ensemble. Ainsi, dans le district de Lethbridge les mines sont couvertes d'une couche d'argile qui se travaille mal, et il faut continuer les opérations tout le temps, autrement le charbon se désagrège davantage. Ces mines sont soumises à certaines conditions naturelles. Dans la Rosedale Collieries de Drumheller, qui appartient à sir William Mackenzie et compagnie, une partie du charbon en morceaux est fournie par la nature; il est très dur et ne se brise pas; l'extraction en est facile; un homme peut d'un coup de tête en faire tomber des blocs. Mais l'extraction demande une grande attention dans la Monarch, mine qui appartient à M. Lovett. J'ai ouvert moi-même cette mine. Il me fallait user de précaution, ou bien le charbon se serait effrité.

Q. Vous avez dit, je crois, que ce charbon était à proximité de la surface?—R. Le puits de la Monarch, à Drumheller, est de 160 pieds de profondeur. La couche en exploitation n'est pas aussi profonde; elle est tout près de la surface. Ces mines se trouvent à neuf milles l'une de l'autre.

Q. Comment opère-t-on, lorsqu'une mine comme celles de la Nouvelle-Ecosse, est couverte d'une couche de terre et repose sur un lit de rochers?—R. Toutes sont en pareil état, mais quelques-unes sont plus près de la surface que d'autres.

Q. Dans l'extraction du charbon des mines souterraines, recouvertes d'une couche de terre et reposant sur un lit de rochers, la proportion du charbon en morceaux dé-

pend beaucoup de la quantité d'explosifs dont on fait usage.—R. Oh oui, si l'on se sert de mines, on émiette le charbon. Nous employons diverses machines, des perforeuses et des machines à chaîne. Le pic est maintenant abandonné presque partout.

M. Douglas:

Q. Se sert-on de machines radiales?—R. Oui, mais elles ne sont pas nombreuses; deux ou trois font usage de machines écossaises.

Q. On emploie plusieurs perforeuses?—R. La radiale que vous venez de mentionner est une perforeuse, c'est une invention de Sheffield.

Q. Qu'appelle-t-on communément perforeuse?—R. C'est une petite machine ordinaire dont on se sert assis et que l'on opère à la main. Les machines à chaîne sont actionnées par l'électricité, il y en a de différents genres.

Q. Le pic est abandonné?—R. Oui, le travail au pic était lent et produisait peu de charbon.

Q. Quelle sorte d'explosifs employez-vous?—R. Nous nous servons maintenant de poudres d'ammoniaque. La dynamite est abandonnée.

Q. Employez-vous la Monobel?—R. Ces poudres-là sont la Monobel, monsieur.

Q. Faites-vous usage de la Viking?—R. Je ne saurais vous le dire; mais la Monobel est communément employée là-bas.

M. Maharg:

Q. La direction de ces mines a été soumise à un contrôleur pendant ces dernières années?—R. Oui, depuis la guerre.

Q. Etaient-elles dirigées par une commission?—R. Pendant la guerre le gouvernement décida que, vu certaines conditions existantes là-bas, il était nécessaire d'exploiter les mines sous la direction d'un commissaire nommé par le ministre du Travail, ou agissant sous sa juridiction, et M. Armstrong fut nommé à cet effet; c'est lui qui a exploité les mines, ou du moins elles ont été exploitées sous sa direction depuis lors; je crois qu'il les dirige encore.

Q. Est-ce lui qui fixait le prix du charbon et celui des gages? Vous savez quelles étaient alors les conditions dans l'Ouest?—R. Oui. M. Armstrong fixe l'échelle des gages payés par les exploitants.

Q. C'est lui qui fixe virtuellement les gages?—R. Il en fixe l'échelle; les hommes s'adressent à lui lorsqu'ils veulent une augmentation de gages à cause de la hausse du coût de la vie. M. Armstrong est entouré d'un conseil composé d'un fonctionnaire du gouvernement, d'un mineur et d'un représentant des exploitants. Ils siègent en permanence et font un rapport tous les 90 jours sur l'augmentation du coût de l'existence. Si l'on fait rapport d'une augmentation du coût, M. Armstrong calcule ce qu'elle devra être et il ordonne aux compagnies houillères de la payer, et il autorise une augmentation du prix du charbon relativement à cette élévation des frais. En agissant ainsi, il a naturellement la haute main sur le prix de vente.

M. McKenzie:

Q. De quelle province s'agit-il?—R. Du district 18 seulement.

Q. Ce district est-il dans l'Alberta?—R. Oui, monsieur. Il commence dans le sud-est de la Colombie-Britannique et embrasse plus ou moins la totalité de l'Alberta, sauf quelques petites mines.

M. Cowan:

Q. Ce contrôle peut avoir été rendu nécessaire par la guerre?—R. Oui, monsieur.

Q. C'était peut-être ce qu'il y avait de mieux, mais je ne veux pas discuter ce point-là. M. Armstrong en a-t-il encore la direction?—R. Je ne saurais le dire, je n'en suis pas certain.

Q. Quelle est votre opinion à ce sujet, pensez-vous qu'il faille continuer ainsi ou rétablir la concurrence?—R. Je serais d'avis d'abandonner cette direction, si l'on veut que les prix baissent.

Q. On a prétendu que les exploitants et les ouvriers y gagneraient, si le même plan était suivi une année de plus?—R. Oui.

Le président:

Q. Pourquoi pensez-vous qu'il serait préférable d'en abandonner le contrôle?—R. Comme marchand de charbon, j'aime la concurrence. Je ne tiens pas au contrôle d'aucun produit. Je crois que ce n'est pas économique.

Q. Ce contrôle nuit-il à la concurrence?—R. En général, oui.

Q. Comment?—R. Il entrave certainement la concurrence entre les exploitants. Ceux-ci se constituent plus ou moins en syndicats.

Q. Comment expliquez-vous cette ingérence avec les exploitants?—R. Rien ne nous porte à rechercher des marchés et à vendre, et c'est cependant ce qu'il faut faire, si nous voulons protéger le consommateur. C'est pour cela que je suis le représentant des cultivateurs. Ceux-ci élèvent des bestiaux, des porcs, des moutons, etc., et les prix sont tous bouleversés. Le prix du grain est dans le même état, et ces cultivateurs sont pourtant obligés d'acheter leur charbon suivant le prix de guerre. Ils ne peuvent se passer de charbon.

Q. Nous voulons justement savoir comment il sera possible de remédier à la situation. De quelle façon ce commissaire empêche-t-il la baisse des prix?—R. Il ne l'empêche pas, seulement les gages ne peuvent baisser s'il ne l'ordonne pas.

M. Cowan:

Q. Est-ce entendu que le contrôleur ordonne une baisse des gages à mesure que le coût de l'existence diminue?—R. Pas que je le sache.

Q. Il fut évidemment convenu que cela augmenterait le prix du charbon. Nous savons par expérience que la chose a eu pour effet d'élever le prix des contrats du gouvernement.—R. Je comprends cela.

Le président:

Q. Etes-vous d'avis que le prix des gages devrait baisser avant qu'il y ait réduction des prix du charbon?—R. Les gages sont des effets matériels, monsieur. Or, ces effets ont perdu une partie de leur valeur.

M. Cowan:

Q. Savez-vous si les exploitants des mines de charbon de l'Alberta font un profit exorbitant? Avez-vous une idée de ce qu'il peut être?—R. Non, je ne puis pas le dire.

M. Chisholm:

Q. Si le contrôle du charbon est aboli, aurait-on raison de craindre une entente entre les grands exploitants?—R. Non, pas du tout. Actuellement, quelques mines appartiennent à la Western Coal Operators' Association, quelques-uns des grands producteurs de charbon n'appartiennent pas à cette organisation.

Le président:

Q. Il faut que le charbon soit produit, n'est-ce pas, si l'on veut que les consommateurs puissent s'en procurer?—R. Oui.

Q. Cela va de soi?—R. Absolument.

Q. Les témoignages déposés devant ce comité attestent que les mines de charbon de ce district ont été tenues en activité, grâce aux efforts du commissaire Armstrong.—R. C'est très vrai.

Q. Que penseriez-vous de l'abolition de l'office de M. Armstrong?—R. Naturellement...

Q. Que feraient les mineurs?—R. Il y aurait probablement des difficultés.

M. Cowan:

Q. Le pensez-vous?—R. Je n'en serais pas surpris.

Le président:

Q. Qu'arrivera-t-il, des grèves?—R. Oui.

Q. Où se procurera-t-on alors le charbon? Quel effet auront ces grèves sur la production?—R. Le charbon viendra d'où il est déjà venu auparavant. Il y a déjà eu de la production avant.

Q. Quel en sera l'effet sur la production du charbon?—R. Ces grèves auront naturellement un certain mauvais effet, mais elles ne paralyseront pas toute la production; quelques mines seront toujours tenues exploitées.

M. Cowan:

Q. En d'autres mots, l'union ne domine pas toutes les mines?—R. Oui, par exemple, sachez-le, en 1919—je vous assure que je ne souhaite pas une grève, car Dieu sait qu'il n'y a pas rien de plus désastreux au monde.

Le PRÉSIDENT: Nous cherchons en ce comité à les prévenir pour l'intérêt des consommateurs...

Le TÉMOIN: Naturellement...

Le PRÉSIDENT: Une minute, je vous prie. Nous cherchons, pour le bien des consommateurs, à prévenir les grèves et à accroître la production.—R. Oui.

Q. Nous voulons savoir ce que vous penseriez de la situation, si la fonction de contrôleur était abolie. Comprenez-moi bien, je n'ai pas dit que cette fonction dût ou ne dût pas être abolie.—R. Je ne sais que répondre...

M. McKENZIE: Une minute, avant de répondre à cette question. Je ne crois pas qu'il soit utile de poser une telle question au témoin.

Le TÉMOIN: J'aimerais mieux ne pas avoir à y répondre. J'y sens de la politique.

Le PRÉSIDENT: Non, il ne s'agit pas ici de politique.

M. McKENZIE: Si j'étais à la place du témoin, je n'entreprendrais pas de faire une telle prophétie. Elle ne serait d'aucune utilité.

Le PRÉSIDENT: J'explique ma position; le témoin a répondu à plusieurs questions ayant trait au travail du commissaire. et j'ai cru que je pouvais essayer de savoir quelle serait la situation, si la fonction de commissaire était abolie.

M. McKENZIE: C'est étrange comme les gens se laissent si facilement influencer par des opinions. Un homme exprime sa façon de penser sur une question quelconque, et il met souvent ainsi toute une population en émoi.

Le TÉMOIN: C'est très vrai, monsieur, surtout en pareils cas.

M. McKenzie:

Q. Mais si vous êtes disposé à répondre c'est votre affaire.—R. Je suppose que je vous devrai une réponse, si vous me posez la question.

Q. Vous n'êtes tenu de répondre qu'à des questions raisonnables.

Le président:

Q. Je ne tiens pas à la question, je vais la remplacer par une autre. Pensez-vous que les pouvoirs exercés par le commissaire aient eu un effet bienfaisant sur la production du charbon?—R. Je crois que cette fonction avait sa raison d'être pendant la guerre.

Le PRÉSIDENT: Cela suffit.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous avez nommé quelques mines qui appartenaient à Mackenzie et Mann dans l'Ouest?—R. Non, j'ai mentionné les nom de sir William Mackenzie et de M. Roderick Mackenzie.

Q. A qui appartiennent ces mines? J'ai dit que ces messieurs en étaient les propriétaires pendant un certain temps; ce sont eux qui les ont ouvertes. Je ne sais pas à qui elles appartiennent maintenant. Il s'agit ici de la mine de Brazeau. Sir William Mackenzie et M. Norbeck en étaient les propriétaires; et la *Brûlé Lake Colliery* était la propriété d'une compagnie contrôlée par M. Roderick Mackenzie. Ces mines ont pu changer de propriétaires; je ne saurais le dire.

M. Maharg:

Q. Qui est Roderick Mackenzie?—R. C'est le fils de sir William.

M. McKenzie:

Q. Vous dites, M. Dougall, que ce sont les fermiers qui utilisent une grande partie de ce charbon?—R. Oui, de ce charbon qui doit servir à des fins domestiques.

Q. Quel effet la réduction des taux de transport peut-elle avoir sur l'approvisionnement de charbon aux cultivateurs?—R. Elle peut avoir un certain effet, mais peu considérable en somme. Je ne m'y entends pas beaucoup dans cette question des taux de transport, mais j'apprends que cette augmentation était fixée à tant la tonne et non d'après la valeur totale. Toutefois, je confesse que je ne suis pas très renseigné à ce sujet.

Q. On a parlé d'une augmentation de trente-cinq pour cent sur les taux de transport.—R. Il n'était pas uniquement question de charbon.

Q. De tout ce qui fait le sujet du transport.—R. Ce n'est pas ce qu'on m'en a dit; j'étais sous l'impression qu'il avait été question d'une certaine somme d'augmentation sur le charbon.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Je crois que cette augmentation était de tant la tonne.—R. Je suis aussi de cet avis, bien que je ne sache pas à combien s'élevait cette augmentation.

M. McKenzie:

Q. Quelle qu'en fut la nature, cette augmentation portait sur le transport?—R. Oui, mais cela n'affecte pas le prix du charbon à la mine.

Q. Elle en affecte le prix que doit payer le cultivateur à l'endroit où il va l'utiliser?—R. C'est vrai.

Q. Cette augmentation des taux de transport n'est-elle pas de nature à modifier le prix de la tonne de charbon? A cause de cela, le cultivateur ne sera-t-il pas tenu de payer plus cher pour son charbon?—R. En général, le cultivateur paye le prix.

Q. Enfin, si cette augmentation des taux disparaissait, l'on aurait moins de difficulté à se procurer du charbon?—R. Oui, pourvu que le marchand fasse profiter le consommateur de cette réduction des taux de transport, ce qu'il ne fait pas toujours.

Q. A propos, est-ce que vous nous avez dit que vous étiez vous-même marchand de charbon?—R. Oui.

Q. En faites-vous le commerce à l'heure actuelle?—R. Non.

Q. Vous ne représentez aucune mine de charbon?—R. Non.

M. Maharg:

Q. Vous souvenez-vous si les mineurs ont demandé quelque augmentation de salaire qu'on leur aurait refusée?—R. Je n'ai aucune souvenance de cela. Il est possible qu'ils l'aient demandée; de fait, je présume qu'ils ont demandé cela bien des fois et qu'on leur a refusé; cependant. . .

Q. Mais, d'une façon générale, la tendance était vers l'augmentation?—R. Oui. Comme je l'ai expliqué, M. Maharg, l'affaire était entre les mains de cette commission d'enquête qui siégea continuellement et fit rapport tous les trois mois; aussi, cette augmentation devait être rétroactive.

Q. Mais cette commission était composée d'un représentant des ouvriers mineurs, d'un représentant des exploitants et du commissaire lui-même?—R. Pas précisément; le commissaire y était représenté par quelqu'un; il ne siégea pas lui-même. Je crois qu'il y avait sur cette commission un des fonctionnaires du ministère du Travail.

Q. Les exploitants et les ouvriers mineurs n'ont pas dû avoir de la difficulté à s'entendre, si ceux-là étaient à l'avance assurés qu'on leur permettrait d'augmenter le prix de leur produit advenant le cas d'une augmentation des salaires; à leur point de vue, il ne devait pas y avoir d'objection?—R. Cela devait dépendre de la somme des connaissances anticipées des exploitants, de ce qu'ils devaient prévoir au sujet des possibilités d'avenir.

Le président:

Q. De fait, d'après la loi, les mineurs ont le privilège de demander une augmentation de gages au moment qui leur convient; si on la leur refuse, il leur reste le privilège de demander une commission de conciliation.—R. En vertu de la loi Lemieux?

Q. Oui.—R. C'est vrai.

Q. Dans les circonstances—et vous voudrez bien me dire si je me trompe—c'était là surtout une substitution aux mesures qu'était tenu de prendre le ministère du Travail?—R. Oui.

Q. La chose se passait sur les lieux mêmes et les requêtes des ouvriers mineurs devaient recevoir une prompte et immédiate attention de la part de la commission?—R. Oui.

Q. C'était là l'objet principal de ladite commission?—R. Oui.

Q. A cause des mesures prises par cette commission, les mines ne cessèrent de fonctionner pendant la guerre?—R. C'est vrai.

Q. La chose était essentielle au pays?—R. Absolument.

M. McKenzie:

Q. Est-ce que vous venez de l'Alberta, M. Dougall?—R. Oui monsieur.

Q. Nous avons eu ici la visite du secrétaire provincial de l'Alberta; il était accompagné de deux autres messieurs—MM. Pitcher et Young, je crois.—R. M. Côté est le ministre des mines; M. Pitcher représente l'université de l'Alberta et M. Young le secrétaire de la *Western Coal Operators' Association.*

Q. Vous considérez que ces gens représentaient ici les gros intérêts houillers de l'Alberta, n'est-ce pas?—R. M. Young est le seul qui représentait un corps constitué de quelque importance. Il représente une partie des exploitants de la province; il ne les représente pas tous. Ils ne sont pas tous membres de la *Western Canadian Operators' Association.*

Q. Quelles mines, pensez-vous, M. Young était-il censé représenter ici?—R. Il représente surtout les mines de charbon à chaudières—une partie de ces mines seulement.

Q. Pouvez-vous donner les noms de trois ou quatre grosses compagnies qu'il est censé représenter?—R. La *Crow's Nest Company* de la Colombie-Britannique, la *International Coal and Coke Company* de l'Alberta, la *Carbondale Coal Company,* la *Bankhead Collieries,* la *Franco-Canadian* à Frank, la *Canmore Coal Co.,* de Canmore. Je crois que c'est tout.

Q. Combien de ces compagnies font affaires en Alberta?—R. Toutes, à l'exception d'une, la *Crow's Nest Coal Company;* j'entends, une compagnie, mais deux mines.

M. Douglas (Cap-Breton) :

Q. Je croyais que M. Young nous avait dit qu'il représentait cinquante-cinq pour 100 de la production de cette région?—R. Je crois bien qu'il a raison. Il représente quelques-unes des mines de lignite du district de Drumheller, quelques-unes du district de Lethbridge et quelques-unes de celles de la région bitumineuse.

M. Maharg:

Q. D'après le présent arrangement, il faut dire que la compétition se résume à peu de chose?—R. Il y en a très peu.

Q. Il n'y a pas lieu d'en faire?—R. Pas beaucoup.

Q. Sauf en ce qui a trait à la qualité?—R. Oui.

Q. Et non quant au prix?—R. Non.

M. COWAN: Vous entendez, parce qu'il est pas question de l'intenvention du contrôleur.

M. MAHARG: C'est cela.

M. COWAN: Voici le point qui me frappe: il ne peut pas y avoir de concurrence. Les exploitants n'ont pas à se soucier de. . . .

Le TÉMOIN: Je ne cite que ma propre opinion.

M. COWAN: A mon sens, voici la situation: les ouvriers mineurs demandent une augmentation de salaires; le contrôleur est favorable à cela; il émet une ordonnance à cet effet et de suite on est autorisé à augmenter le prix du charbon de tel montant et à annuler tout contrat par lequel on peut être lié. . . .

Le TÉMOIN: Non, M. Cowan, ce n'est pas tout à fait cela.

M. COWAN: Je sais cela, car lorsque j'étais maire de Regina, nous avions un contrat dont les prix furent augmentés de vingt cents par une ordonnance du genre...

Le TÉMOIN: Je vois, seulement ce n'est pas l'ordonnance qui a été la cause de cette augmentation sur votre contrat; le commissaire autorisa l'augmentation du prix indiqué sur votre contrat; il vous appartenait alors d'annuler vous-même ce contrat ou bien refuser de payer le prix demandé.

M. Cowan:

Q. Oui, mais cela laisse entendre qu'il nous aurait fallu nous adresser à une autre compagnie ayant la même autorité?—R. Je n'aime pas à dire qu'on a annulé des contrats, car ce point ne m'est pas très clair.

Q. Je ne voudrais pas jeter la faute sur la compagnie, mais il est difficile de sortir de là.—R. Cela se peut.

Q. De sorte qu'il n'était pas question de concurrence du tout?—R. Très peu.

Q. Le contrôleur oblige le consommateur à payer ce que demandent les ouvriers mineurs?—R. C'est bien cela, après tout.

M. Maharg:

Q. Supposons que nous prenions en mains l'administration de ces devoirs, et qu'une mine produise le charbon au taux de trois dollars la tonne; une autre au taux de quatre dollars la tonne. Voici, le coût de la vie augmente; est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'établir une certaine différence?—R. Ce devrait être, mais de fait ce n'est pas ce qui arrive.

Q. C'est bien cela, n'est-ce pas?—R. Pratiquement; dans les grands districts, oui; mais il va sans dire que dans les centres ruraux il n'en est pas question.

Q. Ainsi, vous dites que dans le cas de cinquante-cinq pour cent des exploitants de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, les prix sont uniformes?—R. A peu près uniformes.

Q. Sont-ils uniformes à la mine?—R. A peu près, certaines compagnies ont réduit leurs prix au cours des derniers mois.

Q. Toute de leur propre gré.—R. Oui.

Q. A cause de M. Armstrong?—R. Oui.

Q. Et la commission?—R. Oui. Une de ces mines, je crois, est la Newcastle. J'ai lu, l'autre jour, dans les journaux, que M. Gouges avait réduit ses prix.

Q. Vous ne parlez que de ce que vous avez dans les journaux?—R. Oui.

Q. Vous ne seriez pas vous-même en mesure de nous dire ce qui a été fait?—R. Non.

Le président:

Q. Une fois le charbon produit, M. Dougall, il s'agit de lui trouver un débouché?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'il y a parfois de la concurrence?—R. Pas depuis quelques années.

Q. Comment se fait-il?—R. Parce que les marchés déjà existants ont englobé tout le charbon produit. Il ne faut pas oublier qu'à l'heure actuelle toutes les mines ne fonctionnent qu'un ou deux jours par semaine. Comme en toute autre chose, ça ne va pas comme on veut.

Q. C'est ce qui est toujours arrivé à ce temps de l'année?—R. Pas depuis quelques années. Depuis trois ans presque toutes ces mines de lignite sont très souvent au repos de mars à vers la mi-juin; j'entends, les mines de charbon destinées à des fins domestiques.

Q. Voici: on a proposé, comme remède, d'établir une différence de prix de façon à induire les gens à faire entrer leur charbon de bonne heure l'été afin d'aider, par ce moyen, à tenir les mines ouvertes. Quelle est votre opinion au sujet des cultivateurs? Etes-vous d'avis qu'ils seraient disposés à profiter d'une chose de ce genre?—R. C'est ce qu'ils font maintenant, c'est ce qu'ils ont toujours fait sur les marchés de charbon destiné à des fins domestiques. Par exemple, prenez le cas d'une coopérative de cultivateurs qui, dans l'Ouest, ont d'immenses remises pour y faire déposer leur approvisionnement de charbon. Ils acceptent des contrats qui leur accordent une certaine marge dans les affaires d'été; ils sont un peu favorisés au point de vue des prix en achetant en gros lots; cependant, ils ont un peu de difficulté avec le lignite qui est humide de par sa nature et qui ne s'entasse pas facilement.

Q. Oui, mais il y en a beaucoup que l'on peut ainsi remiser.—R. Oui, celui de Galt et de Drumheller, le lignite d'Edmonton, celui de Alix dont M. Blair a parlé, celui de Three Hills et plusieurs autres, on ne pourrait pas les entasser à quelque prix qu'on les ait vendus; entassés dans des caves ils viennent tout en poussière.

Q. Mais, ceux que l'on peut entasser offrent quelque avantage sous ce rapport?—Il en a toujours été ainsi.

Q. A un degré très limité.—R. Dans le district de Drumheller on a toujours fait une différence à ce sujet.

Q. On a proposé que cette différence fût de deux dollars la tonne.—R. Ceci est hors du sujet; il est impossible d'établir une différence entre le charbon entassé en été et celui qu'on entasse en hiver.

Q. On a suggéré que les chemins de fer devraient être priés d'accorder une baisse dans leurs taux pendant une certaine période, les mineurs une certaine baisse dans leurs gages et les exploitant de même; ainsi, les trois intéressés réunis pourraient sacrifier cette somme de deux dollars la tonne.—R. Vous n'y songez pas; croyez-vous qu'il y ait tant de profit que cela dans l'exploitation du charbon?

Q. L'idée était de tenir les mines en marche, et en agissant ainsi on pourrait réduire le coût de l'exploitation.—R. Il n'y a pas même un tel profit dans toute l'exploitation.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. De combien pensez-vous l'on pourrait réduire le prix?—R. En 1914, le profit la tonne dans certaines mines ne s'élevait pas à vingt-cinq cents.

M. Chisholm:

Q. A vingt-cinq cents?—R. Dans certaines mines.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Selon vous, qu'est-ce qui constituerait un profit raisonnable?—R. Cela dépend des compagnies. Les mines qui exploitent le charbon destiné aux chaudières devraient réaliser un profit d'au moins cinquante cents la tonne.

Q. Tout dépend de la capitalisation?—R. Oui.

Q. Et le montant des actions diluées en cours?

M. COWAN: Nous n'avons pas de celles-ci en Alberta.

Le TÉMOIN: De fait, les mines de l'Alberta qui ont été suffisamment capitalisées et bien administrées ont accusé, dans le passé, un dividende raisonnable.

Le président:

Q. Combien de ces mines se sont retirées du commerce?—R. On a commis de graves erreurs dans le commerce du charbon, non seulement dans cette partie du pays, mais ailleurs, comme aussi dans bien des genres de commerce—non seulement au Canada mais dans le monde entier.

Q. Le coût de production dans l'Alberta aujourd'hui est plutôt élevé?—R. Oui.

Q. Quel remède peut-on apporter à cela? J'entends, le principal remède?—R. C'est la réduction des frais de production, comme je l'ai déjà dit.

Q. Sous quel rapport?—R. Les gages et le prix des matériaux.

Q. Vous dites que le prix des matériaux est baissé considérablement?—R. Un peu.

Q. Les gages n'ont pas diminué?—R. Non.

Q. Par conséquent, il ne reste qu'à diminuer les salaires?—R. Je le pense bien.

M. Cowan:

Q. Comme vous l'avez remarqué, les exploitants de l'Alberta ne réalisent pas un profit exhorbitant de leurs mines.—R. Cela provient qu'il n'y a pas de marché. Par exemple, on n'a rien fait aux mines depuis trois mois. Les dépenses sont là quand même, tout comme dans tout autre genre de commerce; ces frais, on est obligé d'en tenir compte lorsque le marché de nouveau s'équilibre, sinon, il faut cesser l'exploitation tout de bon.

Q. Savez-vous quel profit réalise le détaillant dans le commerce de charbon? Est-ce qu'il en tire beaucoup de profit, à votre connaissance?—R. Non, pas à ma connaissance. Avant la guerre beaucoup de marchands vendaient le charbon à chaudières, à dix cents la tonne de profit; c'est un profit très limité. On ne le fera plus; c'est entendu. Voyez: prenez le cas de votre propre établissement à Regina, où j'ai moi-même vendu du charbon: celui qui a obtenu ce contrat en a réalisé un profit de dix cents la tonne.

Q. Je le sais.—R. On a livré le charbon directement à l'établissement; celui qui avait le contrat n'a jamais vu ce charbon; il n'a fait que tirer sa commission, ce qui, d'ailleurs, était très juste.

Q. Mais le marchand qui vend directement au consommateur, au chef de famille, quel profit réalise-t-il?—R. Quelques-uns réalisent un profit de cinquante cents la tonne.

Q. Croyez-vous que ce soit un profit exhorbitant?

Le président:

Q. Cela comprend, je suppose, les frais de livraison?—R. Non. Quand vous considérez les pertes qu'en général le marchand détaillant doit subir, il faut lui accorder quelque marge de sûreté, et ces pertes sont nombreuses.

M. Cowan:

Q. Mais dans les circonstances ordinaires, vous croyez qu'une marge d'un dollar ne représenterait pas un profit exorbitant?—R. Non; cela dépend; en campagne, je

suis d'avis que cette marge est un peu élevée, mais non pas dans les villes où l'on doit tenir compte des taxes et frais supplémentaires. Sans doute, lorsque le marchand de campagne reçoit un wagon de charbon et le livre sur le wagon à ses clients, il peut réduire son profit en conséquence, parce que son argent est là libre de frais supplémentaires. Dans les villes, ces frais sont très élevés; il y a le loyer, les taxes, l'assurance à payer, puis il y a les pertes dont il faut tenir compte.

M. Maharg:

Q. Qui pèse le charbon aux mines?—R. La compagnie exploitante.

Q. La compagnie minière?—R. Oui.

Q. Et les chemins de fer acceptent cela comme base du poids sur lequel on va fixer le taux de transport?—R. Pour le transport, oui.

Q. Comment se fait ce pesage?—R. Comment se fait-il?

Q. Oui.—R. Sur une balance ordinaire de chemin de fer.

Q. Pendant que le train est en marche?—R. Non, les wagons sont pesés séparément à la mine. Chaque wagon, lorsqu'il sort du chargeur, descend une pente et s'arrête sur la balance.

Q. Il est raccordé à d'autres?—R. Chaque wagon est pesé séparément; c'est ce que l'on fait dans l'Alberta et en Colombie-Britannique.

Q. Cela semble être l'expérience de la plupart des marchands de charbon; j'ai eu moi-même cette expérience—il y a presque toujours un manque dans le poids.—R. Oui, dans le cas du charbon lignite, et en été surtout.

Q. A cause de l'évaporation?—R. Oui, par le sèchage du charbon, Vous constaterez, M. Maharg, si vous y faites attention, qu'il n'y a jamais de manque dans le poids du charbon à chaudières.

M. Cowan:

Q. Et il appartient au commerçant de détail de porter à lui seul cette perte?—R. Oui, ou bien le marchand de gros.

Q. Ce qui signifie qu'il doit exiger des prix plus élevés en le revendant?—R. Il est obligé de couvrir ce déficit; c'est une perte naturelle dans le commerce.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il faut qu'ils achètent le charbon à bon marché lorsqu'ils sont obligés de faire le déblayage, comme vous dites?—R. Je ne sais pas à combien se chiffrent les frais de cette opération. On fait de ce déblayage à deux ou trois endroits dans l'Alberta: il y a une de ces mines à Tofield, près d'Edmonton; une autre appartenant à la Oliphant-Munson qui n'a été ouverte que l'an dernier.

Q. Est-ce que ces mines sont sujettes aux lois qui régissent les mines?—R. Oui; dans l'Alberta, tout est sujet à la loi des mines de la province et sous la surveillance de l'inspecteur des mines.

M. Maharg:

Q. Le classement du charbon n'est pas sujet à cette inspection? Ceci relève des exploitants eux-mêmes?—R. Oui, cela relève des exploitants qui sont tenus de surveiller les besoins du marché.

Q. Et si on le soumettait à cette inspection?—R. Cela n'y ferait rien, M. Maharg, parce que l'exploitant produit le meilleur charbon possible, c'est-à-dire, en raison du prix qu'il peut obtenir pour son produit. Si c'est du charbon de quatre pouces que vous désirez, il vous le vendra et en fixera le prix en conséquence.

Le président:

Q. A son point de vue le consommateur ne sait pas en réalité quel genre de charbon il achète, ou de quelle mine il l'achète?—R. Oui, il le sait. En général, on le

sait; il achètera de la Rosedale, de la Crow's Nest, et si on lui donne du mauvais charbon il n'en achètera plus de cette compagnie.

M. Cowan:

Q. Presque tous les exploitants ont leurs propres agents locaux? Je suis sous l'impression qu'on peut en trouver trente ou quarante à Regina seulement.—R. Je base mon opinion sur l'expérience, comme marchand de charbon, et je prétends que le consommateur sait d'où vient le charbon qu'il achète et qu'il est plus averti qu'on ne le pense en matière d'achats. La compagnie qui vend du mauvais charbon à un marchand ne tarde pas à le savoir, car le consommateur est vif à s'en plaindre. Je parle en connaissance de cause.

M. Chisholm:

Q. Ce charbon appartient au gouvernement fédéral?—R. Non, monsieur; c'est-à-dire, une partie seulement. Les mines de charbon à chaudières de Crow's Nest sont toutes libres; il n'y en a pas une seule de louée dans tout le lot; il en est ainsi des mines de Bankhead et de Canmore, comme aussi celles du district de Galt et celles de Taber. Plusieurs de celles de Drumheller sont libres; d'autres sont louées.

Q. Qu'entendez-vous par une mine libre? Je ne suis pas avocat, et ne comprends pas bien ces termes.—R. Les mines qui ont été achetées antérieurement à 1901 l'ont toutes été sans contrainte. Le gouvernement fédéral a vendu le terrain aux acheteurs.

Q. Autrefois, c'était le gouvernement fédéral qui était le propriétaire de ces mines?—R. Oui. Depuis cette date, on a loué ces mines. Il serait impossible d'acheter des terrains houillers dans l'Ouest aujourd'hui; vous pouvez louer ces terrains pour une période de vingt et un ans.

Q. Où en paye-t-on le droit régalien?—R. A Ottawa.

Q. Paye-t-on un droit régalien sur ce charbon?—R. Oui.

Q. A combien s'élève ce droit?—R. Cinq cents la tonne.

Q. A qui est-ce payé?—R. Au gouvernement fédéral.

Le président:

Q. Sur les terrains loués?—R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Sur tous les terrains houillers?—R. Sur certains terrains, on ne paye aucun droit; on ne payait pas de droit sur les vieilles routes.

Q. Les vieilles routes?—R. Oui. Quelques-uns des anciens titres de terre ne portaient aucuns droits régaliens. Dans l'Alberta, on payait une taxe sur le charbon, mais ceci ne se rapporte pas à la question.

Q. Et l'on exploitait ces mines en vertu d'un bail provincial?—R. Oui, la mine sujette au droit régalien tombe sous le coup de l'inspection du ministère fédéral. Le ministère accepte les ventes de la compagnie moins la somme de charbon consommé par l'exploitation proprement dite, comptant toujours que la mine est administrée convenablement et sujette à l'inspection personnelle de ses représentants.

Q. Pouvez-vous nous dire quelle fut la somme totale de charbon exploité l'an dernier dans l'Alberta?

Le PRÉSIDENT: On nous a dit cela cinq ou six fois au cours des témoignages.

Le TÉMOIN: 6,578,000 tonnes.

Le président:

Q. Combien?—R. 6,578,000 tonnes.

Q. Si je pose cette question, c'est que je suis sous l'impression que le droit régalien qui en découle, dans bien des cas, n'atteint pas cinq sous la tonne.—R. C'est possible, car certaines mines ne payent pas de droits régaliens; puis, de cette quantité, il y en

a beaucoup qui sert à l'exploitation proprement dite et sur lequel on ne paye pas de droit régalien.

Q. Est-ce vrai?—R. Oui, puis certaines mines ne payent pas de droits régaliens du tout.

M. Cowan:

Q. Quel a été l'effet de ce double contrôle? Est-il nuisible? J'entends, est-ce que chacun des deux gouvernements doit intervenir dans l'exploitation du charbon?—R. Non.

Q. Il n'y a pas d'encombrement entre l'un et l'autre?—R. Non. Tout ce que fait M. Spinney, c'est d'examiner les envois de la mine. L'inspection proprement dite de la mine est laissée à M. Stearns de la division des Mines d'Edmonton.

Q. Et quel genre d'inspection est-ce que cette inspection provinciale; est-elle un peu sévère?—R. Oui, assez sévère.

Q. Il n'y a pas de farce à ce sujet?—R. Non, certes.

Q. Chaque district a son inspecteur?—R. Oui, il y en a sept ou huit dans la province; c'est une inspection sérieuse.

M. Maharg:

Q. En cela l'on vise à protéger les mineurs?—R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Ces inspecteurs sont nommés par le gouvernement provincial?—R. Oui, par le ministère de M. Côté.

M. Maharg:

Q. Vous connaissez ce procédé de mise en briques du charbon de qualité inférieure; j'entends ce procédé d'agglomération?—R. A Estevan?

Q. Oui.—R. Oui, je connais cela.

Q. Qu'en pensez-vous?—R. On en a encore des doutes; on en est encore au stage d'essai. La réussite de cela dépendra de la valeur du dérivé produit. On ne doute pas du succès, si l'on peut carboniser le charbon de façon à pouvoir donner un produit aussi bon que le charbon dur de la Pensylvanie—j'entends, au Manitoba.

M. Cowan:

Q. Au Manitoba et dans la Saskatchewan?—R. On n'a pas besoin de charbon dur dans la Saskatchewan, parce que l'on a du lignite de toute espèce et les frais de transport sont limités.

Q. On l'emploie tout de même.—R. C'est vrai, mais tout est dans la production et le prix que va commander les dérivés, le goudron, le brai, et autres dérivés provenant de la carbonisation, mais personne ne peut dire à quel prix l'on va vendre ces dérivés une fois extraits du charbon.

Le président:

Q. Cela dépendra de la qualité?—R. Sur le marché; je ne parle pas du charbon, mais de ses dérivés.

Q. Le C.P.R., à Bankhead, a fait de ces agglomérés?—R. On ne le fait pas par le procédé de carbonisation; on met en briquettes le menu charbon anthracite.

Q. C'est une différente affaire.—R. Ils achètent des puits de mine de la compagnie Semmett, et ils en apportent le produit dans l'Alberta; c'est là qu'ils disposent le menu anthracite en briquettes. Il ne font pas de carbonisation, parce que ce produit est déjà carbonisé.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que l'on veut poser d'autres questions au témoin? Si non, il peut se retirer. M. Dougall, nous vous remercions d'être venu.

Le témoin se retire.

[M. J. Dougall.]

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas d'autres témoins ce matin. J'ai reçu une plaquette publiée par la *National Coal Association*, de Washington, D.C.; on y traite la question du transport du charbon mou. Cette brochure décrit brièvement, et très clairement, à mon sens, la situation des champs miniers aux Etats-Unis et les difficultés que l'on y rencontre. Je suis d'avis que les renseignements que contient cette plaquette sont précisément ce qu'il nous faut pour bien comprendre la situation en Ontario sous ce rapport. Si le comité n'a pas d'objection, je crois que nous devrions l'insérer dans notre compte rendu.

M. COWAN: Vous l'avez lue et vous croyez que c'est bien; et ce doit être bien.

M. DOUGLAS: Une des principales difficultés est éliminée entièrement, si l'on compare notre situation avec celle des Etats-Unis, étant donné que les taux de transport du charbon ne s'appliquent pas au Canada. L'augmentation de ces taux de transport a affecté le commerce aux Etats-Unis; ainsi la situation des deux pays, à ce sujet, n'est pas du tout la même, au point de vue du coût.

Le PRÉSIDENT: Cette plaquette ne traite point du coût; elle s'occupe des choses de l'exploitation houillère d'une façon générale. Toutefois, le comité peut en faire son profit.

M. MCKENZIE: Je ne l'ai pas lue, mais on m'en dit beaucoup de bien.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'ai vu de mieux jusqu'ici sur le sujet, et j'ai lu beaucoup de choses sur la question.

M. COWAN: Je propose qu'elle soit insérée dans notre compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Par le mot "transport", je ne présume point qu'ils aient tout simplement voulu parler du coût du transport sur les chemins de fer. On y parle aussi de la distribution du charbon des mines aux consommateurs.

M. KEEFER: Cette étude est publiée par la *National Coal Association* de Washington, district de Columbia. Elle montre quel rôle important le transport joue dans le commerce du charbon. Je serais heureux de la voir insérée dans notre compte rendu. Je pourrais souligner à l'attention du comité que cette étude s'applique aux Etats-Unis où le principal problème est le charroyage des champs miniers de la Pensylvanie aux centres de consommation. Dès que ce produit touche à la frontière, il s'élève le problème de transport par eau, et je suis d'avis que nous ne devrions pas clore cette étude avant d'avoir des renseignements précis sur la question du transport par eau, tant pour ce charbon de la Pensylvanie que pour celui de la Nouvelle-Ecosse.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions décider une question à la fois; je suis d'avis que cette pièce devrait être insérée dans notre compte rendu; puis nous nous occuperons de la question du transport par eau.

M. CHISHOLM: Cela me va, pourvu que cette étude provienne d'une source fiable; si elle émanait des exploitants eux-mêmes...

Le PRÉSIDENT: Je puis dire que la *National Coal Association* est une association organisée sur l'autorisation du gouvernement; elle se compose d'un représentant de la *Coal Operators' Association*, de représentants désignés par le gouvernement et occupant en matière du combustible aux Etats-Unis la même position que les commissaires des chemins de fer au Canada occupent au sujet des questions relevant des chemins de fer.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): La Commission des chemins de fer?

M. CHISHOLM: Ils n'ont rien à voir dans la production du charbon?

Le PRÉSIDENT: Au contraire; l'on trouve des représentants des exploitants de charbon sur cette commission.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois que le point soulevé par M. Keefer, au sujet du transport par eau, est tout à fait juste; je suis d'avis que nous devrions appeler ici des témoins capables de nous renseigner à ce sujet; j'entends des représentants de voituriers avec qui nous pourrions discuter les problèmes relevant du

transport par eau, tant sur les Grands lacs que sur le St-Laurent, en Nouvelle-Ecosse et ailleurs.

M. CHISHOLM: Je suis également de cet avis.

Le PRÉSIDENT: On les a appelés ici pour samedi dernier, mais ils n'ont pas pu s'y rendre. D'abord, entendons-nous au sujet de cette plaquette.

M. KEEFER: Je crois que nous devrions l'insérer dans le compte rendu.

M. COWAN: Très bien; j'ai présenté une motion à cet effet.

Le PRÉSIDENT: Très bien; nous l'insérerons dans le compte rendu.

TENIR LE CHARBON EN MOUVEMENT, C'EST POURVOIR AUX BESOINS DE LA NATION

Réduit à sa plus simple expression, le problème que présente l'industrie du charbon bitumineux est celui du transport par voie ferrée. Cette question n'a rien de vague ni de théorique; c'est un problème pratique qui comprend le mouvement du charbon à partir des mines.

Qu'on fournisse aux mines les wagons de chemin de fer dont elles ont besoin et le peuple ne manquera pas de charbon.

Que ce mouvement se fasse sans interruption ni obstacle et les prix se régulariseront d'eux-mêmes et seront toujours à l'avantage du consommateur.

Lorsque les systèmes de transport se brisent et que les wagons deviennent rares aux mines, tout l'organisme de l'approvisionnement tombe en désordre et le peuple se trouve en face d'une disette de charbon.

Outre la question du transport, l'industrie du charbon mou, il est vrai, a parfois de sérieuses difficultés ouvrières à surmonter, difficultés qui impliquent trop souvent la suspension périodique des travaux miniers. Mais, sauf une grève extraordinaire comme celle des mineurs survenue à l'hiver de 1919-1920, les grèves habituellement se limitent à une époque quelconque et à un ou deux champs miniers particuliers.

Sans affecter le rendement individuel des mines impliquées, les grèves isolées, en général, ne diminuent pas le rendement total annuel des mines prises dans leur ensemble au point de menacer la nation d'une disette générale de charbon.

Ainsi, c'est le transport, avant toute autre chose, qui constitue le grand problème de cette industrie.

Au point de vue des chemins de fer, ce qui rend la situation difficile c'est le fait stupide qu'il y a pour le transport du charbon une grande rareté de wagons. Telle qu'établie l'automne dernier par Daniel Willard, président de la *Railway Executives' Association*, ce déficit dans le nombre voulu de wagons s'élève à 40,000 dont une capacité en transport de 2 millions de tonnes.

Dans des conditions normales ces 40,000 wagons pourraient, en une année, opérer le mouvement de 100 millions de tonnes de charbon mou, soit environ un cinquième de l'approvisionnement total de la nation.

En plus, il manque aux chemins de fer 160,000 wagons à marchandises de type autre que celui qui sert au transport du charbon. Par conséquent, les mines ne peuvent pas compter sur d'autres que sur les wagons découverts sans risquer de nuire à d'autres industries qui, elles aussi, demandent des wagons.

Avec les wagons actuellement en disponibilité, les voituriers sont tenus de répartir le transport du charbon par toute l'année, et, s'ils ne font pas cela, chercher à opérer le transport de la plus grande partie du rendement des mines pendant la période de la plus grande demande, savoir, les mois d'automne et d'hiver.

Par quel moyen pourrons nous assurer au peuple un approvisionnement constant et régulier de charbon, et, en même temps, empêcher l'encombrement des systèmes ferroviaires à des époques de demande anormale? Voici le problème ennuyeux auquel se heurtent sans cesse l'industrie du charbon mou et les administrations des chemins de fer. Dans les efforts qu'on apporte à la solution de cette grave question, c'est le public qui joue le rôle essentiel.

On trouverait une solution pratique à la question en établissant un moyen de distribuer le charbon d'une façon assez uniforme, pendant toute l'année, afin d'utiliser avantageusement le nombre limité de wagons en disponibilité.

Pour effectuer cela, il faut que le consommateur, comme le grand industriel et le chef de famille, fassent preuve d'un peu de prévoyance et voient à leur approvisionnement pendant des saisons d'accalmie, de bonne heure au printemps ou pendant les mois d'été.

INFLUENCE DU MARCHÉ SUR LE RENDEMENT DU CHARBON MOU

Il faut produire 550 millions de tonnes de charbon par année, si l'on veut approvisionner suffisamment le pays de charbon mou et satisfaire la demande de l'extérieur. Certaines années le rendement est plus élevé; d'autres il l'est moins.

L'expérience a montré que le "point de sûreté", que le publie, aussi bien que le producteur, ne doit pas perdre de vue s'il veut se protéger contre les dangers d'une disette de charbon mou, doit être une production moyenne d'environ 10,500,000 à 10,750,000 de tonnes par semaine. Lorsque le chiffre de production hebdomadaire n'atteint pas cette marque pendant une période quelconque, l'on peut s'attendre à des ennuis à certains moments subséquents.

Au cours de l'enquête décrétée par le Congrès sur cette industrie, il fut démontré que la somme de charbon consommé par tout le pays, pendant les sept mois d'automne et d'hiver, est plus considérable que la somme de charbon charroyée par les chemins de fer au cours de la même période. Cela veut dire que l'on doit exploiter, charroyer et emmagasiner une somme considérable de charbon pendant les cinq autres mois de l'année, si l'on veut éviter les dangers d'un encombrement dans le transport.

Lorsqu'il n'y a pas de marché, c'est-à-dire, qu'il n'y a pas de commandes de la part du consommateur, il s'en suit inévitablement la fermeture partielle des mines. Le rendement normal des mines étant interrompu, il faut s'attendre à des difficultés de transport au cours des quelques mois suivants.

Cette absence de marchés ou de débouchés pour le charbon, on l'a déjà constatée dès les premiers mois de 1921. Les rapports du gouvernement montrent que la production hebdomadaire des mines de charbon bitumineux a, jusqu'au 1er avril, baissé bien au-dessous du point de sûreté.

Tandis que la production hebdomadaire de charbon mou a été, en moyenne, de 12,213,000 tonnes pendant le mois d'octobre 1920, alors que la production totale de l'année avait atteint son maximum, elle commença à baisser dès le mois de novembre; et, depuis cette date, il y eut une baisse prononcée de semaine en semaine.

Pour la semaine se terminant le 2 avril, le chiffre de rendement hebdomadaire était tombé à 5,750,000 tonnes, soit près de 5 millions de tonnes au-dessous de la moyenne considérée comme étant le point de sûreté. On n'avait pas vu une telle diminution dans la production depuis les jours extraordinaires de la guerre.

Le tableau suivant indique la variation du rendement moyen hebdomadaire depuis le mois de novembre dernier:

Novembre	11,685,000
Décembre	11,429,000
Janvier	9,613,000
Février	7,728,000
Mars	6,592,000

Cette baisse prononcée dans le rendement du charbon bitumineux depuis la mi-hiver n'a pas été amenée par suite du manque de fourgons disponibles, puisqu'on trouvait des milliers de wagons découverts au repos dans les cours de chemins de fer vers la fin de l'hiver et au cours du printemps.

Elle n'a pas été non plus le résultat de l'impuissance de la part des exploitants à produire, car ceux-ci avaient à leur disposition toute la main-d'œuvre voulue. De fait,

cette diminution de rendement n'a été causée que par la négligence des consommateurs à commander leurs approvisionnements à l'avance.

En d'autres termes, ce fut le résultat de l'absence de marchés et rien autre chose. Comme résultat, la plupart des mines de charbon bitumineux ne fonctionnaient que la moitié du temps, tandis que dans le mois de mars, selon les officiers de la "United Mine Workers of America", il y avait 100,000 mineurs à rien faire.

Quant à la compétence des chemins de fer à charroyer le charbon vendu, Daniel Willard, président de la "American Railway Executives" s'exprime ainsi dans une lettre qu'il adressa, en date du 14 mars 1921, à l'ex-juge John F. McGee de Minneapolis qui, l'an dernier, représentait les consommateurs de charbon du Nord-Ouest:

> "Je ne doute aucunement que les compagnies de chemin de fer de ce pays soient en mesure de charroyer, dans une période de douze mois, tout le charbon que l'on puisse utiliser en ce pays et même celui qui est destiné à être exporté, pourvu que ce transport soit réparti d'une façon assez uniforme par toute cette période; je suis également certain qu'elles ne peuvent pas effectuer ce transport, conformément au programme établi en matière de combustible, si elles doivent l'opérer dans une limite de temps trop restreinte. A l'heure actuelle, comme vous le savez, la production de charbon en ce pays ne représente pas plus de la moitié de ce qu'elle était en octobre, novembre et décembre derniers."

Vers la mi-mars 1921, M. Willard écrivit qu'il y avait bien au delà de 100,000 wagons découverts, de véritables fourgons à charbon, au repos sur les voies de garage.

Il faut admettre qu'il n'est pas commode pour la moyenne des consommateurs, une fois l'hiver terminé, de penser à son approvisionnement de charbon pour l'hiver suivant; d'autre part, les voituriers ne peuvent pas toujours livrer le charbon au consommateur au moment où celui-ci en a besoin, soit tard à l'automne ou au moment qui lui convient.

RENDEMENT POTENTIEL DES MINES DE CHARBON BITUMINEUX

A vrai dire il n'y a aucune raison pour que le charbon mou soit rare; et en voici la preuve: c'est qu'il y a dans le pays une somme considérable, et presque sans limite, de charbon à exploiter. Certains experts se sont donné la peine de le calculer, et ils prétendent qu'il y en a assez pour approvisionner le pays pendant 7,000 ans.

Les immenses dépôts de charbon—bitumineux et anthracite—de ce pays, représentent, selon les calculs faits, de trois à quatre trillions de tonnes. La plus grande partie de ceci se compose de charbon bitumineux. On dit que les Etats-Unis contiennent plus de la moitié de la quantité totale du charbon de l'univers..

Non seulement nous avons cet approvisionnement naturel de charbon sous la main, mais nos mines se sont développées bien au delà de la capacité de pouvoir fournir les demandes venant d'un coin ou l'autre du pays et celles de l'exportation, pourvu que l'on puisse expédier le charbon.

TRANSPORT

Voici ce que dit F. G. Tyron, statisticien du Service géologique des Etats-Unis devant le Comité du Sénat sur les manufactures, au sujet de la capacité productive réelle des mines de charbon bitumineux à l'heure actuelle:

> "Il est évident que l'on produit 15,000 tonnes par semaine, bien que nous ayons des preuves attestant que cette production s'élève jusqu'à 18,000 tonnes par semaine. Mais le plus que nous ayons réussi à extraire de nos mines dans une seule semaine fut 13,150,000 tonnes. Ainsi, pendant cette même semaine de production maximum, représentant un travail énorme de la part des chemins de fer, on n'a pas pu réussir à tenir les mines en marche pendant tout le temps".

On compte au pays 10,000 mines de charbon mou qui sont exploitées par 7,000 propriétaires environ. Les plus grandes de ces mines, qui produisent la masse de charbon mou consommé par la nation, donnent un rendement de 200,000 à un million de tonnes par année.

L'industrie du charbon mou, avec le grand nombre de mines qu'elle embrasse, est essentiellement compétitive par sa nature, et toute tentative de monopolisation n'aurait pour effet que de forcer les plus grandes mines à augmenter leur production ou d'en faire surgir de nouvelles.

Les rapports du gouvernement font voir combien de facilités il y a de développer l'industrie du charbon bitumineux en faisant remarquer qu'entre 1917 et la fin de 1920, on a ouvert de 3 à 5 mille nouvelles mines; arrive-t-il un cas d'urgence qu'on les voit sortir, comme de véritables champignons, dans l'espace d'une nuit. Si ces 10,000 mines fonctionnaient en toute capacité, l'on croit qu'elles donneraient un rendement de plus de 800 millions de tonnes de charbon mou par année. Ce fut en 1918 que l'on exigea des mines la plus grande somme de rendement, et cette année-là, elles accusèrent une production de 579,386,000 tonnes.

L'INDUSTRIE DU CHARBON MOU ET SES DIFFICULTÉS

En tant qu'il s'agisse de l'approvisionnement naturel du charbon et la compétence des exploitants à l'extraire des mines, il n'y a pas lieu de craindre une disette de charbon mou.

L'EMMAGASINEMENT DU CHARBON AUX MINES N'EST PAS PRATIQUE

Pour établir jusqu'à quel point l'industrie du charbon bitumineux dépend du service de transport pour son opération continue, il suffit de savoir que l'emmagasinement du charbon mou aux mines n'est pas pratique.

En général, les mines ne sont pas pourvues de facilités pour l'emmagasinement du charbon. Ces mines sont généralement situées dans un pays montagneux où il est physiquement impossible d'établir des moyens d'emmagasinement du charbon, et même si la chose pouvait se faire, ce ne serait pas encore pratique car cette opération exigerait une double manipulation, ce qui ajouterait considérablement au coût d'exploitation.

Ainsi, l'on n'a jamais cherché à emmagasiner le charbon aux mines; au contraire, l'on a toujours essayé d'expédier le charbon à la sortie de la mine, et il s'en suit que nos mines sont organisées, outillées et opérées de façon à faciliter l'expédition constante de leur produit.

Par conséquent, l'opération d'une mine, à chaque heure du jour, dépend entièrement de la présence d'un nombre suffisant de wagons dans lesquels l'on déposera le rendement à mesure qu'il arrivera à la surface pour l'expédier de suite aux consommateurs. Il s'en suit donc que l'insuffisance de wagons aux mines cause inévitablement une baisse dans la somme de production de ces mines.

Et même s'il était pratique d'emmagasiner le charbon aux mines, ceci ne serait guère avantageux pour le peuple, à moins qu'il y ait là des wagons pour le transporter à destination au moment voulu. Le charbon qui se trouve à la mine, soit à la surface ou sous terre, n'est d'aucune utilité au consommateur en cas d'urgence si celui-ci n'a pas à sa disposition les moyens nécessaires pour se le faire livrer.

Ceux qui utilisent le produit des mines aux Etats-Unis peuvent se répartir, d'une façon approximative, comme suit: industries et utilités publiques, de 40 à 50 pour 100 du rendement total; usage domestique, 16 pour 100; chemins de fer, 25 pour 100; exportation et service maritime, 6 pour 100; exploitation des mines, 3 pour 100.

La Commission chargée de faire enquête relativement à l'industrie du charbon bitumineux, en 1920, recommanda fortement à tous ceux qui utilisent ce genre de charbon aux Etats-Unis, y compris les fabricants et les particuliers, de voir d'avance

à leur approvisionnement afin d'éviter les dangers de l'encombrement des demandes pendant les mois d'hiver. Voici, à ce sujet, ce que dit le rapport que ladite Commission adressait au président Wilson:

> "La solution de ce problème serait de régulariser la production et la distribution... Il est évident que c'est le devoir du public d'aider à la stabilisation du marché du charbon en achetant et en emmagasinant son charbon, de préférence au cours du printemps et de l'été."

En agissant ainsi, c'est-à-dire, en achetant son charbon dès qu'il sort de la mine, le public fait un acte que la mine est incapable de faire.

L'EXPÉRIENCE DU MANQUE DE WAGONS EN 1920

L'enquête que le Congrès ordonna à ce sujet en 1920 démontra jusqu'à quel point le manque de wagons avait, cette année, affecté l'industrie du charbon bitumineux et servi de frein au rendement de charbon de ces mines.

De quelque façon que l'enquête ait abordé la question, on a toujours constaté que la grande difficulté était d'obtenir un nombre suffisant et constant de wagons pour le transport. Tous ceux qui y furent interrogés, soit des experts du gouvernement, des fonctionnaires supérieurs de chemin de fer ou les exploitants eux-mêmes, se sont accordés à dire que si, en 1920, l'industrie du charbon bitumineux avait eu à sa disposition le nombre suffisant de wagons pour le transport, il n'y aurait pas eu de disette de charbon dans le pays.

Tous les témoins ont fait ressortir le fait qu'il appartenait au public de solutionner ce problème difficile du transport en achetant son charbon dans les saisons mortes de façon à répartir par toute l'année les opérations du transport.

Les commissaire enquêteurs ont eu des preuves en grand nombre attestant que la disette de charbon de 1920 avait été causée par le manque de wagons nécessaires.

Bien que les producteurs de charbon mou eussent commencé l'année avec la double tâche de faire face aux demandes immédiates et de remonter une réserve qui avait été balayée par la grève sans égale que déclarèrent les mineurs en 1919, l'industrie, dans son ensemble, était en pleine voie de réaliser ce projet lorsqu'elle fut soudainement frappée, en avril, par la grève désastreuse des aiguilleurs de chemin de fer.

Les effets de cette suspension inattendue du service de transport, suspension qui dura pendant des mois, furent immédiats et d'une portée considérable. Le premier juin, la demande de tous côtés avait eu pour résultat de réduire à 20 millions de tonnes l'approvisionnement des consommateurs, soit le plus bas chiffre atteint sous ce rapport à cette date de l'année.

Voici ce qu'écrivit au sujet du manque de wagons et de la rareté du charbon, le directeur George Otis Smith, de la division des Levés géologiques, dans une lettre qu'il adressait, en décembre 1920, au sénateur Edge du Comité du Sénat sur la reconstruction et la production:

"Dès qu'il y eut de l'encombrement de marchandises en transport aux centres de chargement on vit le retard apporté dans le placement des wagons vides aux mines, retard qui occasionna une rareté de wagons comme on n'en avait jamais vu. Il en résulta un état de tension considérable dans les affaires.

"A ce moment il s'en trouva qui nièrent l'existence d'une disette et prédirent que le rendement du reste de l'année aurait vite fait de combler le déficit. Le fait que, depuis cette date, l'on ait pu combler presque totalement le déficit en question, ne modifie pas la réalité d'une disette existant au printemps et à l'été."

Au sujet de l'insuffisance des moyens de transport comme étant la cause de la disette de charbon de 1920, le directeur Smith écrivit:

"Durant cette période des prix élevés, d'avril à novembre, le facteur principal de la baisse du rendement a été l'insuffisance du service de transport. Les rapports heb-

domadaires transmis au Service géologique de la part des exploitants, et couvrant plus de la moité de la production totale du pays, montrent qu'à l'exception de grèves occasionelles c'est l'insuffisance des moyens de transport qui est responsable du fait que l'on n'a pas pu suffire aux besoins des consommateurs."

A ce sujet, et appuyé par des chiffres sérieux, voici le témoignage de M. Tyron, statisticien du Service géologique, tel qu'il l'a communiqué au Comité du Sénat sur les manufactures:

"Lorsque le gouvernement opéra le réajustement des prix, le 1er avril 1920, si l'on avait pu fournir aux mines un nombre de wagons assez élevé pour leur permettre de produire 12 milions de tonnes par semaine, comme on l'a fait pendant les trois derniers mois de l'année, on aurait eu vite raison de la situation. Les consommateurs à qui l'on ne pouvait pas livrer de charbon, malgré des contrats préalables à cet effet, en auraient reçu en quantité suffisante et, de là, le marché aurait vite été sous contrôle."

Et si l'on a besoin de plus de détails pour exposer la situation créée en 1920 voici la déclaration sans équivoque, exprimée en une seule phrase, de Edgar E Clark, président de la *Interstate Commerce Commission*:

"Si l'on avait pu fournir aux mines 79 pour 100 des wagons dont elles avaient besoin, il n'y aurait pas eu de disette de charbon dans le pays, car ces mines auraient pu expédier la plus grande partie de leur produit."

LES "OISEAUX DE NEIGE" ET LES MINES DE CHARBON SOI-DISANT INDÉPENDANTES

Dans toutes les difficultés que peut avoir à subir l'industrie du charbon mou, les "oiseaux de neige" et les "exploitants libres" jouent un rôle absolument distinct; c'est ce qui est arrivé en 1920.

Pendant la durée de cette situation grave de 1920, les difficultés du transport relativement à cette industrie ont poussé les clients, c'est-à-dire ceux qui n'avaient pu se procurer leur approvisionnement ou encore qui n'en avaient pas pris les mesures nécessaires, à se jeter pour ainsi dire dans les bras des "exploitants libres" qui se trouvaient sur le marché.

C'est au sujet d'un faible partie de ce charbon "libre" que se fit ce tripotage qui bouleversa le marché et qui fut responsable des prix anormaux du charbon.

Dans sa lettre au sénateur Edge, le directeur Smith du Service géologique s'exprime ainsi: "A ces prix énormes, on ne vendit qu'une partie du charbon en circulation à cette époque; la grosse partie de ce produit resta sur le marché à des prix établis avant que l'on ait pu prévoir l'arrivée de la disette."

Le "Charbon libre" ne représente, à vrai dire, qu'une faible fraction de la production totale des mines du pays. La grande masse du charbon mou est expédiée aux termes de contrats annuels qui ne peut pas servir à ceux qui veulent jouer avec le marché, car les prix sont indiqués aux contrats lorsque ceux-ci sont signés, généralement au printemps.

Dans les temps ordinaires, la somme de ce charbon "libre" représente environ 20 pour 100 du rendement total annuel de charbon mou, mais dans les moments de crise, ce pourcentage atteint un chiffre plus élevé, à cause, sans doute, de l'exploitation de ces mines par les "oiseaux de neige". Ordinairement, ces mines ne fonctionnent pas à cause du coût énorme de leur exploitation; elles attendent un malaise quelconque dans le marché afin de mieux exploiter les gens qui souffrent de la disette. Ces exploitants ne sont pas responsables du bien-être de l'industrie dans ses relations avec les consommateurs.

En jetant leur production sur le marché du charbon "libre", et, en même temps, en acceptant les prix les plus élevés offerts par les plus offrant enchérisseurs, ces mines "champignon" exercent sur le marché en général une influence plus grande que ne l'indique le chiffre de leur rendement annuel.

PROFIT RESTREINT SUR LE CHARBON MOU

D'après les témoignages des exploitants de charbon bitumineux de la *National Coal Association* devant le Comité du Sénat sur les manufactures, témoignages basés sur les rapports s'étendant à la production de 100 millions de tonnes du 1er janvier au 1er octobre 1920, y compris la période aiguë de la disette, on a vu qu'en moyenne le charbon bitumineux s'était vendu aux mines à $3.47 la tonne. Les exploitants ont démontré que le coût de production de ce charbon s'élevait à $2.76 la tonne, laissant une marge brute de profit de 71 cents la tonne. Ils ont aussi expliqué qu'à même cette marge, on devait déduire le montant des taxes et l'intérêt sur les obligations et l'argent emprunté, de sorte que le profit net la tonne ne s'élevait à pas plus de 35 cents la tonne.

Les données des exploitants couvraient près de un quart de la production totale et étaient basées sur des rapports venant de tous les champs miniers. A cette occasion l'on a démontré que de la somme totale de production faisant l'objet de ce rapport, on en avait vendu 78,500,000 tonnes à des prix représentant, en moyenne, moins de $4 la tonne, 14,000,000 à des prix variant de $4 à $5 la tonne, et 7.81 pour 100 seulement de la production totale à un prix dépassant $5 la tonne; et encore, cette dernière partie provenait de petites mines dont le coût de production était élevé.

Tard à l'automne, après que la disette eut pris fin et, sans doute, à cause d'une quantité suffisante de fourgons disponibles, les prix du charbon bitumineux à toutes les mines tombèrent au niveau normal. Après le 1er janvier, plusieurs mines offraient leur produit à un prix dont le niveau était le plus bas de l'année.

AUGMENTEZ LES SALAIRES ET LES TAUX DE TRANSPORT ET VOUS AUGMENTEZ LE PRIX DU CHARBON

Bien que les prix du charbon bitumineux soient, en général, plus élevés qu'avant la guerre, les exploitants firent clairement voir, devant l'enquête du Sénat, qu'avec l'augmentation des salaires des ouvriers et des prix des matérieux il était impossible de vendre ce charbon au prix d'avant-guerre.

Tout en tenant compte de l'augmentation du coût du matériel de 10 cents à 40 cents la tonne exploitée, le principal facteur de l'augmentation des prix de ce produit est le coût de la main-d'œuvre qui représente, à lui seul, 70 pour 100 du coût total de la production.

Depuis 1914, l'industrie du charbon mou eut à faire face à six augmentations de salaires successives. On estime que ces augmentations ont ajouté $1.70 au coût de production de chaque tonne de charbon. Sur une production annuelle de 550 millions de tonnes, ceci représente une augmentation de $935 millions de dollars en salaires seulement, comparativement à ce que coûtait la production du charbon mou avant la guerre.

Il y eut aussi une hausse considérable dans les taux de transport et de livraison, pour laquelle l'exploitant n'est nullement responsable; il faut que ce soit le consommateur qui paye.

Les taux de transport ont presque doublé depuis 1914. Avant la guerre l'on payait, en moyenne, $1.50 la tonne pour le transport du charbon; aujourd'hui cette moyenne s'élève à environ $3 la tonne. Lorsque les distances sont plus grandes de la mine au centre de destination, ce taux de transport s'élève à plus de $3 la tonne.

Cette augmentation de $1.50, applicable à la production annuelle de 550 millions de tonnes, représente, dans le coût du charbon contre les consommateurs du pays, un surplus de $825,000,000 en frais de transport seulement.

Somme toute, les augmentations de salaires et des taux de transport depuis 1914 ont majoré de $1,750,000,000 la facture annuelle du charbon du pays.

COMMENT L'INSUFFISANCE DES WAGONS AFFECTE LE PRIX DU CHARBON

C'est un fait économique que l'insuffisance du service de transport a, sur le coût de production du charbon, un effet immédiat et distinct. Des experts du gouvernement, des hommes éclairés et avertis, ont démontré au delà de tout doute la parenté qui existe entre l'insuffisance du service de transport et le coût de production du charbon.

Voici la conséquence inévitable d'un tel état de choses: Lorsque les wagons deviennent rares, les heures de travail aux mines diminuent en nombre, et le coût de production s'élève. La raison de ceci, c'est que certains frais, qu'implique le maintien de la mine en état de produire, tel que le pompage de l'eau et la chasse aux gaz, figurent constamment au bilan des affaires de la mine. Et lorsque les mines fonctionnent de nouveau il faut, dans le calcul des frais de cette production nouvelle, tenir compte des dépenses encourues par les travaux nécessaires effectués aux moments de chômage.

Le tableau suivant indique, sur l'autorité du Bureau du Combustible des Etats-Unis, comment l'insuffisance des moyens de transport affecte en l'augmentant le coût de production du charbon:

Lorsque le nombre nécessaire de wagons est réduit de	Le coût du charbon augmente de
20 pour 100	12 pour 100
30	19.5
40	29.0
50	40.5
60	54.5
70	74.0
80	98.0

Si l'on applique ce tableau à une période quelconque d'insuffisance dans le nombre de wagons, on sera à même d'estimer ce que peut être l'augmentation en argent du coût de production à cause du manque de wagons.

Une diminution de 50 pour 100 dans le nombre voulu de wagons, comme celle qu'eurent à affronter la plupart des mines de charbon mou au printemps de 1920, impliquerait une augmentation de 70 cents à $1 la tonne sur le coût de production seulement, cette augmentation variant selon le caractère des mines impliquées.

En un mot, le point capital de la situation actuelle des mines de charbon mou, au point de vue du public, c'est de savoir comment l'on va utiliser le plus effectivement possible les facilités si restreintes du service de transport en ce pays.

A tous les points de vue, il serait hasardeux de chercher à opérer, dans l'espace des mois d'automne et d'hiver, le transport du charbon destiné à la consommation dans tous les coins du pays. Pour le consommateur, il risque d'avoir à se passer de charbon pendant les mois d'hiver.

Celui qui utilise du charbon bitumineux ne devrait pas, en justice pour lui-même, s'exposer inutilement aux caprices d'une disette possible de charbon lorsque, en usant d'un peu de prudence, il peut fort bien éviter ce danger.

Il n'y a qu'une seule issue logique: c'est de tenir le charbon en mouvement constant vers les marchés.

Si l'on pouvait effectuer cela, par la coopération active du consommateur avec les autres forces impliquées, le pays n'aurait jamais à envisager les dangers d'une disette de charbon.

Le PRÉSIDENT: Nous avons sommé quelques-uns de ces messieurs qui devaient être ici samedi pour témoigner sur la question du transport par eau, mais ils nous ont fait savoir qu'il leur était impossible de s'y rendre.

M. KEEFER: Un de ces messieurs était appelé à une réunion des officiers de sa compagnie dont il est le gérant général; je crois que si nous le sommions une deuxième

fois, il pourrait peut-être venir. Je crois qu'il serait plus sage de demander la présence du président de la compagnie, M. Norcross.

M. CHISHOLM: Qui est ce monsieur Norcross?

M. KEEFER: C'est le président de la *Canada Steamship*. Il a une grande expérience en matière de transport. Mon ami, M. McKenzie, pourrait peut-être nous suggérer le nom de quelque témoin des provinces maritimes?

M. MCKENZIE: Je crois avoir remis au président deux noms de personnes dont nous pourrions obtenir quelques renseignements au sujet du transport.

M. KEEFER: J'aimerais voir ici le capitaine Norcross, le président de la *Canada Steamship*. C'est un M. Birks que nous devions avoir ici samedi; c'est un excellent homme, mais je crois que ses fonctions ont surtout trait au service du transport des voyageurs; ainsi je crois qu'il serait préférable de sommer M. Norcross.

M. CHISHOLM: Il est en même temps le vice-président de la *Dominion Steel*?

M. KEEFER: Je n'en sais rien. Je ne connais pas ses relations avec cette compagnie; j'aurais voulu le voir ici afin qu'il pût nous renseigner sur la question du transport par eau.

M. CHISHOLM: Où est ce monsieur Norcross?

M. KEEFER: A Montréal. Puis il y a un autre homme, l'ingénieur du havre de la cité de Toronto, centre où se font les travaux préalables du transport à eau profonde.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du comité à ce sujet?

M. KEEFER: En ce qui a trait à la Nouvelle-Ecosse, M. McKenzie ou M. Douglas devrait pouvoir décider de la question; la suggestion que je viens de faire a trait à l'intérieur, du côté des Grands lacs.

M. MCKENZIE: Nous devrions appeler des experts de Montréal.

M. KEEFER: Malheureusement, un grand nombre de ces agents-expéditeurs de Montréal ne sont pas en faveur d'un système de transports par eau en aval de la métropole.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): Je crois que nous devrions appeler M. Teakle de la marine marchande du gouvernement canadien.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un voudra bien faire une motion à cet effet.

M. KEEFER: Je propose que nous appelions M. Teakle et M. Norcross; ces deux messieurs sont de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Est-ce une motion que vous faites?

M. KEEFER: Oui.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: Quand devrons-nous les attendre?

M. KEEFER: Le plus tôt possible.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, il est décidé que nous manderons ces messieurs. Quels autres témoignages et quels autres témoins le comité désire-t-il entendre? Nous avions décidé, la semaine dernière, de terminer nos travaux samedi, si possible, et nous nous écartons de cette politique. Si nous devons terminer et rendre compte à la Chambre, décidons-le tout de suite.

M. MCKENZIE: A propos de nouveaux témoignages, je désire mander assez de gérants de ces houillères de l'Ouest pour vérifier convenablement le coût du charbon produit là-bas et je voudrais avoir leurs bordereaux de dépenses. Lorsque M. McDougall était sur la sellette, je lui ai demandé à dessein combien de ces compagnies houillères étaient représentées devant ce comité et il en a nommé cinq ou six. Je comprends que M. Young lui-même a dit qu'il représentait 51 ou 52 pour 100 des

producteurs de charbon de l'Ouest. Comme nous allons avoir le bordereau des frais d'une compagnie, nous devrions avoir celui des autres. Je propose, si nous persistons à examiner les bordereaux de paye d'une compagnie, que la même règle s'applique à toutes les autres, que l'on mande des représentants de toutes les compagnies que le comité jugera à propos, et qu'on leur fasse apporter leurs bordereaux de paye, qu'il s'agisse de compagnies de l'Ouest ou de l'Est.

M. DOUGLAS (Cap-Breton): J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre bon plaisir?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Vous feriez mieux d'indiquer quelles compagnies vous désirez sommer.

M. MCKENZIE: Je n'ai pas mentionné de témoins, parce que je n'en ai pas à la mémoire.

M. DOUGLAS: La *International Coal and Coke* et la *Crow's Nest*. Ce sont les deux plus considérables, a-t-il dit, je crois.

M. MCKENZIE: Je crois que nous ne les avons pas prises en totalité ni même en grande partie. Nous devrions prendre quatre ou cinq des plus considérables. Je ne suis pas capable de les nommer.

M. DOUGLAS: Prenons les deux plus grosses pour commencer.

M. HUDSON: Je vais en lire les noms: D'abord la *Crow's Nest Company*, de Fernie. Elle exploite la houillère de *Michael Coal Creek*. Son bureau local est à Fernie, mais son siège social est à Toronto. M. Wilson est le président de cette compagnie et le bureau est à Toronto. La mine de cette compagnie est dans le défilé. En descendant la côte, on trouve celle de la *Canadian Western Fuel Company*, la plus grosse compagnie de Nanaïmo.

M. MCKENZIE: Je veux en venir à ceci: que nous choisissions n'importe laquelle des compagnies que M. Young représente ici. La motion nous permet de demander quelqu'un qui soit représenté. Nous ne pouvons pas aller plus loin que cela. Il en a nommé un groupe.

Une discussion s'ensuit.

M. DOUGLAS: Je propose qu'on mande les vérificateurs de la *International Coal and Coke Company* et de la *Crow's Nest Coal Company*.

Nouvelle discussion.

M. MAHARG: J'aimerais connaître la position officielle de M. Young, si vous pouvez me l'indiquer. Représentait-il l'Association des Exploitants de houillères?

M. COWAN: Il est le secrétaire de la *Coal Operators' Association*.

M. MAHARG: La Chambre est saisie d'une motion de M. Douglas. Je ne vois pas où nous allons en venir. Je ne m'oppose pas à ce que l'on mande ces hommes, mais il me semble physiquement impossible de le faire et d'obtenir des résultats dans le temps limité dont nous pouvons disposer. Je ne discute pas le principe.

M. COWAN: Nous avons commencé à faire une chose et nous devrions la faire, même si nous devons rester ici tout l'été. Peu m'importe à moi le temps que cela prendra. Je suis assez Ecossais pour persister dans cette affaire jusqu'à ce que je réussisse.

Le PRÉSIDENT: M. Cowan a-t-il fait une motion?

M. DOUGLAS: J'ai fait la motion.

Le PRÉSIDENT: Si vous insistez sur cette motion, je devrai la déclarer hors d'ordre.

M. DOUGLAS: J'ai fait cette motion.

Le PRÉSIDENT: Quelle était cette motion?

M. DOUGLAS: Suivant les termes de la résolution de M. McKenzie: que les vérificateurs de la *International Coal and Coke Company* et de la *Crow's Nest Coal Company* soient appelés pour rendre témoignage et produire leurs bordereaux de dépenses depuis 1912 jusqu'aujourd'hui.

M. COWAN: Avez-vous dit que c'était hors d'ordre?

Le PRÉSIDENT: Elle n'a pas encore été appuyée.

M. COWAN: Je vais l'appuyer.

Le PRÉSIDENT: Je déclare cette motion hors d'ordre.

M. COWAN: Voulez-vous nous dire quelle motion nous pouvons faire?

Le PRÉSIDENT: C'est au comité à faire la motion.

M. DOUGLAS: Je suppose que le président va donner les raisons de son acte.

Le PRÉSIDENT: Je crois avoir donné mes raisons très au long. Elles sont aux procès-verbaux.

M. DOUGLAS: Non, selon votre ordre, le sténographe ne prenait pas ce qui se disait à ce moment.

Le PRÉSIDENT: Cela ne cadre pas avec la politique du comité telle qu'adoptée dans la résolution.

M. MAHARG: Cela peut se régler si nous rescindons une motion pour en adopter une autre sur laquelle nous puissions agir.

M. COWAN: Pouvons-nous en appeler de la décision du président?

M. CHISHOLM: Oui, vous pouvez en appeler contre n'importe quoi.

M. COWAN: Je ne vois certainement pas d'inconséquence dans la motion telle que présentée par le proposeur.

Le PRÉSIDENT: Le président a donné sa décision. Si vous n'êtes pas satisfaits, faites ce que vous voudrez. Je crois que ce comité devient ridicule. C'est évident. Nous sommes à quelques jours de la clôture de la session et vous suggérez de mander des exploitants de l'Alberta, lorsque tous les membres du comité savent qu'il est pratiquement impossible de les entendre et de nous occuper de leur témoignage, car—je ne dirai pas dans quel but on le fait—mais mettons-nous à l'ouvrage et agissons comme un comité d'affaires; traitons cette question en hommes d'affaires, en mettant nos préjugés de côté, ainsi que nos fins, sauf celles pour lesquelles le comité a été nommé.

M. COWAN: Pourquoi n'avez-vous pas déclaré hors d'ordre la première motion faite par M. McKenzie?

Le PRÉSIDENT: Elle cadrait très bien avec la politique du comité.

M. COWAN: Celle-ci applique cette résolution.

M. MAHARG: Mettez le mot "d'abord" dans votre motion; c'est tout ce qu'il faut.

M. DOUGLAS: Je crois que rien ne peut être plus logique.

M. MCKENZIE: La motion était parfaitement d'accord avec la résolution que tous ceux qui sont représentés ici soient appelés. C'était absolument dans la note de la résolution. Mais la motion de monsieur Douglas était de couper cela et de n'en prendre qu'une partie. Le président a parfaitement raison de dire qu'il est irrégulier de prendre une partie de ceux qui ont été mandés et que cela n'est pas d'accord avec la résolution.

M. DOUGLAS: Cela veut-il dire que nous ne pouvons pas adopter une autre résolution demain pour mander une autre compagnie?

M. MCKENZIE: Nous pouvons faire cela, mais nous devons nous conformer aux résolutions que nous avons adoptées jusqu'ici.

M. COWAN: C'est une impossibilité physique de convoquer tous ces gens à la fois. Il faut que vous commenciez quelque part. Nous proposons de commencer à appliquer votre résolution.

Le PRÉSIDENT: Cette résolution n'a pas été acceptée...

M. DOUGLAS: Laquelle?

Le PRÉSIDENT: La résolution de monsieur McKenzie n'a été acceptée qu'en partie.

M. DOUGLAS: Vous l'avez déclarée adoptée.

M. COWAN: J'ai dit que nous acceptions sa propre motion en mandant ces deux compagnies. Il nous faut commencer. Si nous ne commençons pas nous ne finirons jamais, c'est certain.

Le PRÉSIDENT: Il est impossible d'en finir avec toutes les compagnies de l'Ouest. Voilà le hic. Monsieur McKenzie veut qu'on mande tous ces hommes. C'est une impossibilité physique. Par conséquent, aucun ne sera mandé. Tel est mon avis.

M. KEEFER: La motion que j'ai entendue était que nous en choisissions deux ou trois, et monsieur McKenzie choisissait des noms.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le rapporteur: voulez-vous lire la motion de monsieur McKenzie?

Il lit la motion.

M. DOUGLAS: Maintenant, voulez-vous lire la mienne?

Il lit la motion.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, relisez celle de monsieur McKenzie.

Il relit la motion.

M. COWAN: "Que le comité jugera à propos"...

Le PRÉSIDENT: Le comité ne peut décider l'affaire qu'à la lumière de la résolution déjà adoptée: "Que les exploitants de houillères soient par ce comité appelés comme témoins", et le reste, "que les vérificateurs de toutes les compagnies houillères représentées devant ce comité" et le reste. Vous vous écartez de cette résolution en décidant que nous allons en mander quelques-uns et non pas tous. Je crois que la motion de monsieur McKenzie a laissé la chose libre, si je comprends bien, de manière que nous puissions avoir les noms des exploitants de houillères qui ont comparu devant le comité et les mander. Il n'a pas pu les inclure dans sa motion parce qu'il ne savait pas les noms.

M. KEEFER: A moins que mes oreilles ne me trompent, ce n'est pas ce qui s'est dit.

Le PRÉSIDENT: Je me soucie peu de ce que monsieur Keefer a entendu. Je ne m'occupe que de la résolution.

M. KEEFER: On n'a jamais eu l'intention de mander tous ces gens, sauf pour des raisons qui peuvent surgir plus tard.

Le PRÉSIDENT: La résolution de monsieur McKenzie dit que nous devons traiter tout le monde de la même manière.

M. KEEFER: Avec tout le respect qui vous est dû, monsieur le président, ce n'est pas ce que monsieur McKenzie a dit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le rapporteur, voulez-vous lire la résolution de monsieur McKenzie encore une fois?

Il relit la motion.

M. KEEFER: Voulez-vous lire ce qui s'est dit après, monsieur le rapporteur?

Le PRÉSIDENT: Cela n'a pas d'importance. La seule résolution a de l'effet.

M. KEEFER: C'est sur ces remarques que nous avons adopté la résolution.

M. MCKENZIE: Mon idée était que la même règle s'applique à tout le monde.

M. KEEFER: Certainement, mais nous n'allons pas mettre cela en pratique à moins d'y être obligés.

M. COWAN: Vous ne pouvez faire autre chose. C'est une impossibilité physique d'en agir autrement.

M. MAHARG: Voulez-vous me donner la date de cela, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: De laquelle voulez-vous parler?

M. CHISHOLM: Il y a eu deux résolutions.

M. MAHARG: De la seconde.

Le PRÉSIDENT: Le vingt et un: " Que les exploitants de houillères mandés par ce comité soient tenus de fournir au comité des états mensuels détaillés, depuis 1912 jusqu'aujourd'hui, du coût de la production du charbon par tonne, en indiquant séparément tous les item qui entrent dans ledit coût, ledit état devant être certifié par leurs vérificateurs."

C'était à la réunion du 21 avril. Je crois que le greffier a entré ensuite une autre résolution se lisant comme suit: " Que tous les exploitants de houillères devant comparaître devant le comité viennent eux-mêmes avec les bordereaux originaux de frais mentionnés dans la résolution du 21 avril, pour les fins de l'interrogatoire", motion qui a été adoptée.

M. COWAN: Précisément. " Tous les mandés " et nous voulons qu'ils comparaissent. Nous n'en demandons pas d'autres. Nous sommes à les nommer.

M. KEEFER: S'il nous en faut d'autres, nous pouvons les mander plus tard.

M. COWAN: Certainement, c'est juste.

M. MCKENZIE: Monsieur Young représentait à peu près 51 ou 52 pour 100 de tous les exploitants de l'Ouest, et d'après la résolution, ils devraient être ici.

M. KEEFER: Ne vous ai-je pas entendu dire que nous n'allions pas les mander tous, mais seulement deux ou trois, n'avez-vous pas dit cela?

M. MCKENZIE: Non, j'ai dit tous. Je ne pouvais pas dire autrement.

M. KEEFER: Est-ce là ce que vous avez dit?

M. MCKENZIE: Les notes l'indiquent.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous relire la motion de monsieur McKenzie?

Il relit la motion.

Le PRÉSIDENT: Cette affaire me déplaît beaucoup. J'ai fait lire cette motion trois ou quatre fois et je ne veux pas laisser monsieur Keefer mettre le comité sous l'impression que j'interprète faussement la résolution. Elle est très explicite lorsqu'elle dit que la même politique doit s'appliquer à tout le monde.

M. KEEFER: La résolution est très explicite. La conversation qui a eu lieu avant qu'on n'adopte la motion devrait être lue. C'est sur cette conversation qui a lieu avant et après la proposition de la motion que nous avons votée. Nous devrions faire lire cela

Le PRÉSIDENT: La résolution doit guider le comité. Ce n'est pas la discussion de la résolution par M. McKenzie ou par tout autre membre du comité qui doit nous guider, c'est la résolution adoptée par le comité.

M. DOUGLAS: Nous ne parlons que de cette résolution. J'ai proposé une résolution, appuyée par le Dr Cowan, que vous avez déclarée hors d'ordre. Mon intention est de la mettre absolument d'accord avec ce qui a été fait précédemment. Voilà pourquoi cette résolution est proposée. Si vous dites que la résolution n'est pas dans l'ordre, je devrai demander la permission d'en appeler de votre décision.

Le PRÉSIDENT: Le comité a entendu ma décision. Il est tout à fait impossible à cette date de la session, à quelques jours de la clôture, de mander tous les exploi-

tants qui ont comparu devant nous. Et à cause de cela, il n'est pas conforme à la politique du comité d'en mander quelques-uns et de laisser les autres.

M. COWAN: Alors ce qu'il y avait à faire était de renvoyer la motion de M. McKenzie, parce que ma motion est basée sur la sienne et comporte l'application de sa résolution.

Le PRÉSIDENT: Non, pas du tout. Il me fait peine de n'avoir pas par devers moi la rédaction exacte de cette résolution. Elle dit "Les exploitants que le comité jugera à propos de mander". Ce n'est pas la rédaction exacte. D'après les résolutions antérieures du comité, les seuls exploitants que le comité peut décider de mander sont ceux qui sont indiqués dans les résolutions des 21 et 26 avril, c'est-à-dire tous les exploitants mandés comme témoins et les vérificateurs de toutes les compagnies houillères qui se sont fait représenter devant ce comité. Si vous décidez autre chose, vous ne suivez pas la politique exprimée dans ces résolutions.

M. COWAN: Je ne puis pas comprendre votre raisonnement du tout. Je suis parfaitement disposé à m'incliner devant une décision du président, n'importe quand, mais voici un cas où je vous crois absolument dans l'erreur.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous pensez ne me fait pas de différence. La décision du président est devant le comité et nous devons soit nous mettre à l'ouvrage ou agir de quelque manière sur la décision du président.

M. DOUGLAS: Eh bien, j'en appelle de la décision, M. le président.

Le PRÉSIDENT: Comme je l'ai dit déjà, si le comité voulait se débarrasser de ces préjugés qui sont probablement dans les esprits et considérer ce que le comité peut faire de mieux d'ici la prorogation,—à mon avis, le meilleur travail à accomplir est de faire parvenir notre rapport à la Chambre pour qu'on s'en occupe—je crois que le comité serait mieux disposé à en venir à une décision raisonnable et sage, au lieu de vouloir mander un certain nombre d'exploitants de houillères, au coût de plusieurs milliers de dollars pour le pays, lorsque nous ne pouvons pas avoir leur témoignage avant la prorogation. Si nous devons présenter un rapport, c'est absolument impossible.

M. MAHARG: M. McKenzie n'a-t-il pas proposé que l'on mande les compagnies que le comité jugera à propos?

M. MCKENZIE: Je puis n'avoir pas exprimé ma pensée correctement, mais mon intention était que chaque personne ou corporation représentée ici soit par un gérant ou un autre soient traitées de la même façon et soient toutes mandées.

M. KEEFER: Je vous ai certainement entendu dire: les compagnies que le comité jugera à propos.

M. MAHARG: N'êtes-vous pas allé jusqu'à dire que les compagnies que le comité jugera à propos soient mandées ou devraient être mandées tout de suite?

M. MCKENZIE: Je puis avoir dit cela sans y réfléchir comme il faut, mais j'ai aussi dit que si une compagnie devait être mandée toutes les compagnies devaient être mises sur le même pied. Rien autre chose ne serait juste à moins que les compagnies ne s'entendent entre elles pour envoyer un représentant. Alors, elles n'auraient pas lieu de se plaindre. Si le groupe formant cette association de l'Ouest que représentait ici M. Young s'entendait pour envoyer les bordereaux de paye d'une ou deux compagnies, je n'y aurais pas d'objection du tout. Mais je ne voudrais pas que nous choisissions une ou deux compagnies pour les forcer à exposer leurs affaires privées au public et que nous laissions les autres de côté, à moins que les compagnies ne consentent à cela d'elles-mêmes.

M. MAHARG: M. le président, vous nous avez donné votre interprétation des remarques de M. McKenzie et je comprends qu'elles veulent dire que toutes les compagnies devraient être mandées.

Le PRÉSIDENT: Oui, toutes celles qui ont comparu devant le comité.

M. MAHARG: Et votre raison pour déclarer cette motion hors d'ordre est que c'est physiquement impossible.

Le PRÉSIDENT: C'est une raison.

M. MAHARG: C'est la raison que vous auriez dû donner à M. McKenzie lorsqu'il a proposé sa résolution.

M. KEEFER: Puis-je proposer. . . .

Le PRÉSIDENT: Pardon, réglons cela. Je crois avoir déjà expliqué au comité que, dans une certaine mesure, la résolution de M. McKenzie est parfaitement dans l'ordre.

M. MAHARG: Dans une certaine mesure.

Le PRÉSIDENT: Je puis dire complètement.

M. MAHARG: Que l'on mande toutes les compagnies.

Le PRÉSIDENT: Que le comité jugera à propos. Mais le comité ne peut faire de décision que suivant les résolutions précédentes lesquelles parlent des exploitants et des vérificateurs de toutes les compagnies houillères. Lorsque le comité tente de décider autre chose il est hors d'ordre, et toute motion ayant pour but de décider autre chose que de mander les vérificateurs de toutes les compagnies houillères est hors d'ordre.

M. COWAN: La seule motion qui serait dans l'ordre serait que toutes ces compganies soient mandées immédiatement, c'est-à-dire 200 ou 300 représentants. C'est une absurdité.

M. KEEFER: Puis-je proposer une résolution pour débarrasser le chemin?—J'ai voté en faveur de la résolution sous une toute autre impression. "Je propose, appuyé par qui voudra bien, que la motion de M. McKenzie relative à la convocation des vérificateurs, adoptée aujourd'hui, soit rescindée." Voilà qui va faire table rase.

M. MCKENZIE: M. Douglas a appuyé ma motion et j'ai cru bien faire en lui demandant de l'appuyer.

M. DOUGLAS: Pour M. Keefer, voulez-vous être assez bon de lire la motion que j'ai proposée, que le président a déclarée hors d'ordre et au sujet de laquelle j'en ai appelé de la décision du président?

Le PRÉSIDENT: Le comité a entendu votre résolution. Il n'est pas nécessaire de la relire.

M. MCKENZIE: S'il doit y avoir appel, le président doit écrire sa décision. C'est la règle. Les règles qui s'appliquent à la Chambre s'appliquent ici. S'il y a appel de la décision du président du comité plénier, la décision doit être écrite et passée à l'orateur, puis on prend le vote.

M. MAHARG: Une motion d'ajournement est toujours dans l'ordre. Je propose que le comité s'ajourne maintenant.

M. KEEFER: Vous ne pouvez pas beaucoup ajourner et laisser les choses telles qu'elles sont là. Réglons cela de quelque manière.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le bon plaisir du comité que nous ajournions?

M. MAHARG: La motion n'a pas été appuyée.

M. MCKENZIE: Je l'appuie.

On prend le vote.

Le PRÉSIDENT: Je vote en faveur de l'ajournement.

M. COWAN: Je demande que ce vote soit enregistré.

Le comité s'ajourne au mardi 17 mai, à 10.30 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
MARDI, 17 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour faire enquête sur toutes les affaires ayant trait à l'approvisionnement futur du combustible au Canada se réunit à 10.30 du matin, sous la présidence de M. Steele, président.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas que je sache de témoin qui doive comparaître devant le comité ce matin. Je vais lire quelques télégrammes que le greffier vient de me passer. Les voici:

SYDNEY, N.-E., 16 mai 1921.

THOS. H. HOWE,
Greffier du comité,
Ottawa.

J'accuse réception de votre télégramme du 14 mai. Les raccordements de chemins de fer me rendent impossible d'être présent jeudi. Les bordereaux de dépenses ne relèvent pas directement de moi. Je suis l'adjoint du gérant général et à ce titre j'aide à vous obtenir les renseignements que vous demandez. Je vous suggère de m'aviser si vous m'accordez une prorogation de délai.

H. H. McCANN.

SYDNEY, N.-E., 16 mai 1921.

THOS. H. HOWE,
Greffier du comité,
Ottawa.

J'ai reçu votre télégramme le 14. Les raccordements des chemins de fer me rendent impossible d'être présent jeudi et d'ailleurs il faut quelque temps pour ramasser les matériaux que vous demandez. Veuillez me dire que je puis prendre le temps nécessaire et je ferai tout en mon pouvoir pour obtenir les renseignements disponibles le plus tôt possible.

E. P. MERRILL.

TRENTON, N.-E., 16 mai 1921.

THOS. H. HOWE,
Greffier du comité,
Ottawa.

J'ai votre télégramme à M. McColl le mandant à Ottawa pour demain. Je crains de ne pouvoir pas le repérer à temps pour la réunion de demain, mais j'essaye de le faire.

A. McKENZIE,
Secrétaire particulier de M. McCall.

NEW-GLASGOW, N.-E., 15 mai 1921.

Ottawa

Le vôtre d'aujourd'hui, signé Howe, non délivré. Destinataire absent. Endroit inconnu.

Ont.

Retourné ce matin de résidence vôtre 14 Gordon signée Howe. Destinataire, dit-on, hors de la ville. Impossible de repérer.

GLACE-BAY, N.-E., 16 mai 1921.

Ont.

Veuillez avertir Thos. H. Howe, greffier du comité, son message 14 à H. J. McCann, gérant général *Dom. Steel Company*, Glace-Bay, N.-E., non délivré. Raison: destinataire réside à Sydney, est absent, dit-on.

Commis Classeur 16A.

MONTRÉAL, QUÉ., 16 mai 1921.

THOS. H. HOWE,
Greffier du comité,
Ottawa.

Votre télégramme à M. D. H. McDougall reçu. M. McDougall parti pour New-Glasgow. Lui ai transmis votre message là.

NOVA SCOTIA STEEL AND COAL CO.

HALIFAX, N.-E., 17 mai 1921.

Dr M. STEELE,
Président, Comité parlementaire sur combustible,
Ottawa, Ont.

Bien que je n'aie pas reçu d'avis officiel, je vois par les journaux que je dois retourner devant votre comité et apporter bien des documents relatifs à une longue période d'exploitation. A moins que l'on n'exige que je retourne immédiatement à Ottawa, je me propose de quitter l'assemblée des administrateurs demain et d'aller aux sièges sociaux des diverses compagnies pour recueillir les renseignements requis, d'après les dépêches. J'ai déjà donné instruction au personnel du bureau de préparer les matériaux, mais je désire déclarer qu'il faudra beaucoup de temps pour ramasser tous les renseignements de détail demandés. Je me présenterai devant le comité avec ces renseignements dès que j'aurai pu les grouper.

D. H. McDOUGALL.

Ce sont là toutes les communications que j'aie concernant les témoins. Hier, nous avons décidé de demander à M. Norcross et M. Teakle de comparaître devant le comité le plus tôt possible. J'ai reçu les télégrammes suivants:

MONTRÉAL, QUÉ., 16 mai 1921.

Greffier Comité Combustible,
Ottawa, Ont.

Votre message reçu. M. Teakle en route pour Ottawa. Sera Château Laurier ce soir.

La Marine Marchande du Gouvernement Canadien, Limitée.

MONTRÉAL, QUÉ., 16 mai 1921.

Comité du combustible, Ottawa.

M. Norcross hors de la ville, attendu fin de la semaine.

C. C. BONTAR,
Secrétaire.

M. CHISHOLM: Quelle en est la date?

Le PRÉSIDENT: Le 16 mai. Avant que je descende, M. Teakle m'a appelé pour me dire qu'il était en ville. Il est ici pour une enquête qui a lieu actuellement devant le comité des chemins de fer et il dit qu'il lui serait impossible de comparaître devant notre comité aujourd'hui. Il ne peut pas dire à présent quand il pourra venir. Il aimerait comparaître aussitôt que possible, mais tant qu'il n'en aura pas fini avec cette enquête, il croit qu'il lui sera impossible de paraître devant notre comité.

Il y a une autre affaire que je désire vous signaler. Le comité se rappelle que la semaine dernière nous avons décidé de cesser de recevoir des témoignages samedi ou au plus tard lundi. Nous nous sommes écartés de cette décision. On m'avait donné les noms de plusieurs témoins qui désiraient comparaître devant le comité, témoins plus ou moins importants, peut-être, mais la semaine dernière, lorsque j'ai reçu ces noms, j'ai immédiatement écrit à ces gens pour leur dire qu'il nous serait absolument impossible de les entendre, vue que le comité se proposait de terminer son interrogatoire samedi ou lundi et que notre programme était rempli pour jusqu'à ces dates. Mais puisque le comité a décidé de ne pas s'en tenir à cet arrangement, et n'a pas terminé l'audition des témoins, j'ai cru que le mieux à faire maintenant était de vous soumettre les noms de ceux qui désirent être entendus et de laisser le comité en décider. Il y a M. Graham de Toronto qui m'avait été recommandé par deux ou trois. Il aimerait venir devant le comité pour rendre témoignage sur la question de la tourbe. J'ai su qu'il était en ville aujourd'hui et qu'il était prêt à comparaître, si le comité le désire. Si ce n'est pas aujourd'hui, il sera prêt le jour que le comité choisira. Un M. Cromer, représentant en Ontario de la Commission des Chemins de fer, peut donner beaucoup de renseignements utiles au comité, me dit-on. J'ai vu un article de M. Cromer et il me semble que son témoignage serait utile, si le comité décide de prendre le temps de l'entendre à cette période avancée de nos délibérations.

Nous avons une communication de M. Jackson, de Toronto, qui est intéressé dans une cuisinière à charbon de bois qu'il a hâte de signaler à l'attention du comité du combustible. Hier, le colonel Mackie m'a signalé le fait que nous avons au pays, actuellement, à Pembroke, je crois, un M. Brown qui a vingt ans d'expérience dans l'industrie de la tourbe en Europe. Le colonel Mackie croit que, si le comité du combustible pouvait l'entendre, M. Brown pourrait donner des renseignements très précieux sur l'industrie de la tourbe en Europe.

M. ROSS: Connaît-il la situation au Canada?

Le PRÉSIDENT: Je ne le sais pas. Il vient d'arriver. J'ai promis au colonel Mackie de donner ce nom au comité ce matin.

M. HOCKEN: Avez-vous décidé d'appeler M. Graham, de Toronto?

Le PRÉSIDENT: Je lui ai écrit la semaine dernière à cet effet.

M. HOCKEN: Il a pour dessécher la tourbe un procédé qu'on dit économique et efficace.

M. KEEFER: Y a-t-il un comité sur la tourbe?

M. HOCKEN: Il y a un comité mixte.

M. KEEFER: N'y a-t-il pas un endroit propice pour entendre ces tourbiers?

M. HOCKEN: Je n'insiste pas. Ce monsieur est venu me voir à Toronto.

M. CHISHOLM: Il serait bon de l'avoir ici. Il a fait une étude spéciale de la question.

Le PRÉSIDENT: Le comité pourrait en venir à une décision sur la question de savoir si nous allons entendre encore des témoins ou non. Si le comité décide de les entendre, alors il faudra les choisir sur la liste, de même que les autres que vous désirerez entendre.

M. MAHARG: La question des nouveaux témoins me semble pivoter sur la manière dont nous nous proposons de disposer de ceux déjà mandés. Ces télégrammes indiquent qu'au moins quelques-uns de ces hommes consentent volontiers à nous donner les renseignements demandés, s'ils ont le temps de les préparer. Je crois que si nous devons donner à M. McDougall et à cet autre monsieur dont on a mentionné le nom le temps de comparaître, nous aurons le loisir de prendre d'autres témoignages, si nous le jugeons à propos.

M. COWAN: Depuis combien de temps avons-nous averti ces témoins que leur présence était requise ici? Il s'agit de savoir s'ils font un effort raisonnable pour venir.

Le GREFFIER DU COMITÉ: Nous leur avons écrit une lettre le 29 avril.

M. MAHARG: Ce serait le premier avis donné à M. Wolvin, n'est-ce pas?

Le GREFFIER DU COMITÉ: A M. McDougall et à M. Wolvin.

M. MCKENZIE: Est-ce depuis lors que nous avons interrogé M. Wolvin et M. McDougall?

Le PRÉSIDENT: Non, avant cela.

M. COWAN: Il me semblerait qu'ils n'ont rien fait pour obtenir les renseignements que nous leur avons demandés à cette date. On dirait qu'ils ne font que commencer—si l'on accepte leurs déclarations de bonne foi—à faire ce que nous leur avons demandé il y a trois semaines.

M. MCKENZIE: Que leur avez-vous dit, le 29?

Le GREFFIER DU COMITÉ: Le télégramme se lit comme suit:—

D. H. MCDOUGALL,
Président de la *Nova Scotia Steel and Coal Company,*
New-Glasgow, N.-S.

CHER MONSIEUR,

Conformément aux instructions du comité du combustible de la Chambre des Communes, je transmets une copie de la motion adoptée par ledit comité à une assemblée tenue le jeudi 21 avril. La motion se lit:—

"Que les exploitants de houillères appelés comme témoins par ce comité soient obligés de fournir au comité des états mensuels détaillés, depuis 1912 jusqu'aujourd'hui, du coût de la production du charbon par tonne, indiquant séparément tous les item qui entrent dans ledit coût. Ledit état devra être certifié par leurs vérificateurs."

A une réunion tenue le mardi 26 avril, le comité a fait la motion suivante, encore plus explicite:—

"Que les vérificateurs de toutes les compagnies houillères qui comparaîtront devant ce comité viennent personnellement avec les bordereaux originaux de dépenses mentionnés dans la résolution du 21 avril, pour que ces bordereaux soient examinés."

Veuillez m'informer par télégramme du jour où les vérificateurs de votre compagnie pourront comparaître personnellement devant le comité avec les documents originaux en question.

Respectueusement,

(Signé) THOS. S. HOWE,
Greffier du Comité du Combustible.

Alors, la sommation basée sur cette lettre a été envoyée le 3 mai.

M. McKENZIE: A qui la sommation a-t-elle été adressée?

Le GREFFIER: A M. McDougall et à M. Wolvin.

M. DOUGLAS: De comparaître à quelle date?

Le GREFFIER: (Il lit):

> "Vous êtes par les présentes sommé et requis de voir à ce que Archibald McColl, secrétaire-trésorier de la *Nova Scotia Steel and Coal Company*, comparaisse dans la salle 425, Chambre des Communes, à 10.30 heures du matin, mercredi, 11 mai 1921, et alors et là qu'il produise les bordereaux originaux des dépenses mensuelles de votre compagnie depuis 1912 jusqu'à cette date, indiquant le coût de la production du charbon par tonne, tous les item et détails qui entrent dans ledit coût indiqué séparément, et tous les autres documents se rapportant de quelque façon à la question."

M. McKENZIE: Le 3 mai?

Le GREFFIER: Le 3 mai.

M. McKENZIE: Savez-vous à quelle date cette sommation est arrivée chez les destinataires?

M. COWAN: Elle a été envoyée par télégramme?

Le GREFFIER: Oui.

M. COWAN: Et si elle n'avait pas été délivrée, vous en auriez été immédiatement notifiés. Il n'y a pas de doute sur la livraison.

Le GREFFIER: Je crois que ces télégrammes lus par le président sont le premier avis officiel.

M. DOUGLAS: Depuis lors, nous avons eu un message, le 12, de M. McDougall. D'abord, le président a reçu, le 10, un télégramme dans lequel M. McDougall dit qu'il est à écrire. Je crois que cela paraît au témoignage. Ce message n'était pas adressé au greffier mais au président. Le 10, M. McDougall dit qu'il écrit et le 12 il télégraphie au greffier du comité disant qu'il n'a pas expédié sa lettre du 10. A mon avis les circonstances ont très mauvaise mine. Il télégraphie le 10 du mois qu'il est à écrire une lettre expliquant l'affaire, puis le 12 il télégraphie de nouveau pour dire qu'il n'a pas expédié la lettre du 10. Si cela n'a pas l'air d'une moquerie.

M. MAHARG: Je crois que c'est parce que leur avocat allait comparaître.

M. DOUGLAS: Je considère que c'était un devoir très clair pour ces messieurs de se présenter, en tout cas, et s'ils n'avaient pas les documents ou s'ils avaient une explication raisonnable ou quelconque à donner c'était ici l'endroit. Mais ils devaient venir. Maintenant, au lieu d'envoyer ces télégrammes—ce n'est pas un débat académique qui se fait entre ces gens de la Nouvelle-Ecosse et le comité—ces gens pouvaient se présenter, et s'ils avaient une explication à donner, c'est devant le comité qu'ils devaient le faire.

M. KEEFER: Y a-t-il quelqu'un ici qui représente ces gens et qui peut nous dire quand ils pourront venir? Un avocat ou quelqu'autre?

Le PRÉSIDENT: Vous vous rappellerez que ces compagnies se sont déjà fait représenter devant le comité par M. Chrysler. Il reste à savoir si c'était là la ligne de conduite qu'elles devaient suivre.

M. CHISHOLM: Il n'y a pas de doute que ces gens vont venir. Nous allons certainement obtenir ces renseignements.

M. COWAN: Il y a un fort doute.

M. CHISHOLM: Peu m'importe ce que d'autres disent. Pour ma part, je considère que ces gens doivent venir ici et nous avons ce qu'il faut pour les faire venir. C'est tout.

Le PRÉSIDENT: Le greffier désire lire deux autre télégrammes.

Le GREFFIER: (Il lit):

OTTAWA, 11 mai.

D. H. McDOUGALL,
Vice-président, *Dominion Coal Company*,
Montréal, P.Q.

A une réunion du comité du combustible, ce matin, j'ai reçu instruction de vous enjoindre de faire comparaître vos vérificateurs McColl et Gordon devant ce comité avec les documents nécessaires pas plus tard que vendredi, 13 courant, à 10.30 heures, à la salle 425 de la Chambre des Communes.

(Signé) THOMAS S. HOWE,
Greffier du comité du Combustible.

Le télégramme suivant n'est pas daté:

THOMAS HOWE,
Secrétaire, comité parlementaire du Combustible,
Ottawa.

Votre télégramme reçu. Nous soumettons l'affaire à nos aviseurs légaux et nous répondrons lorsqu'ils auront étudié l'affaire. Vu le changement de circonstances, j'ai retenu ma lettre au docteur Steele mentionnée dans mon télégramme du 10 mai.

D. H. McDOUGALL.

M. DOUGLAS: Vous dites que le télégramme est sans date?

Le GREFFIER: Il n'y a pas de date ici.

M. DOUGLAS: D'après mes souvenirs, ce télégramme est en date du 12 mai. C'est cela que je disais. M. McDougall a télégraphié le 12, déclarant qu'il n'envoyait pas la lettre qu'il avait dit être en train d'expédier le 10. Cela a très mauvaise mine.

M. COWAN: Je ne vois pas comment nous allons faire un rapport sur la situation en Nouvelle-Ecosse et la perspective d'approvisionner le Québec et l'Ontario du charbon de la Nouvelle-Ecosse, à moins que nous ne sachions quelque chose du coût de ce charbon. Tant que nous n'aurons pas eu ces renseignements, je ne sais pas comment nous pourrons conclure et rendre compte à la Chambre. Nous n'avons rien sur quoi rendre compte. Je ne suis pas prêt à recommander qu'on aide la Nouvelle-Ecosse à placer ce charbon tant que je ne saurai pas à quel prix nous pouvons l'avoir.

M. McKENZIE: Nous avons le témoignage assermenté de l'agent des ventes de la *Dominion Coal Company* quant au prix auquel cette compagnie peut livrer le charbon à Montréal. Nous pouvons dire que nous ne le croyons pas, si cela nous plaît, et que nous devrions avoir un meilleur témoignage, mais nous l'avons.

Le GREFFIER: Le dactylographe, en copiant ce télégramme, a laissé la date de côté. Je vois qu'il est daté de Montréal, le 12 mai.

M. DOUGLAS: C'est ce que je rappelais. Voulez-vous lire le télégramme du 10 mai?

Le GREFFIER: Je ne l'ai pas. Je ne l'ai jamais eu.

M. DOUGLAS: Ce télégramme a été lu ici.

M. KEEFER: Pour simplifier l'affaire, comme M. McDougall a télégraphié qu'il serait ici, pourquoi ne pas agir d'après ce télégramme et fixer une date?

M. COWAN: C'est bien, mais nous avons tant fixé de dates au sujet de cette affaire. Personne ne dit dans son télégramme combien de temps cela va prendre, ni combien il lui faut de temps pour obtenir ces renseignements.

M. KEEFER: Nous ne pouvons pas défaire le passé. M. McDougall dit qu'il peut être ici un jour. Voyons à cela maintenant.

M. COWAN: Je ne désire pas leur demander quoi que ce soit de déraisonnable.

M. CHISHOLM: M. McDougall ne dit pas qu'il va venir.

M. DOUGLAS: Non, il a dit, le 10 mai, qu'il écrivait au président du comité et le 12 mai il a envoyé le télégramme qu'on a lu. Par inadvertance, la date a été omise de la copie du télégramme que M. Howe nous a lu, mais il appert qu'il était en date du 12 mai. Et le 12 mai il a télégraphié qu'il n'envoyait pas la lettre mentionnée dans son télégramme du 10. Le télégramme du 10 ne semble pas être là.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il ce télégramme? Je ne sais pas si ce message m'a été adressé à moi ou au greffier. S'il m'a été adressé à moi-même, il est dans ma chambre avec les télégrammes relatifs au comité.

M. ROSS: On a dit qu'il était au dossier.

Le PRÉSIDENT: Je le crois. Je ne sais pas ce que l'on peut gagner à lire ce télégramme, mais pour que le comité sache bien que je ne cherche pas à soustraire quoi que ce soit à la connaissance du comité, je vais aller le chercher.

M. DOUGLAS: Je n'insinuais rien de semblable.

Le PRÉSIDENT: En effet, je ne puis me rappeler si c'est moi-même qui ai reçu ce télégramme ou si c'est M. Howe. Je crois que c'est M. Howe, parce qu'il dit qu'il a écrit au Dr Steele.

M. DOUGLAS: Personnellement, je ne sais pas qui l'a reçu et je n'impute aucun motif à qui que ce soit. Mais le point est important, vu que nous nous occupons du télégramme ultérieur de M. McDougall. La question est de savoir si nous pouvons le considérer comme ayant été envoyé de bonne foi ou non. Et sur cette question de bonne foi, je dis que, dans le télégramme envoyé le 10 mai, M. McDougall a dit qu'il écrivait le 12, et que le 12 il a télégraphié qu'il n'avait pas envoyé la lettre. Cela doit être considéré en même temps que le télégramme actuel.

M. KEEFER: Ce télégramme de M. McDougall, en date du 17 mai, est clair et obscur. Il dit:

> "A moins que l'on exige mon retour à Ottawa immédiatement, je me propose de quitter l'assemblée de mes administrateurs demain et d'aller aux sièges sociaux des différentes compagnies".

Où est-ce?

M. MCKENZIE: New-Glasgow et Sydney.

> "Pour obtenir les renseignements requis, d'après les dépêches. J'ai déjà donné instruction au personnel des bureaux de préparer les matériaux, mais je désire déclarer qu'il faudra beaucoup de temps pour recueillir les renseignements détaillés qu'on demande. J'irai devant le comité avec ces renseignements dès qu'il me sera possible de les grouper."

Il n'y a rien de défini là-dedans.

Le PRÉSIDENT: Je vais lire ce télégramme qui est au dossier, mais je ne crois pas que ce soit celui dont parle M. Douglas. (Il lit):

MONTRÉAL, 10 mai 1921.

M. STEELE,
Président, Comité parlementaire du combustible,
Chambre des Communes, Ottawa.

"Regrette ne pourrai pas préparer pour mercredi les données requises par le comité du combustible sur le coût. J'écris.

D. H. McDOUGALL.

M. DOUGLAS: C'est celui-là.

Le PRÉSIDENT: Il est déjà au dossier.

M. COWAN: Combien de temps suggérez-vous qu'on leur donne pour comparaître, M. Keefer?

M. KEEFER: Je dirais ceci: La Chambre doit proroger sous peu. Nous pouvons faire rapport sur l'opportunité de continuer cette enquête. La chose était importante, parce que nos chemins de fer nationaux avaient besoin de charbon et que les parties ne pouvaient pas s'attendre sur le prix. On nous a donné des témoignages très variés du 14 avril jusqu'à présent, et depuis lors les parties se sont entendues sur un prix; les chemins de fer et la compagnie houillère. Le prix de ce charbon n'importe que sous ce rapport. Affecte-t-il la question de l'approvisionnement? Autrement, nous n'avons pas mission, à mon avis, de nous occuper d'autres questions comme celle de savoir si une compagnie fait du carottage, si elle demande des prix trop élevés ou quoi que ce soit de ce genre. Mais si les prix du charbon ont un contre-coup sur l'approvisionnement, nous devons avoir ces renseignements. Nous ne voulons pas savoir si elles perdent ou font de l'argent. Nous voulons savoir le coût du charbon. Peu m'importe si nous obtenons les bordereaux de dépenses ou non. Nous voulons savoir quel est le coût du charbon actuellement et depuis un an. C'est ce que nous voulons savoir. Il est clair que cette compagnie ne veut pas fournir ces renseignements. Elle a tout fait pour éviter de les donner. Ce peut être son droit et son privilège, mais nous avons le droit de savoir quel est le coût.

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais que nous entendions M. Guthrie. Il est présent et parlera au comité au nom des compagnies, si on le désire. Quel est le bon plaisir du comité?

M. MAHARG: Je ne vois pas l'utilité d'entendre un avocat. J'ai suggéré l'autre jour que nous sommions un officier responsable de ces compagnies de venir ici nous dire ce qu'elle voudrait ou ne voudrait pas faire, de sorte que nous puissions savoir où nous en sommes. Un avocat ne peut pas répondre aux questions pour une compagnie. M. Chrysler était ici l'autre jour et nous ne sommes pas plus avancés à présent qu'avant sa comparution.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il entendre M. Guthrie?

M. ROSS: Cela ne peut nous faire de mal.

M. MCKENZIE: Il faut que j'aille ailleurs ce matin et je dois me retirer. Mais avant de partir je tiens à dire que je n'ai aucune objection à ce que la *Dominion Coal Company* et la *Nova Scotia Steel Company* viennent ici pour produire jusqu'à la dernière parcelle de preuve qu'elles possèdent concernant les frais, pourvu que les autres compagnies soient traitées de la même manière. Nous avons adopté une résolution à cet effet et si, quand je serai parti, vous adoptez une résolution pour faire venir les représentants de la *Dominion Coal* et de la *Nova Scotia Steel Company* ici, je présume que l'on traitera les autres compagnies de la même manière.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous entendre M. Guthrie?

M. MAHARG: Je n'ai pas d'objection, mais nous devrions prendre quelque moyen pour faire venir un représentant responsable de la compagnie.

M. COWAN: Je n'ai pas d'objection à entendre M. Guthrie.

M. NORMAN GUTHRIE, C.R.: J'ai peu de choses à dire, sauf que lorsque les témoins sont malheureusement incapables de comparaître, à cause de circonstances comme celles indiquées dans les télégrammes, il est nécessaire qu'il y ait quelqu'un ici, je crois, question de délicatesse envers le comité, pour faire les excuses de convenance.

Cette question, à notre point de vue, ne s'est pas réglée avant vendredi dernier ou pratiquement samedi matin. Je crois être dans le vrai en disant que lorsque de grosses corporations reçoivent avis de produire ce qu'on peut appeler des chiffres peu ordinaires, il faut, dans l'intérêt des actionnaires de la compagnie et des autres, soumettre

la question à un conseil et voir quels droits légaux on possède. Je ne pouvais malheureusement pas être présent vendredi et M. Chrysler a eu la bonté de présenter le côté légal de la question. Je ne crois pas que la compagnie puisse être accusée d'indélicatesse ou de mépris à l'égard du comité simplement parce qu'elle a exposé sa situation légale au comité. L'affaire, si je comprends bien, avait une telle importance que le comité n'a pas entrepris de la décider mais l'a référée au conseil parlementaire. Ainsi, je présume qu'il devait y avoir une question légale quant à savoir si la résolution constituant le comité autorisait la production desdits renseignements. M. Gisborne, à ce que je comprends, a donné, samedi matin, une opinion que je ne partagerais probablement pas. Cependant, nous sommes prêts à accepter sa décision et le comité l'a acceptée. Mais je ferai remarquer, en toute justice pour les compagnies, que c'est là la seule décision définie que nous ayons eue quant à savoir si oui ou non nous étions tenus de produire ces chiffres. Elle a été immédiatement suivie d'une sommation. Le Dr Cowan a proposé une résolution et fixé aujourd'hui, à 10.30 heures, comme le jour du retour des sommations. Le comité n'a peut-être pas considéré que les mandés habitaient une partie éloignée du pays et qu'en Nouvelle-Ecosse le dimanche est un jour de repos, que ce principe est rigoureusement appliqué et que les télégrammes ne se délivrent pas le dimanche. Le télégramme de M. McDougall indique qu'il n'a pas encore reçu le message. Je crois, en toute justice pour ces officiers, qu'on ne devrait faire à leur endroit aucune insinuation de mauvaise foi. Dès que la question a été décidée, samedi, le comité a pris le moyen qu'il convenait et, au nom de la compagnie, je suis prêt à dire qu'elle est parfaitement disposée à s'incliner devant la volonté du comité. Si le comité veut ces chiffres, nous les produirons. S'il est possible—et je ne veux pas être mal compris—lorsque ces chiffres seront produits, nous demanderons qu'ils soient confidentiels. Je suis sûr que le comité ne désire pas placer la compagnie dans une situation désavantageuse en publiant des chiffres hautement confidentiels. Alors, lorsque nous les produirons, si on nous le permet, nous demanderons au comité de les traiter comme une chose confidentielle et peut-être de les soumttre à l'étude d'un sous-comité. M. McDougall me dit qu'il sera ici le plus tôt possible avec les chiffres, qu'il les soumettra au comité, satisfera le comité en tout point, s'inclinera devant sa décision, et je dis qu'il n'a aucunement l'intention de montrer un manque de courtoisie ou de respect. Nous vous prions instamment de ne pas laisser entendre au public que nous sommes de mauvaise foi. Nous voulons comparaître devant le comité en toute bonne foi et lui donner ce qu'on a définitivement décidé samedi que nous devions lui donner. Tout ce que nous demandons, c'est du temps pour obtenir ces renseignements et M. McDougall, à l'assemblée des administrateurs, autorisera probablement la production de ces chiffres. Il a été entendu samedi que c'était nécessaire, il aura ces chiffres et viendra ici. Je suggérerais, très respectueusement, que si vous fixiez samedi matin, à 10.30 heures, cela lui donnerait le temps voulu pour être ici. Je suggère cela sans autorisation particulière, mais je crois que cela lui donnera assez de temps. Je crois qu'en toute loyauté pour la compagnie, le comité devrait nous donner cette longueur de temps.

M. KEEFER: Je suggérerais que nous agissions d'après cette suggestion et que nous choisissions samedi matin. En attendant, nous pouvons nous préparer à faire notre rapport sur les autres choses et laisser cette partie de côté. S'il y a d'autres témoignages à entendre nous les entendrons tout de suite.

M. COWAN: Proposez-vous que nous lui fixions samedi matin?

M. KEEFER: Oui.

M. COWAN: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas une bonne matinée pour nous réunir.

M. KEEFER: Peut-être vendredi?

M. GUTHRIE: J'ai voulu suggérer un jour qui lui permît d'être ici. Je ne voudrais pas revenir devant le comité.

M. KEEFER: Que ce soit samedi.

Le PRÉSIDENT: Nous nous arrangerons pour être ici ce jour-là. M. Keefer propose, appuyé par M. Cowan, que nous nous arrangions pour entendre M. McDougall samedi matin.

M. COWAN: Et qu'un message lui soit envoyé à cet effet.

M. GUTHRIE: Je vais lui télégraphier immédiatement.

La motion est adoptée.

M. KEEFER: Ce serait une bonne idée de vider la question de savoir si vous voulez appeler d'autres témoins.

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que c'est important.

M. KEEFER: Je suggérerais que les témoignages relatifs à la tourbe soient donnés devant le comité du combustible qui fait une étude spéciale du problème et qui a plus de compétence que nous pour s'occuper de la question. Cela dispose de deux ou trois témoins.

M. COWAN: Cela concerne surtout l'Ontario et si l'Ontario abonde dans ce sens, cela me satisfait.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas décider de ne pas entendre d'autres témoins que ceux déjà mandés.

M. KEEFER: Vous avez dit que quelqu'un voudrait venir.

Le PRÉSIDENT: Non, je ne désire appeler personne. Je crois que le comité ne devrait plus entendre de témoins et préparer son rapport.

M. KEEFER: Il n'y a qu'un témoin, je crois, que nous devrions appeler avant de finir, c'est M. Teakle.

Le PRÉSIDENT: Il a été appelé et comparaîtra dès que cela conviendra. M. Norcross a aussi été appelé.

M. KEEFER: Il n'a pas témoigné.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. KEEFER: Il est en ville aujourd'hui. Nous pourrions peut-être l'appeler demain. Il parlera de l'approvisionnement de la marine marchande canadienne en charbon. Il peut tout nous dire concernant le transport du charbon, de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Montréal, et le coût du transport jusqu'aux lacs.

M. CHISHOLM: Vous pouvez avoir tout cela dans le rapport du comité en haut. M. Teakle a témoigné l'autre jour sur toutes ces choses.

M. COWAN: Nous devrions l'interroger nous-mêmes.

M. CHISHOLM: Il est bien préparé.

Le PRÉSIDENT: J'ai compris qu'il ne pourrait pas comparaître demain. Ce n'est pas avant plusieurs jours qu'il pourra venir. Il ne sait pas combien de temps il sera retenu au comité des chemins de fer et il veût avoir un peu de temps pour se préparer.

M. MAHARG: Je suggère que nous laissions au président le soin d'arranger cela.

M. CHISHOLM: Et la représentation des mineurs de l'Ouest?

M. DOUGLAS: A ce propos, à la dernière réunion du comité, j'ai fait un appel de la décision du président, mais je ne désire pas beaucoup aller plus loin avec cette affaire d'appel. Cependant, si l'occasion se présente où il soit désirable de renverser cette décision, si c'est possible au comité, je voudrais peut-être ramener l'affaire plus tard.

Le PRÉSIDENT: M. Douglas se rappellera, ainsi que tous les autres membres du comité, qu'une motion pour l'ajournement du comité a été soumise avant que l'appel ne soit décidé, qu'une motion d'ajournement est toujours dans l'ordre et que, par conséquent, le comité s'est ajourné sans que l'appel soit décidé.

M. CHISHOLM: Lorsque l'on m'a interrompu, j'étais à demander ce que l'on allait faire au sujet des exploiteurs de houillères de l'Ouest. Toute la question est soumise au comité. Nous avons adopté une résolution l'autre jour. J'ai soutenu que ces gens de l'Est devraient venir ici, mais je dis qu'il n'est pas juste de faire venir ces derniers et d'ignorer ceux de l'Ouest. Je veux que l'on comprenne bien que je désire voir les représentants ici.

M. COWAN: C'est là une idée absolument juste. La seule question est le temps.

M. CHISHOLM: Vous êtes prêt à rester jusqu'au mois d'août.

M. COWAN: Oui, mais les autres ne le sont pas.

M. CHISHOLM: Qui a dit cela?

M. COWAN: Ce que je veux ne compte pour rien dans ce cas. Si vous pouvez les faire venir à temps, je suis avec vous, mais je désire relever la déclaration que c'est là la première compagnie à qui on a demandé d'exposer son point de vue. Le Grand-Tronc-Pacifique s'est fait représenter par M. Vaughan qui a déclaré qu'ils avaient une mine en exploitation et on nous en a fourni le coût.

M. BLAIR: C'était M. Kaye.

M. COWAN: Il nous a fourni le coût, et conséquemment ce n'est pas la première compagnie à qui on a demandé ce que coûtait leur charbon.

M. DOUGLAS: Et le coût du charbon de la *Inverness Coal Company* nous a été donné en détails.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a rien devant le comité.

M. KEEFER: Sur quoi voulez-vous une décision?

Le PRÉSIDENT: S'il y a une motion, qu'on la soumette au comité.

M. HOCKEN: Y a-t-il autre chose à faire aujourd'hui?

M. KEEFER: Il y a devant le comité une motion non réglée et qui a été suspendue par une motion demandant l'ajournement.

M. DOUGLAS: Voulez-vous lire la motion de M. Cowan et la décision du président?

Le PRÉSIDENT: M. Chisholm a déclaré qu'il est très anxieux de faire venir les représentants de l'Ouest ici, et ma motion était à l'effet d'appeler les représentants de deux des plus importantes compagnies pour produire leurs états du coût original et pratiquement dans les mêmes termes—je veux me servir absolument des mêmes termes que ceux de la résolution relative à la *Nova Scotia Steel and Coal* et à la *Dominion Coal*—et j'ai soumis cela sous forme de motion, si vous vous rappelez, laquelle fut appuyée, je crois, par le docteur Cowan, et le président a déclaré cette motion irrégulière; j'en ai ensuite appelé de cette décision, ou déclaré vouloir en appeler, et maintenant que la question a été soulevée par le docteur Chisholm, demandant la présentation de cette motion, je suis absolument du même avis, que nous ne devrions pas demander les états du coût des représentants de l'Est exclusivement. Si la chose est en quelque façon utile, je crois que les gens de l'Ouest devraient aussi être forcés de produire les états du coût original. Je vois la difficulté, cependant, de les faire comparaître dans le court délai à la disposition du comité.

M. CHISHOLM: On me dit que le siège social est à Toronto.

Le PRÉSIDENT: Que M. Douglas termine ses déclarations.

M. DOUGLAS: Mais pour ce qui est de l'appel contre la décision du président, je regrette de le faire, et je préférerais ne pas en appeler.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous vous occuper de l'appel que vous avez fait hier? Est-ce ce que vous voulez faire?

M. DOUGLAS: Peut-être que vous donneriez une décision maintenant, si une motion semblable était présentée. On pourrait faire un petit changement dans les

termes concernant les compagnies de l'Ouest que l'on devrait faire comparaître. Si vous vouliez considérer une telle motion, sans en appeler de votre motion d'hier je serais heureux de la substituer.

Le PRÉSIDENT: Laissez-moi éclaircir ce point. Vous avez à plusieurs reprises déclaré que vous vouliez en appeler de la décision du président relative à la motion originale. Désirez-vous que le comité y revienne ce matin? Pourquoi mentionnez-vous l'appel que vous avez fait hier?

M. COWAN: Parce que vous avez déclaré la motion irrégulière.

Le PRÉSIDENT: Vous avez mentionné à plusieurs reprises l'appel contre ma décision.

M. DOUGLAS: Juste.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous que le comité décide de votre appel?

M. DOUGLAS: Peut-être serait-ce le meilleur moyen d'en disposer.

Le PRÉSIDENT: S'il est nécessaire, je suis prêt d'en disposer. Si on en appelle de la décision du président, on doit régler l'appel immédiatement. On ne l'a pas fait immédiatement à cause d'une motion d'ajournement qui a été présentée et adoptée. Par conséquent, il n'est pas régulier d'y revenir maintenant. Ceci règle la question d'appel.

M. COWAN: En supposant qu'il soit vrai comme le dit le docteur Chisholm, que certaines de ces compagnies ont leur siège social à Toronto, il serait assez facile de les appeler, si vous nous permettez de le faire. Mais vous avez décidé que nous ne pouvions les appeler. Cela serait désirable, et possible, et ensuite nous nous trouverions à traiter tous les intéressés également. Mais vous en avez décidé autrement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque chose devant le comité? Quelque motion?

M. COWAN: Considériez-vous une autre motion?

Le PRÉSIDENT: Je considérerai toute motion présentée par un membre du comité.

M. COWAN: Alors je vais présenter pratiquement la même motion, que l'on fasse comparaître l'*International Coal and Coke Company* et la *Crow's Nest Company*. Je propose que l'on demande à ces deux compagnies de comparaître ici avec leurs états du coût pour la période que mentionne la motion concernant la même question et relative aux compagnies de la Nouvelle-Ecosse.

M. DOUGLAS: J'appuie la motion.

Une discussion s'ensuit.

M. DOUGLAS: Quelles sont les minutes de la séance d'hier?

Le greffier lit les minutes de la séance d'hier.

M. COWAN: Je vois que ma motion fut déclarée irrégulière.

M. KEEFER: Il ne s'ensuit pas d'après la motion de M. McKenzie que toutes devraient être appelées.

M. COWAN: La décision est là. Mon idée est d'adresser une requête aux compagnies qui peuvent venir. Il n'est pas raisonnable d'adresser une requête à toutes les compagnies lorsqu'elles ne peuvent arriver en temps. Il nous faut admettre le principe qu'a posé le docteur Chisholm.

M. KEEFER: Il ne s'ensuit pas qu'il nous faille les appeler toutes.

Le PRÉSIDENT: Il y a une motion devant le comité.

M. COWAN: Je veux seulement obtenir les noms des deux compagnies qui ont leur siège social à Toronto.

Le PRÉSIDENT: Je désire déclarer pour éclaircir le comité, que pour ce qui est des décisions du président, ces décisions sont faites par le président et non pas M. Keefer.

M. KEEFER: Il n'existe aucun doute sur ce point; tout le monde sait cela. Mais nous avons sûrement le droit de nous occuper de nos résolutions ce matin.

Le PRÉSIDENT: M. Keefer explique au comité ce que devraient être les décisions du président. La décision doit être conforme au jugement du président.

M. KEEFER: Très bien.

M. COWAN: Je propose, appuyé par M. Douglas, que les auditeurs de la *Hillcrest Coal Company,* de la *Brazeau Collieries, Ltd.,* et de la *Rosedale Coal Company* soient priés de comparaître devant le comité avec les états du coût original depuis 1912 jusqu'à date.

M. MAHARG: Cette motion est-elle assez précise? Vous vous rappelez ce qu'a dit M. McKenzie, qu'il était inutile de faire comparaître un employé ou un autre de la compagnie, qu'il vous faut appeler un homme d'autorité et lui dire ce qu'il faut faire.

M. COWAN: Je ne suis pas avocat, et ne puis répondre sur ce point, mais je veux faire venir quelqu'un qui apportera les renseignements. Si ce n'est pas là le bon homme, je le changerai.

M. DOUGLAS: Je ne crois pas que ces compagnies soient aussi techniques que les autres. Je crois que les compagnies de l'Est agissent follement, et non dans leur propre intérêt, et je ne crois pas que les compagnies de l'Ouest agissent aussi follement.

M. COWAN: M. Keefer suggère le secrétaire de la compagnie, et je suis prêt à faire le changement.

M. DOUGLAS: Si vous vous rappelez des termes de notre résolution, nous avons donné ordre à M. McDougall de faire venir un tel avec les livres. Ce n'est que pour éclaircir la question. Le secrétaire n'est qu'un employé de la compagnie. Je crois que je prendrais le président.

M. COWAN: Je vais mettre le président.

Le PRÉSIDENT: La motion disait:

> "Que le président de la *Hillcrest Coal Company,* et de la *Brazeau Collieries, Ltd.,* et de la *Rosedale Coal Company,* soit appelé à comparaître devant le comité apportant les états du coût original depuis 1912 jusqu'à date."

Je dois, pour être conséquent avec ma décision d'hier, déclarer cette motion irrégulière.

M. KEEFER: J'en appelle de la décision du président.

Le PRÉSIDENT: Alors, la décision du président est-elle approuvée?

Le vote est pris.

Le PRÉSIDENT: La décision du président n'est pas approuvée. Je me sens porté à ne pas accepter cette motion et à me retirer du comité. Je ne puis qu'exprimer mon avis que c'est là la motion la plus ridicule qui ait jamais été présentée devant un comité. Dans les derniers jours de la session, on se propose d'appeler des hommes du fond de l'Alberta pour rendre témoignage ici—chose impossible d'accomplissement. Je n'aime pas à imputer des motifs. mais je ne puis voir qu'une raison pour l'adoption de cette motion aujourd'hui. Le comité ne peut pas entendre ces témoignages avant la prorogation. Les hommes vont sûrement se rendre ici et coûter des centaines de piastres au pays; il n'en sortira rien de bon, le travail de ce comité n'en bénéficiera pas et pourquoi le comité doit-il persister dans cette voie? J'expose ainsi mes objections avant de soumettre la motion.

Vous avez entendu la motion. Est-ce le désir du comité d'adopter cette motion.

Le vote est pris—

Le PRÉSIDENT: La motion est adoptée. Y a-t-il autre chose devant le comité ce matin?

M. HOCKEN: M. Graham de Toronto est ici, et il n'a pas été assigné du tout. Si le comité a le temps, j'aimerais à ce qu'il nous dise ce qu'il sait de la préparation de la tourbe.

M. MAHARG: N'a-t-on pas suggéré de soumettre ceci au comité de la tourbe.

M. KEEFER: La question de la tourbe est une question scientifique et beaucoup d'argent à été dépensé pour expérimentation, sans résultats, sauf un procédé de séchage au soleil. Par conséquent, il y a un comité spécial s'occupant uniquement de cette question, faisant des essais et le reste. Je crois qu'il vaut mieux laisser cette question au comité de la tourbe.

M. HOCKEN: Je propose que M. Graham soit entendu.

M. MAHARG: J'appuie la motion.

JAMES GRAHAM est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Comment êtes-vous intéressé à l'industrie de la tourbe?—R. Je me suis occupé depuis 16 ans, plus ou moins régulièrement, de travaux d'expérimentation sur la tourbe. Je prétends avoir un procédé permettant de mettre avec succès la tourbe sur le marché. Je ne demande à personne d'accepter ma simple déclaration, mais je demande la formation d'un comité de la tourbe comprenant les meilleurs ingénieurs du Canada. Il est assez important qu'un comité des meilleurs ingénieurs se prononce sur cette question avant de dépenser davantage l'argent public sur l'expérimentation. La question est celle-ci: je soutiens qu'il a été clairement prouvé au cours des 16 années d'expérimentation au Canada, et surtout au cours des derniers 11 ans, que le procédé de séchage au soleil, pendant les trois dernières années, par le comité conjoint sur le séchage au soleil, a été prouvé absolument impraticable, dans les conditions actuelles au Canada; que nous devrions avoir une enquête par un corps compétent d'ingénieurs; par compétent, je veux dire que les ingénieurs ne doivent pas être tenus à un procédé spécial, ou être intéressés à quelqu'un qui a un brevet à vendre, ou être directement ou indirectement intéressés à la question de la tourbe, qu'ils doivent être capables de faire un essai sérieux de toutes les méthodes pratiquées au cours des dernières années. Cela ne serait pas long, et je désire surtout faire l'essai des méthodes employées au cours des dernières 11 années. Je demanderai aussi que ce comité soit chargé d'évaluer le coût de ce combustible jusqu'à date par tonne, tel que l'évaluerait un homme d'affaires, ou un ingénieur commercial ou industriel, y compris les dépenses fixes, et faire un rapport au gouvernement sur le coût de ce combustible jusqu'à date. La seconde idée serait ensuite de faire, comparativement, un examen de ce que j'ai à montrer de mes travaux, la valeur relative, la valeur comparative du combustible que je propose de fabriquer, des briquttes de tourbe carbonisée, réellement sur une petite échelle, si on compare à ce qui se fait en grand avec le lignite carbonisé, la tourbe étant semblable au lignite, ou même de qualité inférieure. Je prétends que la tourbe brute séchée au soleil est absolument d'aucune valeur au Canada. Par exemple, prenez la tourbe galvanisée, je dis que si on fait des recherches on trouvera sûrement que celui qui l'a utilisée au cours des dernières années a trouvé qu'elle ne valait rien comme combustible au Canada.

Il est donc admis par les partisans de la méthode du séchage au soleil qu'il ne peut servir pour les fournaises, système de chauffage universellement en usage au Canada, et qu'il n'est bon pour les foyers, ou les fourneaux, et, naturellement, au prix du combustible, ce serait là une méthode extravagante de chauffage. De sorte que nous voulons un combustible pour remplacer le charbon dur pour l'usage domestique. J'ai vu dans les journaux l'autre jour une déclaration faite par M. Anrep à l'effet que trois tonnes de tourbe séchée au soleil équivalent à deux tonnes d'anthracite. Il

n'y a pas un ingénieur au Canada qui croira un tel énoncé, parce que la valeur des combustibles est déterminée par l'épreuve calorifique, laquelle démontre que la meilleure qualité de tourbe séchée au soleil donne de 6,000 à 6,500 unités calorifiques. M. Nystrom, représentant du gouvernement du Dominion, admet cela: maintenant, nous savons tous que le charbon dur donne de 13,000 à 14,000 unités calorifiques. Comment peut-on soutenir que trois tonnes de cette tourbe soit l'équivalent de deux tonnes de charbon dur. J'ai ici un échantillon de ces briquettes carbonisées que chacun peut voir. L'épreuve calorifique démontre que ces briquettes sont un substitut parfait du charbon dur et donnent 12,000 calories, contre une moyenne de 13,000 pour le charbon dur et 6,000 à 6,500 pour la tourbe séchée au soleil. J'ai ici un compte rendu que je ne lirai pas, mais il couvre toute la question. C'est une question d'une portée très étendue, comme quelqu'un d'entre vous, messieurs, l'a fait remarquer. J'ai ici un état succinct faisant ressortir les principaux points du projet et ce qu'il promet. J'ai une estimation du coût de l'outillage que je voudrais faire installer à la tourbière d'Alfred, où le gouvernement conduit des expériences depuis onze ans. Cette tourbière contient assez de matières premières pour manufacturer 3,500,000 tonnes de briquettes carbonisées et je conseillerais de choisir environ 2,500 acres. La superficie totale est de 6,000 acres; prenez à peu près 2,500 acres au centre de la tourbière et installez un outillage capable de traiter 120,000 tonnes par saison, environ 260 jours; d'après un état que j'ai ici, état basé sur des estimations faites par les meilleurs ingénieurs et sur mes propres expériences, un tel outillage coûterait, en chiffres ronds, $800,000. Il faudrait environ quatre-vingt-dix hommes pour le faire fonctionner, trois relevés travaillant huit heures chacune, allouant 20 pour 100 sur le capital placé, à peu près $160,000, et $90,000 pour salaires; c'est là environ $4 par jour pour un manœuvre ordinaire—la plupart des établissements ont la journée de huit heures. Il y aurait encore trente mille dollars pour dépenses imprévues et le coût total des 120,000 tonnes s'élèverait à $280,000, c'est-à-dire à peu près $2.35 la tonne. Et les sous-produits ne sont pas compris dans cela. Comme M. Ross l'a fait remarquer l'autre jour en parlant de la carbonisation du lignite—et la même chose s'applique à la tourbe—il y a des sous-produits précieux, qui rapporteraient, d'après mon évaluation, $100,000 par année. Il y a le sulphate d'ammoniaque, par exemple, qui vaut de $50 à $60 la tonne, ou un outillage comme celui dont j'ai parlé en produirait 2,000 tonnes. Il y aurait environ 12,000 tonnes de goudron valant $18 la tonne. En comptant les profits réalisés sur ces sous-produits, environ $100,000, le coût net par tonne de combustible serait de $1.40.

M. Keefer:

Q. Livré à la manufacture?—R. Oui, à la manufacture.

Q. A l'état brut à la manufacture?—R. L'outillage serait placé à peu près aux confins de la tourbière et les matières traitées donneraient 460 tonnes par jour. La quantité de tourbe imbibée d'eau traitée par jour pour donner la même chose devrait être de 8,000 tonnes, si on compte 88 pour cent d'eau. A peu près 80 pour cent de l'eau est extraite par les presses. C'est un problème du génie très simple et il faut avoir le bon système pour enlever l'eau de la tourbe. Dans mon projet, on prend la tourbe imbibée d'eau directement de la tourbière et on la convertit en un produit à proprement dit artificiel en 24 heures; c'est mieux que d'avoir à attendre tout l'été pour la sécher à 25 ou 35 pour 100 près, comme dans le cas du séchage au soleil. Une objection importante à ce dernier procédé est que le consommateur non seulement paie le fret et les frais de livraison sur un combustible de pauvre qualité, mais paie aussi le transport de 200 tonnes d'eau sur 800 tonnes de combustible. Cette quantité de combustible produirait à peu près la même somme de chaleur que 460 tonnes de mon combustible. Voici comment il soutient la comparaison avec le système par lequel toute la tourbe serait immédiatement convertie en un combustible de charbon et non pas en un mélange d'eau et de combustible de pauvre qualité.

[M. James Graham.]

Q. Votre procédé est une proposition commerciale que vous devriez, à mon avis, porter devant le comité sur la tourbe?—R. C'est là un point important, mais je voudrais toucher à quelques autres points avant d'en venir à celui-là. Je voulais mettre ce projet en comparaison. Il ne serait pas sage d'accepter les estimations du comité sur la tourbe. Ils ont une façon tout à eux d'évaluer le coût. Voici de quelle façon mon projet soutient la comparaison.

Q. Voici le point: ce n'est pas à nous à prendre en considération les détails du problème?—R. J'allais justement en dire quelques mots.

Q. Si vous avez un procédé pour livrer la tourbe au commerce d'une façon qui lui permette de faire concurrence au charbon, vous devriez le référer au Bureau des Recherches de ce gouvernement, ou au Comité sur la tourbe, qui pourrait l'étudier, comme il est fait au sujet de la mise du lignite en briquettes?—R. Je vais vous dire ce qu'il en arriverait si la chose était portée devant le comité de la tourbe. Ce comité de la tourbe a été nommé il y a environ trois ans et M. Gibson, l'un des sous-ministres du Gouvernement de l'Ontario, me demanda de venir ici de Toronto et de comparaître devant ce comité. Je vins exposer le projet. C'était la deuxième assemblée du comité. M. Roland Harris, de Toronto, était l'un des membres du comité. Je savais qu'il serait inutile d'y aller pour des raisons personnelles, parce que l'un des autres membres se trouvait être un de mes plus grands ennemis, B. F. Haanel, et l'un des autres membres de ce comité ne semblait prendre aucun intérêt dans le procédé. Naturellement, je ne pouvais m'attendre à ce qu'il recommandât mon projet rival, par l'entremise d'un tiers auprès de M. Harris, le soir de mon arrivée ici pour assister à cette assemblée, il y a trois ans. Il prit l'engagement par l'entremise d'un tiers de me rencontrer au Château le lendemain matin.

M. KEEFER: Nous n'avons pas besoin de tous ces détails. Donnez-nous les résultats.

Le TÉMOIN: Quand j'arrivai, j'avais une lettre de M. Gibson, suggérant que mon projet fût déposé devant le comité, mais on me dit qu'il serait inutile de le faire, que le comité ne le prendrait pas en considération. Je ne lui demandai pas d'explications. Il me dit que ce serait inutile. Je lui dis que j'étais venu ici sur la recommandation et à la demande de M. Gibson, le sous-ministre, qui m'avait demandé de soumettre la chose au président, mais M. Harris me dit qu'il n'y avait pas de président. Alors je lui dis que j'irais voir le secrétaire et il me dit qu'il n'y avait pas de secrétaire. Finalement, il me dit que mon projet ne serait pas considéré.

M. Keefer:

Q. Avez-vous obtenu un brevet pour votre invention?—R. Non.

Q. Si vous voulez en obtenir un, naturellement, vous ne voulez pas donner de détails.—R. Je n'y ai pas d'objections. Il serait trop long de donner des détails ici, mais je n'ai aucune objection à donner des détails devant des personnes compétentes.

Q. Est-ce à peu près le même procédé que celui par lequel on traite le lignite?—R. C'est un procédé tout à fait différent.

Q. Vous comprendrez que ce comité ne peut prendre les détails en considération, mais nous serions heureux de vous aboucher avec le service du gouvernement qui peut faire une enquête et présenter un rapport sur votre procédé. Que suggérez-vous? R. Nommez un comité de personnes compétentes, un comité composé des meilleurs ingénieurs du Dominion. Je peux nommer deux ou trois personnes qui pourraient servir sur ce comité. Il y a le professeur MacLennan de Toronto, et le Dr Ruttan. Ce sont là des hommes éminents. Ensuite, il y a M. H. H. Vaughan, l'un des principaux ingénieurs du Canada. Voilà des hommes que je pourrais recommander.

Q. Le professeur MacLennan connaît-il votre procédé?—R. Il en connaît quelque chose. A la première assemblée du bureau des Recherches, il demanda qu'une étude de mon projet fût faite, mais le Dr Haanel fit rater l'affaire. Le professeur

MacLennan serait heureux de vous dire ce qu'il en connaît. Je ne fais là que suggérer quelques noms. Ce que je veux c'est une épreuve honnête.

Q. Le Dr Ruttan connaît-il votre procédé?—R. Le Dr Ruttan l'a aussi recommandé au bureau des Recherches.

Q. Le connaît-il?—R. Il l'a étudié un peu, à la demande de M. Vaughan, de la *Dominion Bridge*. Voici une autre suggestion que je fais relativement à la question de soumettre ce procédé à l'étude d'un comité. Je suggère un comité des meilleurs hommes d'affaires du Dominion et des meilleurs ingénieurs, un comité d'hommes bien au courant de ce qu'ont accompli les autres méthodes et de ce que mes essais ont donné, et je propose au gouvernement, ou plutôt le gouvernement proposerait à ce comité d'hommes d'affaires après enquête sur les différentes méthodes et une comparaison de leur mérite, d'entreprendre l'exploitation de cette industrie. En d'autres termes, au lieu du comité de la tourbe, qui n'accomplira jamais rien d'ici à la fin des temps, ayez un comité d'hommes d'affaires qui étudieront mon projet et qui fourniront la moitié de l'argent. Je me charge de trouver ces hommes d'affaires si le gouvernement veut fournir la moitié de l'argent. Quelques membres de la *Dominion Bridge* ont offert d'aider au développement de ce procédé. Ce que je proposerais au gouvernement serait ceci: Ayez un comité d'hommes d'affaires qui auraient assez confiance dans le projet pour fournir la moitié de l'argent nécessaire pour démontrer la meilleure méthode qui se trouve en ce pays-ci ou ailleurs. Pour ce qui est de ma méthode, je proposerais une épreuve, ou démonstration, préliminaire, épreuve qu'il serait possible de faire pour $5,000. Je puis dire que M. Drury, du gouvernement provincial, a déjà promis de fournir cet argent, $5,000 pour l'épreuve qui démontrerait l'excellence des principes sur lesquels repose le procédé. La deuxième chose à faire serait de construire des machines grandeur naturelle. La somme de $5,000 ne pourrait acheter que de petits appareils. La première épreuve établirait la justesse des principes sur lesquels le procédé est basé et la deuxième démontrerait le rendement de toute l'usine, parce que dans la liste de machines il y a un grand nombre d'unités. Il y aurait de dix à trente unités dans un grand établissement.

M. Maharg:

Q. Y a-t-il de ces machines à l'heure actuelle?—R. Non, parce que cela coûterait $800,000 pour les fabriquer. Si elles étaient fabriquées, je ne serais pas ici.

M. Hocken:

Q. L'usine d'expérimentation coûterait $40,000?—R. J'ai passé la période d'expérimentation, mais une démonstration coûterait $5,000, somme que le gouvernement de l'Ontario m'a déjà promise. La deuxième chose à faire serait d'obtenir $40,000 pour ces machines grandeur naturelle. Après cela, il ne tiendrait plus qu'à avoir des doubles.

M. Maharg:

Q. Je veux parler des $40,000, pas des $800,000. Les machines nécessaires pour l'usine de $40,000 sont-elles fabriquées?—R. Non.

Q. Vous en avez l'idée?—R. Tout ce que j'ai eu jusqu'à présent ce sont des modèles. J'ai eu des modèles que j'ai construits et éprouvés pendant des années—du moins pendant un certain nombre d'années. L'usine de $40,000 démontrera d'une façon concluante le coût de toute l'usine et le rendement et le coût et le rendement indiqueront le coût du combustible. Maintenant, pour donner une idée de ce que l'on peut espérer, je puis dire que ce n'est qu'une question d'unités. J'ai énuméré l'outillage nécessaire, me basant sur des épreuves que j'ai faites, ou que d'autres ont faites pour moi, pendant des années, et en supposant que les estimations sont maintenant à peu près justes, voici comment cela soutient la comparaison avec ce qui a été accompli au cours des années pendant lesquelles nous avons fait des épreuves à Alfred. Il faudrait, si l'usine d'Alfred est jugée d'après les meilleurs records qu'elle a établis, pour atteindre

le rendement de cette usine (120,000 tonnes de tourbe carbonisée) 240,000 à 250,000 tonnes de tourbe séchée au soleil. Pour produire 250,000 tonnes de tourbe séchée au soleil il faudrait augmenter la présente usine de cinquante fois ce qu'elle est aujourd'hui parce que le rendement est maintenant de 5,000 tonnes. Le capital engagé à Alfred est de $73,000, d'après les chiffres officiels. Il faudrait multiplier ces 73,000 par cinquante, ce qui ferait trois millions et demi, contre huit cent mille dollars pour mon usine. Il faut trent-cinq manœuvres pour faire fonctionner ce piètre établissement qui produit 5,000 tonnes par an. Il faudrait multiplier cela par cinquante, ce qui ferait 1,700 ouvriers contre 90 pour faire fonctionner mon usine. Vous avez là une idée de la comparaison du coût. Des comptes rendus supposés officiels ont été faits de temps à autre. Et cependant, chose remarquable, après avoir expérimenté à Alfred pendant des années et avoir annoncé cette industrie comme un cirque de l'Atlantique au Pacifique, il n'y a pas un homme d'affaires au Canada aujourd'hui qui y placerait cinq cents. Le sénateur M. J. O'Brien tenta l'affaire à Farnham, P.Q., et il dut abandonner après trois années d'essais et avoir perdu $40,000. Tout l'outillage fut abandonné et vendu comme ferraille pour payer les taxes. Voilà un exemple de ce qui arrive et plus tard le gouvernement donna l'usine à M. Shuttleworth, de Brantford. Il la maintint en activité un an et en eut assez.

Q. Que voulez-vous que nous fassions?—R. Ne me renvoyez pas, je vous en prie, au comité sur la tourbe. Ce comité est composé de quatre membres, dont trois sont de mes plus grands ennemis.

Le PRÉSIDENT: Ce comité ne peut référer votre projet à qui que ce soit.

Le TÉMOIN: Vous pouvez faire une recommandation. Tout ce que je veux, c'est d'en arriver à la vérité sur la question de la tourbe et on ne peut l'avoir qu'en référant la chose à un comité d'ingénieurs compétents. Voilà ce que je veux.

M. MAHARG: Je crois que nous vous avons bien compris.

Le comité s'est ajourné.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DES COMITÉS N° 425,
VENDREDI, 20 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour enquêter sur tout ce qui relève de l'approvisionnement futur du combustible au Canada s'est assemblé à 10.30 a.m., sous la présidence du vice-président, M. Cowan.

R. B. TEAKLE, appelé, assermenté et interrogé.

Le président suppléant:

Q. Je suis sous l'impression, M. Teakle, que votre expérience a surtout été dans le transport sur la haute mer?—R. Oui, la navigation intérieure n'est pas mon affaire, bien que je possède quelques connaissances sur ce sujet.

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Je suis gérant de la marine marchande du gouvernement canadien.

Q. Avez-vous préparé une déclaration?—R. Non, cette sommation m'a pris complètement par surprise.

M. Keefer:

Q. Le problème dont s'occupe ce comité est le problème du combustible et cela inclue naturellement le transport du combustible. Le premier point que nous voulons étudier est le prix raisonnable pour le transport d'une tonne de charbon des ports du Cap-Breton à Montréal. On le transportait avant la guerre. Au cours de la guerre les vaisseaux furent réquisitionnés et le transport cessa; j'aimerais à avoir votre avis sur ce qu'il en coûterait pour transporter du charbon à Montréal à un prix donnant un profit raisonnable aux bateaux.—R. Je n'ai jamais eu charge de cargaisons de charbon de Sydney à Montréal, mais j'ai des amis qui font ce transport et ils me disent qu'ils obtiennent un dollar à un dollar et soixante-quinze cents la tonne. C'est là le prix aujourd'hui; si cela les paie, ou non, je ne le sais pas.

Q. D'après les témoignages, avant la guerre ils n'obtenaient que soixante cents.—R. Bien, permettez-moi de dire que mes chiffres ne concordent pas avec les vôtres, mais je comprend facilement qu'ils pouvaient alors se contenter de moins, car il en coûtait moins pour exploiter les bateaux qu'il en coûte aujourd'hui; le coût baisse, toutefois.

Q. Savez-vous ce que le coût serait dans des conditions normales, si avant la guerre il était de soixante, ou quatre-vingts, ou quatre-vingt-dix cents; croyez-vous que nous retournerons à ces chiffres?—R. Je crois que si on peut ramener les conditions d'exploitation sur une base semblable nous y retournerons avec le temps, M. Keefer.

Q. Vous n'avez à peu près rien à voir à la navigation d'intérieur?—R. Non.

Q. Savez-vous si, oui ou non, un bateau dont on n'a pas besoin de diviser la cargaison à Montréal peut transporter du charbon aux ports d'Ontario à meilleur marché que quand on doit en diviser la cargaison?—R. C'est là mon opinion; il vaut mieux tenir un bateau continuellement en marche; les délais comptent.

Q. S'ils pouvaient aller là.—R. Comme je vous l'ai dit jeudi, quand j'ai eu le plaisir de vous voir, s'il y a une route pour les bateaux, je ne vois pas pourquoi ils n'iraient pas jusque-là.

Q. Sur le canal Welland nous mettons les écluses à 30 pieds au seuil, et à vingt-cinq pieds dans le chenal. J'ai trouvé que quatre-vingts pour cent des bateaux de

haute mer peuvent passer là.—R. C'est mon opinion. Je n'ai pas contrôlé les chiffres, mais je suis d'avis que cela permettrait aux navires modernes de dix mille tonnes de passer.

Q. Savez-vous que nous transportons aujourd'hui sur les Grands lacs, du lac Erié à Port-Arthur, des cargaisons de charbon de huit mille à dix mille tonnes?—R. Je sais qu'on en transporte en grande quantité mais je ne sais pas à quels chiffres s'élèvent les cargaisons.

Q. Dans des bateaux comme le *Grant-Morden*?—R. Ce bateau sert aussi au transport du blé?

Q. Oui. A l'heure actuelle ces bateaux doivent diviser leur cargaison au canal Welland, et il faut trop de bateaux à un tirant de quatorze pieds six pouces pour amener cette cargaison à Montréal.—R. J'étais sous l'impression que ces bateaux qui passent par les écluses chargés de blé portent cent soixante-quinze mille boisseaux de blé à un tirant de quatorze pieds. Le *Grant Morden*...

Q. Combien?—R. Cent soixante-quinze mille boisseaux.

Q. C'est trop. Ils ne pourraient pas porter cent mille boisseaux à un tirant de quatorze pieds.—R. Je parlais à M. Aird l'autre jour—nous ne pouvons en charger que cinquante-trois mille sur nos bateaux construits pour la haute mer. Nos bateaux ne sont pas construits comme les leurs. Nos bateaux sont à fond plat, à gros avant et à gros arrière; ce ne sont que des boîtes, avec des machines à l'arrière.

Q. Il n'y a pas de bateau qui puisse passer dans le canal Welland avec une cargaison de cent mille boisseaux.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Dans le canal Welland?

Le TÉMOIN: Pas de bateau à tirant de quatorze pieds.

M. Keefer:

Q. Quatorze pieds six pouces.—R. J'avais oublié cela; j'ai un mémoire de cela.

Q. Il faut quatre ou cinq bateaux pour rendre cette cargaison à Montréal de Port-Colborne, que ce soit du charbon ou du blé; naturellement, cela augmente le coût entre les ports de l'Ontario et Montréal?—R. Oui.

Q. De combien—approximativement?—R. Je ne sais pas au juste, ne sachant pas ce qu'il en coûte pour exploiter les bateaux.

Q. D'après les témoignages, le présent taux des ports du lac Erié à Montréal est de deux dollars à deux dollars et vingt-cinq cents la tonne à cause de la nécessité de se servir de petits bateaux. Savez-vous que le taux à la tête des lacs n'est que de quarante ou de cinquante cents?—R. Je n'en sais rien.

Q. Ce serait un grand avantage pour le commerce du charbon, n'est-ce pas, si les bateaux de haute mer pouvaient se rendre à Toronto, à Hamilton et autres endroits?—R. C'est là mon avis.

Q. Et je suppose que votre expérience de marin de haute mer vous a démontré que les bateaux doivent tâcher de garder leur cargaison le plus longtemps possible?—R. Absolument.

Q. Ils n'aiment pas à la lâcher.—R. Non, tant qu'ils peuvent en tirer profit.

Q. Connaissez-vous par hasard le canal Manchester?—R. Je n'ai jamais eu le plaisir de le visiter, mais je sais que c'est une voie commerciale importante.

Q. Ils ont construit un canal de trente-cinq milles avec cinq écluses?—R. Oui.

Q. Manchester est le troisième port en importance.—R. C'est le port de l'avenir.

Q. Et les bateaux de haute mer vont à cette distance chercher des cargaisons?—R. Oui.

Q. Que pensez-vous d'un projet de ce genre pour les Grands lacs?—R. Ce serait une bonne chose s'il y a des cargaisons.

Q. Cela naturellement réduirait le coût du transport par eau?—R. Je crois que oui.

[M. R. B. Tackle.]

Q. Ne croyez-vous pas que si ce projet était étudié et que si on réussissait à le faire adopter nous pourrions transporter les produits des provinces des Prairies sans transbordement jusqu'aux ports de mer, à Montréal ou en Nouvelle-Ecosse, et rapporter du charbon de la Nouvelle-Ecosse, et en faire un commerce régulier, tout comme celui qui existe aujourd'hui des ports du lac Erié, Buffalo, etc., et de Cleveland à la tête du lac Supérieur.—R. Charger des bateaux à Fort-William, descendre à Montréal, puis s'en retourner avec une cargaison de charbon?

Q. Oui.—R. Je ne vois pas ce qui pourrait empêcher que cela ne fut fait, si on pourvoyait aux accommodations nécessaires.

Q. Si on pourvoyait aux accommodations?—R. Oui.

Q. Si on faisait cela, est-ce que nous n'aurions pas le résultat suivant: que les bateaux de haute mer en venant aux ports du Cap-Breton y trouveraient deux avantages, celui d'obtenir du charbon pour leurs machines et une cargaison?—R. Oui, je crois que c'est là ce qui arriverait. Toutes choses étant égales, si un propriétaire de bateau à une cargaison de grain à transporter de Fort-William à Liverpool, il voudra naturellement obtenir une cargaison de charbon à Sydney pour livraison sur les lacs à un endroit aussi près que possible de celui où il prend le grain. Je crois, M. Keefer, que je peux répondre à votre question; la première chose à faire est de rendre la navigation sûre; la seconde, est d'avoir l'outillage voulu pour qu'il n'y ait pas de perte de temps; le temps compte. Je peux me tromper—je ne suis encore qu'un jeune homme—mais je crois que cela peut se faire. Le coût est un autre côté de la question à considérer. Je n'ai pas eu le temps de calculer ce coût parce qu'il y a à prendre en considération la question des assurances, celle des salaires et celle des dépenses d'exploitation. Je ne connais pas bien ces questions à l'heure actuelle.

Q. Le coût de la manutention des marchandises en vrac, telles le blé, le charbon, ou du minerai de fer, n'est pas le même?—R. Non.

Q. Donnez-nous une idée de la différence?—R. Cela est assez difficile. J'amerais à avoir des chiffres de mon bureau.

Q. Dans un cas, la manutention se fait à la machine, dans l'autre, elle se fait à la main?—R. A mon avis, le grain est l'article transbordé le plus rapidement. Ensuite vient le charbon, puis le minerai de fer—je n'ai jamais transporté du minerai de fer, mais je suppose que c'est à peu près la même chose.

Le président suppléant:

Q. Les vaisseaux de la marine marchande du gouvernement canadien sont-ils capables de transporter le charbon sur le Saint-Laurent?—R. Oui nous pourrions transporter du charbon, mais nos bateaux sont plutôt construits pour le trafic ordinaire. Nous pourrions transporter du charbon, mais pas aussi économiquement que les bateaux à charbon, spécialement construits à cet effet.

Q. Avez-vous une idée de l'augmentation dans le coût par suite du fait que ces bateaux ne sont pas spécialement construits pour le transport du charbon?—R. Non, c'est là une chose à laquelle je n'ai jamais pensé.

Q. Quel serait le coût de l'arrimage?—R. Je crois que nous pourrions charger presque aussi vite. Le déchargement serait un peu plus long. Ce qu'il en coûterait aujourd'hui, je ne saurais dire. Je crois qu'il y aurait une différence contre nous.

Q. Mais ce n'est pas une différence fatale?—R. Je crois que non, aujourd'hui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Il n'en coûterait pas deux fois plus?—R. Non, je ne le crois pas. Comme vous le savez, le fond de nos vaisseaux est à courbe plus prononcée et si je décidais d'entrer dans ce commerce, je tâcherais d'avoir des bateaux d'un dessin spécial, de façon à ne pas avoir d'arrimage à faire.

[M. R. R. Teakle.]

M. Keefer:

Q. C'est ce qui est arrivé dans ces derniers quinze ans. On a adapté les bateaux aux conditions nouvelles?—R. Oui.

Q. Et à mesure que les conditions changeront les bateaux s'y conformeront.—R. Oui.

Le président suppléant:

Q. Je voulais trouver ce que la marine marchande canadienne pourrait faire maintenant?—R. Si nous avions les facilités voulues pour passer les navires dans les écluses, si nous pouvions passer dans les canaux, il n'y aurait rien qui nous empêcherait de prendre une cargaison de charbon. Je ne dis pas que nous pourrions entrer en concurrence, car il y a le coût de l'exploitation à considérer.

Q. Mais voici ce que je veux dire au sujet de la situation actuelle entre les mines du Cap-Breton, ou de la Nouvelle-Ecosse, et Montréal. Il est évident d'après les témoignages entendus ici que Montréal pourrait devenir un marché important pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, ou du Cap-Breton, et qu'il ne s'y consume pas autant de ce charbon qu'il devrait s'en consumer. La question est de savoir si la marine marchande du gouvernement ne pourrait pas entreprendre le transport du charbon, aider au développement de ce transport, et en même temps aider Montréal en lui fournissant ce charbon.—R. A l'heure actuelle, tous nos vaisseaux sont engagés ailleurs. Nous en avons six qui transportent du charbon de Sydney à Lévis pour les chemins de fer du gouvernement. Les autres vaisseaux sont en haute mer occupés au transport aux Indes, en Australie, aux ports du Royaume-Uni et de l'Amérique du Sud.

Q. Depuis combien de temps font-ils ce genre particulier de transport entre Sydney et Lévis?—R. Nous avons à ce transport le *Drummond*, le *Sheba* et le *McKee*. Je ne sais pas depuis combien de temps ils font ce transport. Nous avons aussi trois vaisseaux qui ont été construits à Collingwood: le *Canadian Signaller*, le *Canadian Warrior*, et le *Canadian Recruit*. Ce sont des bateaux à cale ouverte; ils sont ouverts à l'avant et à l'arrière. Les chemins de fer voulaient avoir ce charbon et nous avons assigné ces six bateaux à ce transport.

M. Douglas:

Q. Aucun de ces bateaux n'est à entrepont?—R. Non, nous avons choisi ces vieux bateaux pour cette raison.

Q. Les trois premiers que vous avez mentionnés, le *Drummond*, le *McKee* et le *Sheba*, ne sont pas plus à entrepont?—R. Non, le *Drummond* et le *McKee* sont des bateaux genre de ceux des lacs, les machines sont à l'arrière.

Le président:

Q. Evidemment, il y a un contrat entre le National Canadien et la compagnie de charbon? Ce contrat tiendra-t-il ces bateaux engagés jusqu'à la fermeture de la navigation?—R. Je suppose que oui.

Q. Les six?—R. Oui.

M. Keefer:

Q. Combien y a-t-il de temps que ce transport dure?—R. Il y a eu une semaine lundi.

Q. Depuis que ce comité a commencé à tenir ses séances?—R. Oui, M. Keefer.

Le président suppléant:

Q. C'est là le contrat qui ne devait pas être exécuté avant août prochain?—R. Je ne connais rien de cela. On m'a dit d'assigner six bateaux à ce transport et je l'ai fait. Nous réglerons avec le chemin de fer.

[M. R. B. Teakle.]

M. Douglas:

Q. Il y a un arrangement avec le chemin de fer?—R. Oui.

Q. L'arrangement n'est pas avec la compagnie de charbon?—R. Non.

M. KEEFER: Vous m'excuserez, M. Teakle, si je ne reste pas plus longtemps. J'ai du travail important à faire ce matin et vous avez répondu à mes questions d'une façon très satisfaisante.

Le TÉMOIN: Très bien, M. Keefer. Le comité peut être assuré que si je peux lui être utile de quelque manière, il peut compter sur moi en tout temps; je serai toujours heureux de donner les renseignements que je possède.

Le président suppléant:

Q. C'est mon désir, et c'est, je crois, le désir des autres membres de ce comité, d'aider le développement de l'industrie du charbon entre la Nouvelle-Ecosse et les points sur le Saint-Laurent où peuvent aller vos bateaux. Pouvez-vous nous dire ce qu'il vous en coûterait pour livrer le charbon à différents points?—R. Non, je ne l'ai jamais calculé. Nous nous sommes occupés non du transport d'intérieur, mais du transport de haute mer. D'ailleurs, nous n'avons pas de bateaux pour ce genre de transport à l'heure actuelle. Nous n'avons pas de bateaux que nous pourrions employer au transport du charbon. Nous avons cinquante-cinq bateaux, mais ils sont tous occupés.

Q. Est-ce que les trois que vous avez nommés...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il en a nommé six.

M. DOUGLAS: Oui.

Le TÉMOIN: Je suppose que vous voulez parler des bateaux construits conformément à notre programme de construction. Il n'y en a que trois de ceux-là.

M. Douglas:

Q. Vous en avez trois dont le nom contient le mot " Canadian ", à part le *McKee*, le *Sheba* et le *Drummond*.—R. Oui.

Q. En avez-vous d'autres à entrepont à part ces trois?—R. Oui, nous avons d'autres bateaux.

Q. Combien de ceux-là avez-vous?—R. Nous en avons quatre, Je crois que quand nous aurons notre flotte au complet nous en aurons six.

Q. Quel est le tonnage des bateaux?—R. Ces bateaux ne peuvent porter beaucoup plus de trois mille tonnes.

Q. Trois mille tonnes?—R. Oui, trois mille tonnes.

Q. L'objection des compagnies de charbon à se servir des vaisseaux de la marine marchande du gouvernement a été qu'ils étaient à ponts?—R. A quoi?

Q. A ponts. Je voudrais savoir combien de bateaux on pourrait avoir?—R. Nous pourrions transporter du charbon, mais je ne puis dire si nous pourrions le transporter aussi économiquement que le *Kamouraska*, ou le *Lignan*, de la *Dominion Coal*, le transportent.

Le président suppléant:

Q. Ils sont construits pour ce transport?—R. Oui.

Q. Je suis sous l'impression que plusieurs bateaux de la marine marchande du gouvernement ne sont pas encore finis?—R. Je crois que toute la flotte sera entre nos mains le 15 septembre. Prenons ce bateau à Toronto—je l'ai vu il y a quelques jours—il est trop avancé, il serait impossible d'en changer le dessin. Quant au reste de la flotte, je crois que les bateaux à finir sont tous des gros bateaux que nous voulons consacrer au commerce d'outre-mer.

Q. Voici la situation: La Nouvelle-Ecosse a du bon charbon, du charbon bitumineux de la meilleure qualité. Montréal a besoin de ce charbon, et Montréal, et tout le

district de Montréal, l'importent maintenant des Etats-Unis, et ils envoient des millions aux Etats-Unis, mettant ainsi le change encore plus contre nous. Je comprends que ce sentiment n'est pas supposé influencer votre compagnie, mais nous voulons faire quelque chose pour augmenter le commerce entre la Nouvelle-Ecosse et le reste du Canada. Y a-t-il quelque chose que votre compagnie pourrait faire pour aider au développement de ce commerce à un point de vue national. Je n'ai aucun intérêt financier en Nouvelle-Ecosse, mes intérêts sont dans l'Ouest, mais je suis assez patriote pour aider au développement de toute partie du Canada.—R. A l'heure actuelle, nos bateaux sont tous employés ailleurs. Nous n'avons que ces six bateaux employés au transport du charbon pour les chemins de fer et je crois qu'ils seront occupés à ce travail tout l'été. Ce sont là de petits bateaux. Je ne suis pas sûr que nous pourrions obtenir des taux de fret qui nous paieraient.

Q. Je suis certainement heureux de vous entendre dire que vos bateaux sont tous employés. On nous a dit en Chambre qu'il y en avait un grand nombre qui ne l'étaient pas.—R. J'aimerais à savoir qui a dit cela. Nous avons cinquante-cinq bateaux aujourd'hui. Le *Canadian Recruit* est à Halifax où on est à remplacer un de ses cylindres brisé au cours de son dernier voyage aux Indes Occidentales. Tous les autres vaisseaux sont occupés. Ils ne sont peut-être pas précisément en mer, mais ils sont à recevoir, ou à décharger, une cargaison. Nous avons un bateau qui transporte un chargement de grain de Port-Arthur à Montréal, et qui fera ensuite un voyage régulier outre-mer. De sorte que tous les bateaux sont employés et je suis certainement peiné d'entendre dire qu'il y en a un grand nombre à rien faire. Nous avons un excellent personnel—je ne veux pas parler de moi-même. Nous avons des employés compétents et ils travaillent aussi fort que s'il s'agissait de leur propre compagnie. Que j'aille aux bureaux à Montréal le matin ou le soir, le dimanche ou les jours de semaine, s'il y a du travail à faire ils sont à le faire. Ces rapports font certainement un grand tort. Vous allez décourager ces employés. Comme vous le savez, il est si facile de décourager les employés et si difficile de les encourager. J'ai dit au comité des chemins de fer l'autre jour, quand il m'examinait, que je ne crains pas de comparer mon personnel à tout autre au Canada. Nous avons fait beaucoup en deux ans et je n'ai pas honte de nos états de service. Je suis fier de travailler aussi fort pour le service.

Q. Je suis heureux d'entendre ces mots.—R. Il n'y a rien qui sente "le gouvernement" dans notre administration; les gens viennent à mon bureau à Montréal et entrent dans ma chambre et tous ceux qui désirent me voir sont reçus. On peut en dire autant des employés et si vous faisiez cela vous verriez vite quelle tâche c'est que de tenir cinquante-cinq bateaux occupés. Nous avons mis les cinquante-cinq bateaux prêts à prendre la mer; nous leur avons trouvé des équipages, des pilotes, des officiers, des mécaniciens et des matelots; nous avons une organisation sur terre pour administrer ces bateaux et une organisation pour le travail des quais; nous voyons nous-mêmes à l'arrimage, au chargement et au déchargement; nous avons aussi nos propres usines pour les réparations faites en dehors de la cale sèche; nous avons un département des magasins qui achète en grande quantité et fait la distribution aux bateaux à un prix aussi bas que possible. Nos bateaux sont donc administrés aussi économiquement que possible. Nous avons des employés compétents. Notre surintendant de marine vient de Yarmouth. Il a fait du service sur les vieux bateaux de Yarmouth, je veux parler de M. Telford—vous devez le connaître, M. Douglas—et son adjoint est un homme du nom de Hatfield—vous devez connaître ces gens, M. Douglas?

M. DOUGLAS: Oui, je les connais.

Le TÉMOIN: Nous avons un surintendant des ingénieurs. C'est un sujet britannique, mais il a vécu au Canada assez longtemps pour devenir Canadien; il vient des îles Shetland, et a passé sa vie sur la mer; de sorte que du premier au dernier nos

employés sont compétents et je n'ai pas honte de ce personnel. Si quelqu'un après avoir passé tout notre travail en revue peut trouver une amélioration à faire, il est le bienvenu. Naturellement, nous avons commis des erreurs au cours des deux dernières années, tout comme les autres; nous avions une tâche difficile quand il s'est agi de préparer les bateaux pour la mer. Personnellement, je me suis rendu au bureau à sept heures du matin pendant les six premiers mois et j'y suis resté jusqu'à minuit, tous les jours, y compris le dimanche.

M. Douglas:

Q. Il y a un blâme que j'entends faire, c'est qu'il n'y a pas une très grande proportion de Canadiens sur vos bateaux?—R. J'ai dit en bas l'autre jour que soixante pour cent de nos officiers et de nos mécaniciens étaient Canadiens. Je l'ai calculé avant de faire le rapport. Quant aux marins, aux employés ordinaires, il n'est pas possible de les choisir. Ils sont avec vous aujourd'hui et Dieu sait où demain. Il en est de même des chauffeurs. Mais nous tâchons toujours d'engager des Canadiens; si on ne le peut pas, on engage des personnes nées dans l'empire britannique et, en dernier ressort, nous engageons des étrangers; il n'est pas toujours possible de choisir, mais l'idée est d'engager d'abord des Canadiens, puis des sujets britanniques, qu'ils viennent de Malte, des Indes Occidentales, ou de tout autre endroit, pourvu qu'ils soient sujets britanniques et qu'ils rendent allégeance au Roi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est là une bonne politique. Avez-vous d'autres questions à demander, M. Douglas? Si non, je voudrais simplement vous dire, M. Teakle, que votre compagnie devrait porter une attention spéciale à ce commerce du charbon et si vous trouvez que vous pouvez aider, vous n'y manquerez pas.

Le TÉMOIN: C'est avec plaisir que je considérerai ce côté de la question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il me paraît si absurde que nous importions du charbon des Etats-Unis pour une valeur de plusieurs millions quand nous avons du bon charbon dans notre propre pays.

Le TÉMOIN: Vous avez raison.

M. Douglas:

Q. Encore une question seulement. Quel outillage de déchargement avez-vous à Montréal?—R. Nous n'en avons pas, mais, comme vous le savez, il y a la *Dominion Coal,* la *Canadian Import,* et la *Century Coal,* en haut du port, près du Moulin à vent. En bas, il y a la *Dominion Coal,* à Hochelaga.

Q. Ce sont là les seules compagnies de déchargement?—R. Les seules ayant un outillage permanent. Il y a bien aussi les barges—les barges à grain, mais je suppose que ce charbon serait consigné à l'une ou l'autre de ces compagnies et qu'elles verraient au déchargement.

Q. Je vais vous dire pourquoi je demande cela: c'est qu'au cours des témoignages on a parlé de la question du déchargement d'une grande quantité de charbon à Montréal, pour transport à Toronto par voie ferrée?—R. Oui.

Q. En se servant de l'un des embranchements à cet effet?—R. Oui. Est-ce que l'on prétendait que les facilités n'étaient pas suffisantes?

Q. Je voulais vous demander...—R. Je vous demande pardon.

Q. Ce que vous suggéreriez; s'il serait bon que la marine marchande du gouvernement canadien ait son propre outillage de déchargement et quels en seraient les avantages?—R. Il faudrait prendre cela en considération, M. Douglas. C'est une question très importante que vous posez là et il faudrait l'étudier et aussi trouver un endroit où installer cet outillage.

Q. Vous ne voyez pas de difficultés insurmontables en supposant que l'on puisse transporter du charbon à Toronto? D'abord, il y a le coût du transport à Montréal, puis le déchargement à Montréal et le fret à Toronto. En supposant que toutes ces

choses puissent se faire à un prix raisonnable, vous ne prévoyez pas de grandes difficultés?—R. Je n'en vois pas. Le plan n'est pas impraticable. C'est une question de revenus, M. Douglas, une question de savoir si la chose paierait. L'outillage demanderait la dépense de certaines sommes d'argent. Il faudrait charger quelque chose pour l'usage de cet outillage, car il ne serait pas juste de considérer cette dépense comme perte. Maintenant, il appartient au président de la marine marchande du gouvernement canadien de dire si on serait prêt à adopter une telle politique. Je préférerais que vous référiez les questions de cette nature au président lui-même, car lui seul peut décider ces questions d'administration. Mes réponses sont données purement au point de vue de ma position de gérant; je ne fais que donner mon opinion sur ce qui peut se faire économiquement ou non. La politique d'administration est dirigée par le président et le bureau de direction.

Q. Je suppose qu'il existe de bonnes relations d'affaires entre la marine marchande du gouvernement et les chemins de fer du gouvernemnt?—R. Oh, oui; je dis que c'est "un même corps à deux bras". Nous travaillons de concert autant que possible et comme je le disais en bas nous sommes un important adjoint l'un à l'autre. Je maintiens encore ceci: il est très important que les chemins de fer du gouvernement aient une marine marchande, et c'est là une merveilleuse combinaison pour le Canada, et le public au Canada, à part vous, messieurs, n'apprécie pas ce que nous avons.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je l'apprécie.

Le TÉMOIN: J'ai dit "à part vous, messieurs."

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je n'en revenais pas quand j'entendis dire l'autre jour en Chambre que ces vaisseaux étaient inactifs.

M. DOUGLAS: L'autre jour, j'ai reçu de Buenos-Ayres une lettre disant que, vu le manque de cargaisons pour les bateaux de la marine marchande du gouvernement canadien, on pourrait peut-être établir un commerce de charbon entre Buenos-Ayres et le Canada.

Le TÉMOIN: C'est là un fait.

M. DOUGLAS: Et voilà le résultat de la publicité donnée à cette assertion, que les bateaux étaient sans cargaisons. Il est très dangereux de dire des faussetés au sujet de tout commerce, car elles se répandent très vite.

Le TÉMOIN: Il n'y a pas à cacher qu'un certain nombre de ces bateaux durent rester à Halifax un peu plus longtemps que nous ne l'aurions voulu, mais ils étaient à subir des réparations; quand il ne fut plus possible d'obtenir des cargaisons complètes pour tous les bateaux, au lieu de les tenir tous à fonctionner, nous avons pris soin de nos contrats avec un nombre limité de bateaux de façon à réduire les dépenses; entre temps, nous faisions les réparations nécessaires. En faisant l'examen complet des bateaux tous les trois ou quatre ans, en les peinturant et en les réparant, on prolonge leur durée. Nous avons profité du ralentissement dans les affaires pour nous occuper de ces réparations et, quand les affaires reprirent, nous étions prêts. C'est ce que j'appelle de la prévoyance.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A mon avis, c'est là de la bonne administration.

Le TÉMOIN: C'est ce que j'ai dit l'hiver dernier. Prenez, par exemple, l'expérience faite sur l'*Empress of France*—un gros bateau à passagers—cela peut prendre deux mois pour en faire l'examen complet. S'il s'agit simplement d'une certaine réparation à faire, on peut la faire si le bateau saute un voyage. Chaque année, il nous faut mettre nos navires en cale sèche; les règlements au Canada l'exigent; parfois, il nous faut les radouber deux fois par année; ils sont peinturés et nettoyés, etc. Si l'on agit de la sorte à une époque où les affaires sont tranquilles, tout en maintenant des relations commerciales entre le Canada et les autres marchés, et on les maintiendra en voyant à ce que d'autres navires desservent deux ports, je ne puis pas dire autrement que c'est une bonne affaire, bien que deux ou trois ou quatre navires soient station-

naires à Halifax. Je me demande qui pourrait bien me prouver que ce n'est pas pratique de faire les réparations aux navires pendant que les affaires sont tranquilles.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Je ne m'y connais pas beaucoup en fait de navigation; mais tout ce que vous dites semble très juste et je me sens bien disposé à l'appuyer.

Le TÉMOIN: Le monsieur qui est là avait parfaitement raison lorsqu'il a parlé du nettoyage d'un navire. Une coque bien nette augmente la vitesse; s'il se trouve que cette coque soit encrassée, le navire perd en vitesse d'un demi-nœud à un nœud et consume la même quantité de houille.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: Je vous remercie, M. Teakle. Nous avons aujourd'hui une lettre de la *Hillcrest Collieries, Limited*, de Montréal. Vous vous rappelez que nous leur avons demandé de comparaître devant ce comité mercredi; nous avons reçu la lettre suivante ce matin:

> "Nous accusons réception de votre télégramme nous ordonnant de comparaître devant le comité du combustible, à 10 heures 30 du matin, le mercredi 25 mai, et nous ferons en sorte d'être présents.
>
> Votre tout dévoué,
>
> (Signé) J. M. MACKIE,
> *Directeur-gérant.*"

Allons-nous ajourner jusqu'à mercredi?

Le comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 425,
LE MERCREDI 25 MAI 1921.

Le comité spécial choisi pour faire enquête sur toutes les questions relatives à l'approvisionnement futur de combustible au Canada s'est réuni à 10.30 heures sous la présidence de M. Steele, président.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous communiquer une lettre que j'ai reçue de M. R. C. Vaughan, vice-président des chemins de fer Nationaux canadiens, en réponse à certaine déclaration qu'a faite M. Thomas Britt, représentant de la compagnie de chemin de fer Canadien-Pacifique. Il désire élucider un ou deux points. La lettre se lit comme suit:

Cher monsieur,

Au cours d'un voyage que je fais en ce moment dans l'Ouest, j'ai eu l'occasion de lire, pour la première fois, le témoignage que M. Britt, agent général du combustible, réseau de l'est du Pacifique-Canadien, a rendu devant votre comité. Je constate que plusieurs fois M. Britt déclare qu'il lui faudrait prendre un risque s'il commandait de la houille par voie ferrée aux mines situées sur le parcours des chemins de fer Nationaux canadiens, car cette houille pourrait bien être confisquée. Je ne puis pas croire que M. Britt fût sérieux lorsqu'il a dit cela. C'est vrai qu'il y a deux ou trois ans, à une époque où tout le monde avait de la difficulté à se procurer une quantité suffisante de charbon, le Pacifique-Canadien acheta de la houille de mines que, si je ne me trompe, il n'avait jamais favorisé auparavant, et offrit un prix de beaucoup plus élevé que celui qu'on payait dans les environs. Cette année-là, le chemin de fer Intercolonial était à court de houille et je comprends qu'il lui fallut confisquer environ 5,000 tonnes de charbon pour lesquelles d'ailleurs le paiement fut effectué en temps et lieu.

Le comité devrait se rappeler toutefois que les exigences de la guerre furent la cause de ceci et que dans les conditions normales, il n'était plus nécessaire de confisquer le charbon.

Durant la guerre, et même l'an dernier, les chemins de fer des Etats-Unis ont confisqué des centaines de wagons chargés de houille qui nous étaient envoyés des mines américaines; mais en temps normal, des choses comme celle-là ne se produisent pas.

Je tiens également à faire remarquer que M. Britt et M. Price ont déclaré que le seule manière pour eux d'importer du charbon à Montréal c'était de le faire venir par eau; que pour aucune considération ils voudraient transporter la houille, par voie ferrée, des mines de la Nouvelle-Ecosse, sauf peut-être la quantité dont ils pourraient avoir besoin au Nouveau-Brunswick, une quantité, a déclaré M. Britt, qui ne dépasserait guère plus de 100,000 tonnes. Je ne pense pas que jamais cette houille ait été confisquée. De fait, je crois que M. Britt a déclaré que sa compagnie avait également fait transporter cette houille par voie d'eau de Sydney à Saint-Jean.

J'ai cru bon de rétablir la situation auprès de votre comité en lui démontrant qu'en temps ordinaire on ne confisque pas de charbon et que ce n'est que dans ce cas particulier que l'Intercolonial a confisqué de la houille appartenant au chemin de fer Canadien-Pacifique.

Votre tout dévoué,

R. C. VAUGHAN,
Vice-président.

M. McKenzie: Je désirerais interroger de nouveau M. Hudson dans le but d'obtenir plus amples renseignements sur les produits secondaires du coke. Je propose, appuyé par M. Chisholm, qu'il soit rappelé.

La motion est adoptée.

Joseph G. F. Hudson est rappelé et examiné.

M. McKenzie:

Q. Seriez-vous assez bon de nous dire ce que vous savez sur les produits secondaires de la houille lorsqu'on s'en sert pour fabriquer du coke? Je crois que je vous ai vu en possession d'un tableau couvrant trois années. Je ne m'attends pas à ce que vous le citiez de mémoire?—R. Non. M. McKenzie a vu ce tableau en haut dans la chambre du Dr Steele. Je crois que les produits secondaires dérivés de la fabrication du coke sont au nombre de 250. Ce sont les compagnies chimiques et de produits secondaires qui ont calculé cela; elles s'opèrent en grande partie au moyen du reflux des gaz du coke. A Sydney, on obtient très peu de ces produits secondaires car on ne s'en occupe pas. Je pense qu'à Sydney on n'obtient que sept produits secondaires. Je parle de mémoire. Ce sont le toluène, le benzole, le naphte dissolvant, l'ammoniaque liquide, le sulfate d'ammoniaque et un ou deux autres produits secondaires dérivés de ce dernier.

Q. Naturellement, le goudron est un produit secondaire?—R. Oui, il provient des fourneaux à coke.

Q. Et le coaltar?—R. Oui.

Q. Avez-vous mentionné l'ammoniaque?—R. Oui.

M. Chisholm:

Q. Qu'emploie-t-on comme succédané de la gazoline?—R. On appelle cela maintenant combustible à moteur. Toute la différence se trouve dans le dépouillement du toluène et du benzole.

M. McKenzie:

Q. Est-ce un produit secondaire du coke?—R. Oui.

Q. Pourriez-vous citer de mémoire les produits secondaires de la houille que vous considérez comme ayant une valeur commerciale particulière?—R. Bien, tous ont une valeur commerciale. Actuellement, dans plusieurs grandes villes, et je crois qu'aujourd'hui c'est Philadelphie qui est à la tête, on érige des usines de préparation des produits secondaires; on obtient la houille menue des mines, on la convertit en coke et on la vend aux particuliers pour la cuisson. On fait dans une certaine mesure usage de ces produits secondaires. On s'occupe principalement d'extraire le gaz du coke de même que l'ammoniaque liquide et le goudron et d'obtenir du sulfate d'ammoniaque, c'est-à-dire que, dans les villes, on se sert du gaz pour la cuisson, du coke comme combustible, du goudron pour paver les rues et du sulfate d'ammoniaque pour le jardinage intense dont il faut d'ailleurs s'occuper aux environs des villes.

M. Cowan:

Q. On s'en sert comme engrais?—R. Oui.

Q. C'est en vérité l'une des choses les plus importantes?—R. Oui.

Q. Elle est très, très utile?—R. Oui, on l'obtient comme cela du sulfate d'ammoniaque.

M. McKenzie:

Q. Ce que je désire savoir c'est ceci: N'est-ce pas un fait que l'emploi de ces éléments qu'on retire d'une tonne de houille devrait avoir pour résultat, ou non, de

réduire le prix de l'article, dont nous nous occupons? C'est-à-dire que si l'on obtient tous ces éléments, si on les capture, pour ainsi dire, et si on les commercialise, ne devrait-on pas pouvoir vendre le coke moins cher que si l'on ne faisait que fabriquer le coke tout seul?—R. Evidemment. Permettez-moi de vous dire que sauf dans certains districts, rares sont les endroits où l'on se sert aujourd'hui du four à dôme pour y fabriquer exclusivement le coke. Tous les fours actuels, situés dans les grandes villes, peuvent fabriquer les produits secondaires de manière à les utilisés aux fins que vous avez mentionnées; ou bien ils sont situés à proximité des fonderies, comme celle de la *Dominion Iron and Steel Company*, où l'on emploie le coke et où l'on se sert aussi des gaz dérivés des produits secondaires.

Q. Pourriez-vous nous dire quelle serait la politique à suivre, soit par le gouvernement ou par les propriétaires de houille, relativement à la production du coke de même qu'à la production des produits secondaires que vous avez mentionnés et qui peuvent être obtenus du coke? Qu'auriez-vous à suggérer à ce sujet surtout en vue de découvrir quelque chose qui remplacerait l'anthracite dans ce pays?—R. Le rapport officiel du contrôleur du combustible traite cette question d'une manière très approfondie; c'est M. Lucas, le surintendant de la division des fours à coke de la *Dominion Iron and Steel Company*, qui en parle, de même que M. Blauvelt, l'un des ingénieurs les plus en vue des Etats-Unis. Leur opinion est comprise dans le rapport final de M. McGrath, le contrôleur du combustible.

Q. Le comité n'est-il pas en possession de ce rapport?—R. Non; mais c'est ce qui a été écrit de plus récent sur le sujet par deux hommes très bien connus dans cette industrie, qui en ont fait une étude toute particulière et qui sont renommés dans le monde industriel, non seulement dans un endroit mais partout.

Q. Pourriez-vous, de mémoire, nous dire succinctement ce qu'ils pensent? Je n'ai pas lu leur opinion.—R. Ils suggèrent que dans les villes d'une certaine importance, on établisse, à proximité, des fours à coke et que le coke obtenu de ces fours à produits secondaires équivale l'anthracite en valeur calorifique; qu'en général, d'une tonne de houille menue, qui est la moins dispendieuse que l'on produise ou que l'on puisse produire, on obtient de huit à dix mille pieds cubes de gaz commercial, de gaz pour la cuisson, et de douze à treize cents livres de coke, environ dix gallons de goudron et deux à trois livres de sulfate d'ammoniaque; que ces fours procureraient le gaz dans les ville pour la cuisine et que le coke remplacerait l'anthracite. Je ne sais pas au juste ce que cela coûterait. Les fours sont très dispendieux actuellement.

M. Cowan:

Q. Avez-vous une idée de combien devrait être la population pour rendre ce projet réalisable?—R. Je crois que M. Lucas base ses calculs d'après des villes de cinquante à cent mille de population, puis de cent cinquante mille à deux cents mille, en tout cas, suivant cette échelle, et il établit la quantité de gaz consommée soit par tête, soit par propriétaire ou locataire. Ce sont des calculs très longs à faire, car ils embrassent le coût de production et autres questions de même nature.

Le président:

Q. Dans les endroits où l'électricité est à bon marché, n'aurait-on pas de difficulté à vendre le gaz?—R. Non, je ne le pense pas.

M. Ross:

Q. Dans ce cas, on ne se servirait du gaz que pour la cuisson?—R. Oui, on ne pourrait guère l'employer à d'autres fins.

M. McKENZIE: Je dois avouer que je n'ai pas été très aimable à l'égard de M. Hudson, car je ne lui ai pas dit que je le ferais redemander.

M. Douglas:

Q. La *Dominion Iron and Steel Corporation* reçoit-elle les produits secondaires des installations qui les fabriquent?—R. Oui.

Q. Produit-on de l'ammoniaque?—R. Oui, je crois qu'on produit sept produits secondaires actuellement; le benzole, le coluole, la naphte dissolvant, l'ammoniaque liquide; puis il y a les goudrons, les sulfates d'ammoniaque et l'ammoniaque liquide. Je crois que c'est ce qu'on produit actuellement.

Q. Pourriez-vous me donner une idée de la quantité de produits qu'on peut obtenir isolément d'une tonne de houille?—R. Non, pas d'une tonne de houille. Cela dépend du fonctionnement des fours. Les calculs sont effectués en masse. Par exemple, je crois qu'on en a compté 120 dans une seule charge de fours à la *Dominion Iron and Steel Company*. Ce gaz est extrait comme étant du gaz de goudron et on retire d'autres gaz au fur et à mesure que la houille brûle dans le four, mais je ne saurais vous dire la quantité. Il me manque les tableaux pour vous donner ce renseignement.

Q. Serait-ce exact de dire que de chaque tonne de houille que la *Dominion Steel Company* emploie, elle retire la moitié de la valeur de cette tonne sous forme de produits secondaires?—R. Je ne saurais répondre à cela, M. Douglas, parce que cette compagnie utilise la quantité entière de goudron. Elle en vend un peu, mais elle en consomme beaucoup pour chauffer les hauts fourneaux, et cette dernière quantité leur rapporte de la même manière, de sorte que je ne puis pas dire exactement ce qu'elle vend. Je ne pense pas qu'elle s'occupe du gaz. Je crois que la quantité de gaz consommé représente peu de chose; c'est le gaz qui provient des fours, le gaz de coke naturellement. Je ne puis pas vous répondre là-dessus d'une façon satisfaisante.

Q. On peut cependant conclure en toute sécurité que cette compagnie retire beaucoup de ce fait?—R. Oui, évidemment, puisque c'est l'une des caractéristiques du commerce en ce moment.

M. McKenzie:

Q. En connaisseur de la houille, que pensez-vous qui serait le mieux: réduire la houille en ces divers éléments à la mine même ou à un endroit quelconque tel que Montréal ou Ottawa?—R. Naturellement, il faudrait prendre le produit tel qu'il sert à la mine. Le produit du coke est très difficile à manier. Je crois que les taux de fret sur le coke sont d'un tiers plus élevés que sur la houille ordinaire à cause de l'espace requis pour le transporter; de sorte qu'il vaut mieux transporter la houille vers les villes.

Q. Si l'on amène le charbon à Montréal, à Ottawa ou à Toronto, on peut plus facilement fabriquer le coke et extraire ces autres produits secondaires dans ces grands centres plutôt que de transporter le coke après qu'il a été fabriqué à la mine? —R. Sans aucun doute, et on obtient le gaz tout aussi bien.

M. Cowan:

Q. Quant à ces produits secondaires qu'on peut avantageusement fabriquer avec notre houille, savez-vous si l'on en importe une grande quantité au Canada?—R. Non, je ne suis pas certain de cela. Il existe une installation à Sydney et une autre au Sault-Sainte-Marie, où on a les produits secondaires; mais je ne connais pas au juste le volume d'importation.

Q. Vous ne savez pas s'ils équivalent à la quantité qu'il faudrait pour approvisionner le Canada en ce moment?—R. Non, cela nécessiterait quelques recherches.

M. McKenzie:

Q. Il y a une chose dont vous êtes parfaitement certain, c'est qu'il y a amplement de la place pour le gaz et le coke?—R. Oui, ceci est indiscutable.

Le président:

Q. Peut-être pourriez-vous préciser cette déclaration? Il y a quelques instants j'ai parlé d'électricité. Dans plusieurs villes de l'Ontario, je crois qu'on a découvert que l'électricité était de beaucoup meilleur marché que le gaz, du moins que celui qu'on vend actuellement?—R. Oui.

Q. Pour faire la cuisine?—R. Oui. Aujourd'hui, le prix du gaz est très élevé à Ottawa; je crois qu'il est au-dessus de $1.30 le mille pieds cubes, et ceci est très cher. Grand nombre de gens se sont procurés des poêles électriques, mais l'installation de ces poêles est très dispendieuse, la pose des fils est dispendieuse.

Q. De sorte que cela dépendrait beaucoup du prix auquel on vendrait le gaz par rapport à la valeur des produits secondaires?—R. Oui, par opposition à la valeur de la chaleur électrique qu'on pourrait obtenir. La fabrication du gaz ne coûte presque rien. Si je ne me trompe, je crois que M. Lucas, dans son témoignage, a déclaré qu'on pourrait ainsi fabriquer le gaz et le livrer à raison de quelque 35 cents le mille pieds cubes; il va sans dire que c'est lorsque la houille se vend à un certain prix.

C'est assez difficile en ce moment d'établir la valeur relative, la valeur commerciale et le prix, car les choses ont changé; ce rapport, M. Lucas l'a fait au contrôleur du combustible il y a à peine plus de deux ans, environ deux ans et demi.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il poser d'autres questions?

M. McKenzie:

Q. Je désire démontrer qu'une fois que nous aurons recueilli et extrait tous ces produits secondaires, nous pourrions avec notre houille faire concurrence au vendeur d'anthracite, et nous pourrions vendre à meilleur marché que si nous ne faisions qu'obtenir le coke.—R. Oui, je le crois; naturellement c'est une question qui, pour être résolue, devrait être étudiée très minutieusement par des ingénieurs en construction et des ingénieurs miniers.

Q. Le président de la *Ottawa Gas Company*, qui a rendu témoignage ici l'autre jour, a déclaré que sa compagnie vendait le coke meilleur marché que ne se vendait l'anthracite?—R. Oui, certainement, ceci est indiscutable. Je crois que le témoignage de M. Dion est très juste.

Q. Il a déclaré que sa compagnie vendait le coke un dollar ou un dollar et demi meilleur marché que l'anthracite?—R. Oui. Je connais certaines gens d'Ottawa qui ne se servent que de coke.

Q. J'ai voulu dire ceci, que si l'on peut fabriquer cette houille en ne lui enlevant que le gaz et le goudron (je crois que ce sont les deux substances qu'il a mentionnées), alors un homme qui obtiendrait tous les produits secondaires du coke, pourrait par là même vendre son coke bien meilleur marché?—R. Je le crois.

M. Ross:

Q. Supposons qu'on envoie de la houille grasse à London, Ontario, où on a installé de ces grands fours, la somme réalisée par les produits secondaires suffirait-elle à contrebalancer le coût du transport?—R. Je le crois. Toute la question est à l'étude tant en Angleterre qu'au Etats-Unis en ce moment. Au Etats-Unis on a fait de grands progrès dans la production des produits secondaires du coke; des villes comme Philadelphie étudient actuellement le problème et je pense qu'Hamilton s'en occupe également jusqu'à un certain point.

Q. Naturellement, ces villes sont très rapprochées des mines de houille?—R. Oui.

Q. Je me demandais si vous aviez calculé la chose à ce point de vue?—R. Non, sauf qu'on peut obtenir de la houille menue pour en faire du coke à un prix moins élevé que du tout-venant ou des criblures.

Q. M. Lucas parle-t-il de cela dans le rapport que vous avez mentionné?—R. Oui.

Q. La valeur des produits secondaires par opposition au taux de transport de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, il a fait une déclaration à ce sujet.

M. Douglas:

Q. Je suppose que vous considérez M. Lucas comme étant l'un des plus grands experts au Canada?—R. Il n'y a pas de doute qu'il a acquis plus d'expérience que n'importe qui ici au Canada. Il est aujourd'hui ingénieur économiste; mais c'est lui qui a lancé ces fours et c'est un homme d'une grande érudition.

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, nous avons ici au milieu de nous M. MacDougall, de la *Nova Scotia Steel and Coal Company,* de même que des représentants de quelques compagnies houillères de l'Ouest. Ils ont été priés de comparaître devant le comité. Dans quel ordre le comité désire-t-il que ces messieurs soient entendus?

M. COWAN: Je suggère qu'on les entende d'après l'ordre qu'ils ont reçu de comparaître. La *Nova Scotia Steel & Coal* est la première.

Le PRÉSIDENT: On leur a tous demandé de comparaître ici aujourd'hui. Le comité désire-t-il entendre M. MacDougall le premier?

M. MCKENZIE: Je suggère qu'ils soumettent leurs notes au comité avant de rendre témoignage. Ma position, qui est, je crois, celle du comité, est que si on en examine un, on doit les examiner tous; quant à moi, je désire avoir l'assurance qu'ils seront tous examinés avant que nous commencions à les questionner.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, nous devrons les appeler si nous voulons leur permettre de déposer leurs notes devant le comité.

M. MCKENZIE: Pouvez-vous citer de mémoire, M. le président, les noms des personnes qui ont été appelées.

Le PRÉSIDENT: M. MacDougall, président de la *Nova Scotia Steel & Coal Company*; le président de la *Hillcrest Collieries,* le président de la *Rosedale Coal Company,* le président de la *Brazeau Collieries.*

M. ROSS: Sont-ils tous ici?

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas sûr de cela. Le représentant de la *Hillcrest Collieries* est ici.

M. ANDREW HAYDON: Je représente la *Rosedale Mining Company, Limited* et la *Brazeau Collieries,* seulement en qualité d'avocat. M. Thompson, le président de la *Rosedale Coal Company* est ici; il est également l'un des directeurs de la *Brazeau Company.* Je soumets la chose respectueusement et termine...

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît. Si le comité veut bien décider dès maintenant l'ordre dans lequel nous devrons procéder, nous marcherons plus systématiquement. Le comité désire-t-il entendre d'abord M. McDougall?

M. COWAN: Je propose qu'il soit entendu d'abord.

M. MCKENZIE: J'ai dit ceci: que dès le début tous les membres du comité croyaient qu'on mettrait sur le même pied toutes les compagnies de houille et ce afin qu'il n'y ait pas de critique de part et d'autre. Supposons que nous commencions avec la *Dominion Coal Company,* qu'elle nous soumette ses chiffres et que les autres compagnies ne soient pas prêtes à procéder? Ce n'est pas le but que nous nous proposons. Nous voulons que si une compagnie est examinée, toutes les autres le soient. Comme condition préliminaire, le comité devrait savoir exactement où il en est, quelles sont les pièces qu'on va lui soumettre, et je pense que nous ne devrions pas commencer à examiner les témoins avant d'avoir parcouru les pièces que nous soumettront les quatre ou cinq personnes que nous allons entendre.

M. COWAN: Je suis d'avis, M. le président, que bien des tribunaux de ce pays ne suspendraient pas les procédures parce que l'un des témoins dans la cause n'est pas

prêt à être examiné. Si certains témoins ne sont pas prêts lorsqu'ils sont appelés, rien ne nous empêche de les examiner un peu plus tard.

M. DOUGLAS: Notre position est celle-ci: il nous faut commencer par quelqu'un et je suis d'avis que ce serait absurde pour un témoin de venir dire: "Je ne tiens pas à rendre témoignage car j'ignore ce qu'un autre témoin va dire." Supporter cela serait souverainement ridicule.

M. MCKENZIE: Je crois que l'analogie qu'on établit ici avec une série de témoins dans une seule cause est ridicule. Nous avons ici des compagnies houillères rivales qui vendent leurs produits sur le marché de concurrence avec les compagnies de pays étrangers, et nous n'avons pas l'avantage d'appeler ici ces compagnies étrangères. En tant qu'il s'agit des mines de l'Ouest et de l'Est, leurs concurrents heureux, dans les grands centres de consommation, ce sont les Américains. Nous ne leur avons pas demandé de venir ici rendre témoignage, et voilà que nous leur montrons notre jeu, que nous faisons en sorte que nos producteurs de houille au Canada, ceux de l'Est comme ceux de l'Ouest, montrent à nos concurrents américains quels sont exactement nos chiffres et tout ce que nous faisons. Cela est préjudiciable à nos affaires; mais je crois que nous agirions encore plus mal si nous questionnions quelques-unes de nos compagnies canadiennes, si nous exigions de voir leurs chiffres, à l'exclusion d'autres compagnies qui rivalisent avec les premières sur le même marché. Je suis parfaitement convaincu qu'elles nous soumettront toutes leurs chiffres si c'est le désir du comité, mais je m'oppose à ce que les compagnies de l'Ouest montrent leurs chiffres alors que les compagnies de l'Est ne le feront pas; je veux que toutes déposent leur dossier ici et qu'on les examine tels qu'ils ont été apportés. Dire qu'on peut établir une comparaison entre un certain nombre de témoins comparaissant devant une cour de justice et les témoins qu'on amène ici est absolument ridicule.

M. ROSS: Je crois qu'avant de commencer, il vaudrait mieux savoir si ces compagnies sont prêtes à soumettre leurs chiffres. On pourrait peut-être entendre M. Haydon.

Le PRÉSIDENT: Dans les circonstances, je crois que la suggestion de M. Ross est excellente; que nous entendions ce que ces différentes compagnies, à leur point de vue, sont préparées à soumettre aujourd'hui au comité.

M. ROSS: Je propose que M. Haydon soit entendu.

M. CHISHOLM: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: M. Ross propose, appuyé par M. Chisholm, que M. Haydon soit entendu.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: M. Haydon, vous ne comparaissez que comme avocat-conseil?

M. HAYDON: Oui, au nom de la *Rosedale Mining Company, Limited,* et de la *Brazeau Collieries, Limited.*

M. MCKENZIE: Où sont établies ces compagnies?

M. HAYDON: La *Rosedale Company* fait affaire dans les environs de Drumheller, et la *Brazeau Collieries* à Nordegg, à l'ouest de Red-Deer, dans la province de l'Alberta. Je dois vous avouer bien respectueusement qu'il a été impossible pour ces compagnies de préparer pour aujourd'hui les états que vous leur avez demandés. M. Thompson est ici il est prêt à rendre témoignage sur les faits d'une manière générale, mais il a été physiquement impossible d'obtenir de la mine les renseignements que ce comité désire. Les directeurs demandent, et je le fais pour ces compagnies, le privilège d'une semaine de plus de temps afin qu'elles puissent préparer les états et les estimations que ce comité est en droit d'avoir.

M. COWAN: La compagnie a-t-elle fait quelque objection pour soumettre au comité cet état du prix de revient?

M. HAYDON: Non, monsieur.

M. COWAN: Etes-vous consentant à soumettre cet état si on vous accorde le temps de le préparer?

M. HAYDON: Voici comment je désire répondre à la question de l'honorable député: Il ne serait pas juste de mettre sous les yeux des concurrents, au Canada et ailleurs, les états du prix de revient de la compagnie; mais la compagnie consent à les soumettre privément au président et aux membres de ce comité, mais non pour publication. Vous comprendrez facilement qu'agir autrement serait tout simplement confier à la discrétion de nos concurrents des renseignements recueillis avec soin et diligence à une époque difficile. Privément et personnellement, on peut soumettre ces renseignements, et on accomplira un effort pour qu'ils vous soient soumis intégralement; mais nous demandons le privilège, si cela peut nous être accordé, de vous les soumettre privément pour vous permettre de les étudier. Je crois que c'est tout ce que j'ai à vous dire.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un du comité désire-t-il poser des questions à M. Haydon?

M. ROSS: On n'a pas accordé aux compagnies Rosedale et Brazeau un délai aussi prolongé que celui qui a été accordé aux compagnie de l'Est pour préparer leurs états. On ne saurait s'attendre à ce qu'elles accomplissent l'impossible.

Le PRÉSIDENT: Nous avons adressé le premier message le 17 mai. Si vous vous rappelez, ce message ne fixait pas de date à laquelle le comité désirait que ces compagnies apparussent.

M. COWAN: Il y a donc huit jours que le premier avis leur a été envoyé.

Le PRÉSIDENT: Le 19 mai, un autre message a été expédié à chacuune de ces compagnies. Ce message se lit comme suit:

> "Vous êtes soumis et requis par la présente d'avoir à comparaître devant le comité du combustible à la Chambre des Communes à 10 heures 30, le mercredi, 25 mai 1921, chambre n° 425."

M. DOUGLAS: Il y a ici un représentant d'une autre compagnie de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: C'est M. Mackie. Désirez-vous qu'on fasse assermenter M. Mackie?

M. CHISHOLM: M. Mackie est-il avocat-conseil?

Le PRÉSIDENT: M. Mackie va rendre son témoignage.

JOHN MACKIE est appelé et examiné.

Le TÉMOIN: En réponse à votre télégramme, monsieur le président, je suis venu à Ottawa et ai apporté avec moi les bilans annuels, les bilans complets de nos opérations. Ils sont imprimés tous les ans et publiés dans les journaux. J'en ai apporté avec moi des exemplaires. Nous ne tenons aucuns livres dans nos bureaux à Montréal; ils sont tous tenus aux mines. S'il faut prendre au mot votre télégramme, cela requerrait quelque temps pour recueillir les renseignements, c'est-à-dire pour vous fournir les détails complets de nos déboursés depuis neuf ans. Cela représente un gros travail. J'ai ici les résultats nets tels que les ont préparés nos vérificateurs et je suis prêt à vous les soumettre.

Le président:

Le comité vous a demandé d'apporter avec vous vos états originaux du prix de revient depuis 1912 jusqu'à date.

M. Douglas:

Q. Je suppose que vous les conservez dans vos bureaux de l'Ouest?—R. Oui. Ces états du prix de revient consistent en salaires, assurance, intérêt, dépréciation, etc.,

et ce n'est pas nous qui les dressons sur une feuille jour par jour ou mois par mois; mais ils sont préparés par nos vérificateurs à la fin de notre exercice et sont compris dans notre bilan annuel vérifié. Les états originaux du prix de revient ne sont que des états partiels faits jour par jour. Est-ce que vous me comprenez?

Le PRÉSIDENT: En tout cas, moi, je vous comprends, M. Mackie.

M. McKenzie:

Q. Quels que soient ces états, vous ne les avez pas avec vous?—R. Réunis, je les ai. C'est-à-dire que j'ai ici l'état préparé par nos vérificateurs, et je ne demande pas mieux que de vous le remettre. En ce qui concerne tous les item qui le composent, les vérificateurs les compilent à la fin de chaque année et les insèrent ici en bloc.

M. Douglas:

Q. Vous n'allez pas me faire croire que vous ne tenez pas compte de ce que vous coûte chaque jour la production de votre houille?—R. Nous ne tenons compte que du coût de la main-d'œuvre.

Q. Et des matériaux?—R. Oui, et des matériaux.

Q. Et de quoi d'autre?—R. Bien, c'est chaque mois que nous établissons ce que nous coûtent les matériaux; nous ne faisons pas le calcul pour chaque jour. Le coût de la main-d'œuvre est calculé chaque jour; mais celui des matériaux, chaque mois. Tout le reste est calculé à la fin de chaque exercice. L'abattage de la houille est un commerce bien différent des autres, pour ce motif que si nous ne faisons aucune opération pendant un mois nos dépenses indirectes courent la même chose et nous ne pouvons les porter à aucun compte puisqu'il n'y a pas de production. Nous ne faisons aucun emmagasinage tout comme une fabrique ordinaire qui supporte les dépenses indirectes du commencement à la fin d'une année. Nous ne sommes pas situés pour emmagasiner la houille. Nous ne pourrions pas vivre s'il nous fallait décharger et recharger de nouveau les wagons et s'il nous fallait supporter la perte causée par le coulage. Il faut que nous chargions les wagons de manière à les expédier tout de suite.

Q. Quelle est votre production quotidienne?—R. Notre production quotidienne elle aussi varie beaucoup. Notre maximum est d'environ quinze cents tonnes par jour. Cette année, notre moyenne est peut-être de sept à huit cents tonnes. Malheureusement, nous avons eu cette année un déficit. Ce commerce subit une grande fluctuation et si nos vérificateurs n'avaient pas soin de préparer notre état du prix de revient, il serait incompréhensible à toute époque. Ce n'est qu'à la fin de l'exercice qu'on peut y comprendre quelque chose.

Q. Ils seraient alors très compréhensibles si nous les possédions à partir de l'année 1912 jusqu'à ce jour?—R. Oui, et je les ai ici.

Q. Vous voulez parler de l'état préparé par les vérificateurs.—R. Oui.

Q. Mais ce n'est pas l'état du prix de revient?—R. Non, celui-là est conservé aux mines.

Q. Avez-vous objection à le procurer au comité?—R. L'état du prix de revient?

Q. Oui, celui qu'on conserve aux mines?—R. Je suis du même avis que ce monsieur qui a déclaré que ces états du prix de revient ne devraient pas être rendus publics et encore moins mis à la portée de nos concurrents. Nous sommes sous le contrôle de l'Etat depuis un certain nombre d'années.

M. Cowan:

Q. C'est-à-dire dans l'Alberta?—R. Oui; nous payons les salaires que le contrôleur du gouvernement nous ordonne de payer. Nous payons 82½ cents de l'heure au cantonnier ordinaire qui n'a pas à courir les risques qu'entraînent les travaux dans la mine.

M. Douglas:

Q. Combien?—R. Quatre-vingt-deux cents et demi de l'heure au manœuvre ordinaire.

Q. A la main-d'œuvre ordinaire?—R. Oui, c'est ce qu'elle nous coûte.

M. Ross:

Q. Est-ce là le salaire le moins élevé que vous payez?—R. Oui; si je ne me trompe, l'an dernier nous avons été jusqu'à payer un mineur $4,200.

M. Cowan:

Q. C'est-à-dire que le salaire entier pour l'année fut de $4,200?—R. Oui.

Q. C'est ce que vous appelez l'ouvrier à forfait?—R. Oui, on le paye tant par tonne.

M. Douglas:

Q. S'occupe-t-il du fonctionnement des machines?—R. Non; il ne nous est pas permis de nous servir de machines dans nos mines. C'est l'Union qui est maîtresse sous ce rapport.

Le président:

Q. Au sujet de ces états du prix de revient que vous conservez aux mines et que nous voudrions avoir ici, si je comprends bien vos paroles, ils ne sont pas complets et ne contiennent pas tout ce que cela vous a coûté pour produire de la houille?—R. Exactement; le sommaire n'en est fait qu'à la fin de l'exercice.

Q. S'ils étaient soumis au comité, en quoi pourraient-ils nous aider à déterminer quelles ont été vos dépenses?—R. Je crois qu'ils vous induiraient plutôt en erreur; vous y verriez la mention de salaires et des matériaux dont on se sert à la mine; mais vous n'y verriez pas le total de nos frais.

Q. De sorte que si le comité désire obtenir des renseignements exacts quant aux frais réels que vous devez débourser pour produire de la houille, ce n'est pas par les états du prix de revient qu'il l'apprendra?—R. Ils ne contiennent pas toute la vérité; vous n'auriez qu'une partie des renseignements et non tous les renseignements.

M. Douglas:

Q. Ne contiennent-ils pas des renseignements assez complets quant au coût de production s'ils ne contiennent pas de renseignements complets quant au coût de répartition, de vente, etc.?—R. Non, tout cela, constitue le coût de production. Le prix de vente ne représente pas grand'chose pour nous. C'est en grande partie aux chemins de fer que nous vendons.

M. Chisholm:

Q. Vous n'avez qu'à décharger votre houille des wagons et c'est tout; il n'y a pas d'autres intermédiaires?—R. Précisément, il n'y a pas d'autre manutention. Nous fournissons la houille aux chemins de fer; c'est là notre principale clientèle.

M. Douglas:

Q. Je suis d'avis, M. McKenzie, que vous pourriez remettre ces états au président. Nous les examinerons et peut-être pourrions-nous vous rappeler cet après-midi.

M. McKENZIE: Quelle est la teneur de la résolution?

Le TÉMOIN: En réponse à votre question, permettez-moi d'ajouter que comme nous sommes sous le contrôle de l'Etat, on a mandé chez nous un vérificateur qui avait des ordres de ne pas divulguer les chiffres des compagnies rivales de la région, et je suis d'avis que ce comité devrait prendre la même attitude. Je crois qu'on devrait nous donner l'assurance que si nous lui confions nos chiffres, il ne les divulguera

pas à nos concurrents. Il y a une grande concurrence parmi nous de même qu'avec les Américains. Lorsqu'en 1911 éclata la grève qui dura huit mois, nous avons perdu à l'avantage des Américains un marché que nous n'avons jamais reconquis. Il y a plus de dix ans aujourd'hui que nous avons perdu ce débouché. Les mines de Washington qui se trouvent au sud des nôtres, mais de l'autre côté de la frontière, ont reçu de ce fait une telle poussée, que nous n'avons jamais pu reprendre le terrain perdu. Nous pensions tout naturellement que c'était le marché tout désigné pour nos produits. Nous l'avons perdu, et je me demande si jamais nous le reprendrons de nouveau, car nos salaires sont très élevés. La *United Mineworkers of America* exerce son contrôle sur nous; elle s'occupe tout d'abord de sa propre famille, et je suis d'avis que c'est sans raison aucune qu'on augmente les salaires de temps à autre. Je crois que c'est malheureux pour les Canadiens qui demeurent dans l'Ouest et je crois que c'est malheureux au point de vue international, ou national, car les produits de nos mines ne s'écoulent pas aussi librement qu'ils devraient le faire. C'est la propagande ouvrière telle qu'organisée par la *United Mineworkers of America* qu'il faut blâmer car c'est elle qui a mis un grand nombre de nos mines de l'Ouest dans la situation où elles se trouvent aujourd'hui. Pour ne parler que de notre région, il n'y a aujourd'hui en opération que la moitié des mines qu'on exploitait il y a dix ans lorsque je suis allé là-bas; l'autre moitié a sombré; cet état de choses est déplorable.

M. COWAN: Oui, mais je crains que le témoin n'ait pas du tout étudié un point de la situation. Il nous dit qu'il paye 82½ cents de l'heure la main-d'œuvre. Il nous a dit aussi que l'union ne permettait point l'usage de certaines machines. Tout cela élève indubitablement le prix de la houille. C'est probablement là la cause de tout ce que vous avez dit. Les gens du Canada occidental croient que les compagnies sont des profiteuses et vous ne pouvez pas leur ôter cela de l'idée. Nous désirons savoir exactement la vérité. Les gens de Regina vous diront que les compagnies font des profits énormes et je me figure que c'est la même chose à la Nouvelle-Ecosse. Je suis donc d'avis que si vous confiez à ce comité, au lieu de les lui refuser, les renseignements qu'il demande, vous vous rendrez à vous-même un service.

Le TÉMOIN: Mon cher monsieur. . . .

M. Cowan:

Q. Nous avons dû lutter contre cela pendant tout le mois dernier.—R. Je vous avoue que notre intention est de nous mettre à la disposition du comité autant que nous le pouvons.

Q. La déclaration que vous payez $4,200 par année à des hommes est pour moi toute une révélation. Il y a six semaines que je m'occupe ici de cette question et je n'ai obtenu ce renseignement que ce matin?—R. Ceci n'est pas général. Nous avons payé jusqu'à concurrence de ce chiffre.

Q. Le plus tôt possible cette compagnie se confiera au public canadien, le plus tôt elle sera encouragée. Le sentiment public vous est hostile aujourd'hui, peut-être aussi, bien à tort?

M. Chisholm:

Q. C'est le plus fort salaire que vous payez?—R. Oui.

Q. Quelle est la moyenne des salaires que vous payez?

Le PRÉSIDENT: Allons-nous examiner M. Mackie à ce sujet? Si oui, qu'on se comprenne. Nous lui avons demandé de renseigner le comité au sujet de la production des états du prix de revient. Il s'est rendu à cette demande. Désirez-vous le questionner davantage?

M. Ross: Je crois que nous avons examiné M. MacDougall d'une manière générale comme témoin, et je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas de même avec M.

[M. J. Mackie.]

Mackie aux fins d'obtenir tous les renseignements dont il peut disposer. Nous nous occuperons ensuite des états du prix de revient. M. Mackie peut fournir une foule de renseignements très utiles au comité, et je crois que nous devrions les lui demander.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai aucune objection. Le comité a décidé d'entendre une déclaration au sujet de la production des états du prix de revient. Le témoin est prêt à être examiné. Le comité a décidé de plus que nous ne devrions pas assermenter ce témoin car il ne devait faire qu'une déclaration. Désirez-vous que nous l'assermentions comme un témoin ordinaire?

M. COWAN: Je crois que nous devrions l'assermenter.

JOHN M. MACKIE est appelé, assermenté et examiné.

Le président:

Q. Vous êtes l'un des officiers de la mine Hillcrest?—R. Directeur-gérant.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous ce poste?—R. Environ dix ans.

Q. Où vos biens se trouvent-ils situés?—R. A l'embranchement de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, sur le Pacifique-Canadien, dans l'Alberta méridionale.

Q. Depuis combien de temps vos mines sont-elles en exploitation?—R. Dix ans.

M. Cowan:

Q. Au sujet de ces machines, dites-vous, les unions vous empêchent de vous en servir. Pourquoi s'y objectent-elles? Pour quel motif?—R. Je ne puis pas répondre à cela, Tout ce que je sais, c'est par ouï-dire. Les unions sont, en général, hostiles à l'emploi de machines automatiques.

Q. Prétendent-elles qu'elles sont dangereuses dans ces mines?—R. Oh! oui.

Q. Si l'on vous autorisait à vous en servir, cela aurait-il pour résultat de faire baisser le coût de production?—R. Je crois que oui.

Q. A qui, avez-vous dit, vendez-vous la plus grande partie de votre houille?—R. Aux chemins de fer .

Q. Quels chemins de fer?—R. Tous ceux qui désirent l'acheter. C'est une houille dite " steam". Nous produisons du steam, qui est un lignite.

Q. Auprès de quel chemin de fer sont situées vos mines?—R. Le Pacifique-Canadien. Nous vendons en grande partie au Pacifique-Canadien. Nous vendions aussi au *Spokane International* et au *O. W. R., and N.*, mais comme je vous l'ai dit auparavant, nous avons perdu cette clientèle. Il nous était impossible de faire concurrence.

Q. C'est-à-dire que dans votre région le prix est tellement élevé que vous ne pouvez pas rivaliser?—R. Oui, il est trop élevé par rapport aux taux qui prévalent à Washington.

M. Ross:

Q. Voulez-vous dire que les taux ont augmenté dans votre région, au point que vous ne puissiez lutter avec ceux de Washington?—R. Non, pas précisément.

Q. Quelles sont alors les autres causes?—R. La principale, c'est ce qui s'est produit en 1911 alors que nos hommes sont restés en grève pendant environ huit mois. Une mine ne saurait demeurer inoccupée sans coûter à la compagnie une somme très considérable, et l'essor que les mines de Washington ont pris leur a permis de nous dépasser au point que nous ne puissions plus les atteindre. Nous avons perdu le marché ainsi que la première place que nous occupions. C'est ainsi qu'il faut l'entendre. Si vous retirez un garçon de l'école pendant huit mois, il lui faut travailler bien dûr pour rattraper ses camarades.

[M. J. Mackie.]

M. Ross:

Q. Son instruction est interrompue?—R. Oui, et la perte se fait sentir dans l'organisme entier; aussi, la question des grèves ajoute-t-elle beaucoup à nos frais. Cette perte que l'on subit pendant le chômage est un item à considérer.

Q. N'y a-t-il pas eu des grèves à Washington à la même époque?—R. Oui, il y a même une grève actuellement là-bas. Les organisations ouvrières ne manquent pas de finesse. Sauf une exception—la grève de Homestead—une grève américaine ne dure jamais bien longtemps. On se dit: "Voilà, nous allons perdre nos positions sur ce marché, nous faisons mieux de nous remettre à l'œuvre"; tandis que dans notre cas, je suis fermement convaincu qu'on a délibérément tenu nos mines stationnaires en 1911.

Q. Qui a fait cela?—R. L'union.

Q. Une union américaine?—R. Oui.

Q. Lorsque vous dites "délibérément", prétendez-vous qu'on l'a fait dans le but de vous nuire au bénéfice des mines américaines?—R. J'ignore qui il faut tenir responsable; mais je crois que c'est la propagande. On s'est emparé du marché de Regina, l'un de nos meilleurs débouchés, et il nous a fallu des années pour le reprendre.

Q. Vous croyez que cette propagande était faite dans le but de les avantager à votre détriment?—R. Non, je ne pense pas qu'on l'ait faite pour nous nuire; mais je crois que, avares de leurs propres intérêts, ils se sont peu souciés des nôtres dans l'Alberta méridional.

Q. Cela provient-il du fait que c'était une union américaine?—R. Comme c'est l'union américaine qui fut responsable de la grève, je ne vois pas qu'on puisse imputer le blâme ailleurs.

M. Cowan:

Q. Ne savez-vous pas que les gens de l'Ouest canadien sont convaincus que les compagnies houillères de la région font des profits énormes?—R. Non.

Q. C'est pourtant une opinion assez générale.—R. J'en doute beaucoup.

Q. Je demeure là-bas et suis à même de juger de ce qu'on dit.—R. Sur quoi s'appuie-t-on?

Q. Sur le prix très élevé; de plus, on ignore ce que vous nous avez dit ce matin: que vous payez de très forts salaires; on ne connaît rien de tout cela.—R. Si le comité du combustible ne faisait rien autre chose que d'apprendre à la population du Canada que nous payons la main-d'œuvre ordinaire 82½ cents de l'heure, il accomplirait une bonne œuvre, et la population du Canada occidental saurait qui blâmer pour le prix élevé de la houille.

Q. Et puis, lorsqu'on se rend compte des profits énormes que vous réalisez, que pouvons-nous répliquer?—R. Quant à cela, nous pouvons bien le dire...

Q. Je ne tiens pas à me montrer hostile à la main-d'œuvre ni à la région, mais je tiens à découvrir la vérité, et pour la découvrir il faut que je sois au courant des bénéfices réalisés. Je ne suis pas opposé à ce que les compagnies réalisent un bon profit—un profit raisonnable—pas le moins du monde?—R. Voici l'état de nos vérifications pour la période, de 1912 jusqu'à la fin de. . .

Le président:

Q. Je crois que vous avez fait une déclaration au sujet de cet état et de la façon dont le comité devait s'en servir?—R. Oui. Je suis d'avis que le comité rendrait service à tous les intéressés s'il décidait de garder pour lui toutes les données relatives aux frais, données qui sont soumises à cette enquête, et je demande respectueusement qu'il le fasse.

M. Douglas:

Q. Mais non pas en ce qui concerne les salaires que vous payez?—R. Non; les salaires que nous payons de même que le prix que nous exigeons pour notre houille, tout cela c'est du domaine public, et le public a le droit de les connaître.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du comité au sujet de cette requête?

M. COWAN: Je voudrais savoir ce que pense le président quant à la question de garder privément des documents reçus au cours d'une enquête publique? Pouvons-nous, pour ainsi dire, entendre des témoignages à huis-clos? Avons-nous le droit de faire cela?

Le TÉMOIN: Je produis ces états pour l'information du comité.

Le PRÉSIDENT: Je dois avouer que je ne suis pas prêt à rendre immédiatement une décision à ce sujet. Je doute beaucoup qu'il soit du ressort du comité d'entendre un témoignage ou de recevoir des renseignements à huis-los. Que nous ayons le droit de le faire ou non, voilà ce que je ne saurais décider pour le moment.

Q. Ces états sont des états annuels, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Ils sont à la disposition de tous ceux qui veulent les voir?—R. Oui.

Q. Il n'y a pas grande difficulté à obtenir un bilan annuel?—R. Non.

Q. D'habitude, ces états sont publiés dans la presse après votre assemblée annuelle? —R. Oui.

Q. En ce cas, il n'y aurait certainement pas d'objection à rendre publique cette partie des procédures?—R. Non, pourvu qu'on ne s'occupe que de cela.

Q. Vous ne vous y opposez pas?—R. Non. Je demande que ces item ne soient pas rendus publics, car si les nôtres sont publiés dans la presse et mis devant le public, ceux de nos concurrents subiront le même sort. J'ignore ce que réalisent nos concurrents, bien que je pense qu'ils ne me refuseraient pas un exemplaire de leur bilan annuel si je le leur demandais; mais ce que vous dites est très vrai; je ne crois pas qu'ils connaissent nos chiffres pas plus que je connais ceux des concurrents qui se trouvent dans notre région, et je ne vois pas pourquoi nous soumettrions ici des renseignements que d'autres que nous s'abstiendraient de fournir.

M. Douglas:

Q. Je ne pense pas qu'aucune compagnie refuserait de produire un état financier car, en vertu de la loi, ne sont-elles pas toutes tenues de le faire?—R. Nous n'avons aucune objection à le soumettre, mon cher monsieur; nous le soumettons avec prière de ne pas le rendre public.

M. MCKENZIE: J'espère qu'il n'y aura pas d'erreur ou de confusion dans la position que nous avons prise. Nous avons adopté une résolution à l'effet d'obtenir certains documents. J'espère qu'on ne se méprendra pas et qu'on n'acceptera pas un document en guise d'un autre.

Le PRÉSIDENT: A l'ouverture de la séance d'aujourd'hui, je pense que le comité a décidé d'entendre les représentants de chacune des compagnies sommées de comparaître devant nous aujourd'hui; que ces représentants doivent faire devant le comité une déclaration relative, pour ainsi dire, à la sommation du comité. Voilà maintenant qu'après avoir entendu les témoins de deux compagnies et alors que nous nous proposons d'entendre ceux d'une troisième, le comité décide séance tenante d'examiner le témoin actuel à l'instar d'un simple témoin, et ce, avant d'entendre les témoins d'une quatrième compagnie. Cependant, le comité n'a pas encore entendu la déclaration de chacune des compagnies. Je suis d'avis qu'il vaut mieux nous en tenir à notre première méthode de procédure: obtenir une déclaration de chacune des compagnies puis décider ce que sera notre politique à l'égard de ces compagnies. De plus, M. Mackie a déclaré qu'il consentait à remettre au comité un certain nombre d'exemplaires du bilan annuel mais qu'il ne tenait pas à ce que ceci fasse partie de la preuve. C'est bien ce que vous demandez?

Le TÉMOIN: Oui.

M. COWAN: Pour ma part, je ne puis admettre qu'à une enquête publique on ait le droit de recevoir secrètement ou privément un témoignage. Je préfère qu'il n'y ait pas de témoignage du tout.

M. Ross:

Q. Ces états font-ils mention du coût de production par tonne?—R. Non, nos opérations ne sont pas mentionnées en détail.

Q. Après tout, n'est-ce pas la seule chose que vous ne teniez point à divulguer?—R. Je ne saurais répondre affirmativement à cela. Veuillez bien croire que je désire aider de toute façon le comité; mais je ne pense pas que mes renseignements devraient tomber dans le domaine public, qu'ils soient mis à la portée de nos concurrents d'ici ou d'ailleurs ou de gens qui, n'ayant pas comme le comité la pleine connaissance des faits, critiqueront le rapport de la preuve, n'en prendront qu'une partie et négligeront les autres. C'est une chose qui se pratique aisément dans une industrie telle que la nôtre.

M. Douglas:

Q. Ne serait-il pas plus équitable de rendre vos déclarations publiques? Il n'y aurait ainsi pas de truc possible. Votre rapport annuel n'est-il pas rendu public du fait que vous le publiez dans les journaux?—R. Vous ne parlez que du rapport annuel et de ce vers quoi il tend.

Q. Nous nous occupons de ce que le comité a devant lui, le rapport annuel?—R. Eh bien! je persiste à demander que la question des profits et des frais soit gardée par le comité et je crois que c'est le moment propice pour le faire. Je ne pense pas que les profits et les frais devraient être connus de nos concurrents d'ici ou d'ailleurs ou du public en général qui pourrait bien ne tenir compte que d'une partie du témoignage puisqu'il n'entendra pas tout ce qui se dira comme ce comité a le privilège de le faire du commencement à la fin de l'enquête. C'est mon seul but lorsque je vous demande cette restriction. Je crois que ce serait vraiment dommage pour l'industrie de ce pays si les gens qui ont une rancune à exercer s'emparaient du témoignage, se servaient d'un fragment pour le répandre dans le pays comme la chose a déjà été faite, non pas par ce comité, mais au cours d'autres enquêtes, ce qui donnerait à la presse de ce pays et au public en général une fausse impression des faits véritables de la cause; et je dis que personne de ceux qui lisent occasionnellement dans les journaux quelques chiffres relatifs à une industrie, n'est compétent pour juger si cette industrie fait des profits excesifs ou non.

M. COWAN: Précisément, et si nous n'obtenons pas tous les faits, comment voulez-vous que nous renseignions le peuple? Nous sommes bloqués à ce point, et à moins que nous n'insistions pour faire observer intégralement nos ordres, je dis que nous devrions rejeter absolument ce témoignage.

M. ROSS: Je diffère d'opinion à ce sujet. Des comités ont siégé déjà en qualité d'exécutifs; tout le monde en était exclu sauf notre rapporteur, et on y a entendu des choses d'un caractère plus ou moins privé. Je ne vois pas pourquoi ce comité ne pourrait pas siéger en qualité d'exécutif et recueillir une preuve, en exclure du rapport ce que nous voulons, et tirer une conclusion de la preuve recueillie à huis-clos. Si notre rapport doit avoir quelque valeur, je crois que nous devrions connaître ces frais. Personne ne tient à nuire à la compagnie ni à livrer ses secrets aux concurrents d'ici ou d'ailleurs; mais je crois que l'on comprendra la nécessité pour nous d'obtenir le renseignement si notre enquête doit être de quelque utilité. Je ne vois pas pourquoi nous ne siégerions pas en session exécutive.

Le PRÉSIDENT: Avant que nous présentions le rapport à la Chambre il nous faudra tenir une ou deux sessions exécutives.

M. Ross: Pourquoi ce témoignage ne serait-il pas rendu au cours d'une session exécutive?

Le PRÉSIDENT: Un autre point se présente. Le témoin nous a déclaré que ces rapports annuels ne mentionnent pas le coût de production par tonne de houille. Pourquoi alors la compagnie nous bourrerait-elle de renseignements qui n'ont aucune valeur pour nous et pourquoi publierions-nous dans nos témoignages dix bilans annuels qui, d'après moi, n'ont aucune valeur ni pour le comité, ni pour le public?

M. COWAN: La compagnie suivante demandera la même chose et nous nous trouverons avec un rapport interminable avant que nos procédures soient terminées.

M. DOUGLAS: Il vaudrait peut-être mieux, à cause du nombre de rapports que ces compagnies vont nous soumettre, ne pas les publier tous. Ceux de deux ou trois ans suffiraient.

M. COWAN: La motion originale comporte la production des états du prix de revient. Je ne crois pas que cet état réponde du tout à nos désirs.

M. DOUGLAS: Ce sont les états annuels.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que ces rapports annuels soient acceptés et inclus au dossier?

M. MCKENZIE: Comme l'a fait remarquer le docteur Cowan, cet état ne comporte pas ce que nous avons demandé. Nous avons demandé les états originaux du prix de revient. Ceux-ci ne le sont pas.

M. COWAN: Pas du tout. Je prétends que nous ne pouvons pas entendre de témoignage à moins qu'il ne soit publié. Il a rendu un témoignage qu'il nous demande de garder pour nous. Au point de vue pratique, il n'a pas rendu témoignage du tout.

Le PRÉSIDENT: Si vous proposez une motion que ce témoignage ne soit pas accepté comme preuve...

M. COWAN: Je propose qu'il ne soit pas accepté comme preuve si c'est nécessaire de faire cette motion, mais je ne le crois pas.

M. MCKENZIE: Ce n'est pas nécessaire de faire une motion à cet effet. Nous siégeons ici à titre de tribunal, et si nous décidons que ce n'est pas un témoignage et que personne ne s'y oppose, une motion n'est pas nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Sauf ceci, que le témoin a déposé ces documents sur la table devant le comité. Je pense que le comité peut en disposer. Si vous vous en rapportez à moi, je déciderai certainement qu'ils ne doivent pas être compris dans la preuve.

M. MCKENZIE: Le fait que le témoin a déposé un document sur la table n'implique pas que le comité ait le droit de s'en servir. Il ne se trouve pas déposé au greffe parce qu'il l'a déposé sur la table.

Le PRÉSIDENT: Le témoin a demandé que le comité reçoive le document, mais qu'il ne le publie point. Si le comité n'a pas l'intention de s'en servir de quelque manière, nous faisons tout aussi bien de le remettre au témoin.

M. MCKENZIE: En ce qui concerne les prérogatives de ce corps vous, M. le président, êtes le seul juge. Tout ce que vous décidez en matière de procédure doit demeurer tant que personne ne le conteste, et en ce dernier cas, on propose une motion interjetant appel de votre décision.

Le PRÉSIDENT: Sauf en ce cas où il n'y a pas de doute que ce document peut être reçu comme preuve si le comité le décide.

M. MCKENZIE: Voici ce que je dis (et le Dr Cowan est d'accord avec moi): Nous avons demandé certains documents, et ce monsieur vient ici avec un document différent. Nous disons que ce n'est pas ce que nous cherchons et que nous ne pouvons pas du tout en prendre connaissance.

Le PRÉSIDENT: Cela ne nous empêche pas de recevoir ce document.

[M. J. Mackie.]

M. McKENZIE: Non, mais je crois qu'il nous faut le véritable article si nous devons recevoir quelque chose.

Le PRÉSIDENT: La question est soumise au comité.

M. COWAN: Puisqu'il ne peut pas être rendu public, je propose que ce document ne soit pas admis en preuve.

McKENZIE: Peut-être suis-je trop chicanier en matière de procédure, mais voilà une motion qui aurait sa raison d'être quand vous aurez décidé de le recevoir. La motion du Dr Cowan serait alors conforme au règlement si, à titre de président, vous décidiez que vous allez admettre ce document en preuve. La motion voudrait alors dire que vous avez tort et que le document ne doit pas être reçu.

M. COWAN: Je crois que M. McKenzie a raison, c'est pour cela que je l'ai demandé déjà.

M. McKENZIE: Vous ne l'avez pas reçu, et il n'y a donc pas de motion à faire.

M. DOUGLAS: Quant à la publication de ces rapports dans les archives, je crois qu'elle serait nécessaire, mais il y a naturellement certaines questions découlant du rapport qui devraient, je crois, entrer aux archives, comme, par exemple, le capital-actions et les dividendes qui ont été payés, comment la compagnie se tire d'affaire, la quantité de charbon qu'elle produit, et toutes choses du même genre; quand à encombrer les procès-verbaux des états financiers de toutes les compagnies, je ne crois pas cela nécessaire. Les parties essentielles des rapports annuels, et la comparaison des sept dernières années, auraient quelque valeur.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions obtenir ce renseignement du témoin.

M. DOUGLAS: Oui, en lui posant des questions.

Le TÉMOIN: Nous désirons aider le comité, mais après tout votre enquête porte sur l'ensemble de l'industrie, et à moins que vous n'ayez les rapports des compagnies moins prospères, vous allez donner au public une idée erronée de l'industrie dans son ensemble, et je crois que vous ne pourrez pas tirer vos conclusions avant d'avoir par devers vous un état de la situation de toute l'industrie dans n'importe quelle partie du pays.

M. Douglas:

Q. Comment pouvous-nous avoir cela à moins d'avoir parcouru chaque rapport en particulier? Il nous faut commencer quelque part.—R. Si vous parcourez les rapports individuels, je crois que vous y trouverez une demande, que le gouvernement a accordé dans ses investigations antérieures, à l'effet que tous ces chiffres soient gardés pour le comité. C'est ce qui a été fait dans le temps. Maintenant, en dépit de la présente enquête, nous ne savions pas ce que faisaient nos voisins, et ce comité ne pourrait pas exposer au public l'état réel des affaires dans l'Alberta, à moins d'avoir obtenu les rapports de toutes les compagnies de la province, et s'il les obtenait pour les neuf dernières années, il saurait, en quelques minutes, si l'industrie a ou non réalisé des profits illégitimes; et je suis convaincu qu'il constaterait que l'industrie n'a pas réalisé de profits exagérés et qu'un grand nombre de compagnies ont été acculées au mur.

M. Cowan:

Q. Voilà, je crois, le point que vous êtes appelé à prouver en premier lieu, parce que c'est la question vitale à l'heure actuelle. Quoi que vous puissiez en penser, le peuple croit que vous faites des profits exagérés. Cela est hors de doute.—R. Désirez-vous que je vous raconte ce qui est arrivé dans notre voisinage immédiat depuis dix ans?

Le PRÉSIDENT: Je crois que le comité avancerait davantage en décidant s'il veut admettre ces documents en preuve. Je crois qu'une simple motion dans ce sens par le Dr Cowan. . . .

M. COWAN: Je soutiens encore que vous n'avez pas le droit, à titre de président, de recevoir ces documents, à moins qu'ils ne soient destinés à la publicité. S'ils doivent être publiés, je n'en ai cure.

Le PRÉSIDENT: Laissons de côté cet argument; le comité a le pouvoir de décider la question, et je laisse au comité de décider s'il désire ou non le recevoir en preuve.

M. MCKENZIE: Pour commencer, ce monsieur qui est au banc des témoins s'oppose, si je comprends bien à la publication de ces rapports. Il croit que cette publication mettrait injustement sa compagnie en mauvaise posture par comparaison avec les autres compagnies. Je crois que nous devrions enregistrer d'une manière ou d'une autre la position prise par le témoin; et je suis d'avis que si nous admettons ces documents en preuve il faudrait les publier. Je crois qu'un acte entraîne l'autre.

Le TÉMOIN: Puis-je dire ceci au sujet de vos remarques: Ce n'est pas une question d'injustice, mais il s'agit de savoir ce que le comité essaie de faire, puis d'entrer dans ses vues et de montrer au public canadien quelle est la vraie situation par rapport à l'industrie houillère dans notre pays. Maintenant, en ce qui concerne notre région, j'expose au comité que l'assignation de Hillcrest, Rosedale et Brazeau n'aura pas pour résultat de donner au comité et au public en général une idée juste de l'industrie du charbon dans l'Alberta; et je demande que toutes les données que nous livrons maintenant soient utilisées sous réserve et tenues en réserve jusqu'à ce que le comité ait obtenu des rapports de toutes les compagnies et soit en état de les fusionner pour connaître la situation d'ensemble de toute l'industrie.

Le président:

Q. Autrement dit, vous demandez que cela ne soit pas publié?—R. Oui, et je commence par le rapport annuel, afin que cette chose-là ne commence pas à paraître avant que les conclusions du comité sur toute l'affaire n'aient été rendues publiques.

M. COWAN: Si vous persistez dans cette demande et que le comité vous l'accorde, nous ferions aussi bien de clore immédiatement les travaux de notre comité.

Le PRÉSIDENT: La seule chose que le comité ait à décider est ce qu'il convient de faire de ces rapports annuels.

M. CHISHOLM: Il y a devant vous, M. le président, une motion proposée par M. Cowan.

M. COWAN: Je propose que rien de ce qui ne doit être rendu public, ne soit admis en preuve.

Le PRÉSIDENT: Cela ne couvre pas tout à fait le cas présent, car nous pouvons décider immédiatement que ce document sera versé aux archives; nous ne sommes pas certains.

M. COWAN: C'est très bien: c'est l'habitude que je prends; les autres peuvent faire comme ils l'entendent.

Le PRÉSIDENT: M. Cowan a fait une motion. Quelqu'un l'appuie-t-il?

M. MCKENZIE: Quelle est cette motion?

M. COWAN: Que nous n'admettions en preuve aucun document à moins qu'il ne puisse être rendu public, ou que toute la preuve admise ici soit publiée.

M. DOUGLAS: J'appuierai cette motion.

M. COWAN: C'est la même chose en sens inverse.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, cela ne résout pas la question de savoir si nous allons recevoir ces rapports annuels.

M. ROSS: Vous n'y arrivez pas par cette motion. Je crois qu'il serait tout à fait injuste de répandre l'information à tous les vents. Nous pourrions nous en occuper en réunion administrative, et si nous agissons ainsi nous atteindrons la fin pour laquelle le comité a été formé.

[M. J. Mackie.]

Le PRÉSIDENT: Il y a devant le comité une motion proposée par M. Cowan et secondée par M. Douglas, portant que toute la preuve reçue soit inscrite aux archives.

M. COWAN: Pas nécessairement, parce que nous pourrions obtenir des dépositions volumineuses qu'il ne serait pas possible de verser aux archives, mais si nous désirons les rendre publiques, nous devrions avoir la discrétion de le faire. Je ne crois pas que nous ayons le droit de les cacher.

Le PRÉSIDENT: Naturellement les archives sont la seule publication sur laquelle nous exerçons notre contrôle. Je ne crois pas que nous devrions entreprendre de publier la preuve sous une autre forme.

M. DOUGLAS: Je ne vois pas quel avantage il y aurait à tirer dans un sens ou dans l'autre de la publication de ces rapports annuels.

Le PRÉSIDENT: Le comité peut-il décider maintenant que nous ne recevrons pas les documents en preuve, puis nous en aurons fini avec cette question? Il me semble que c'est une question très simple à décider.

M. COWAN: L'attitude que je prends est que nous avons ordonné la déposition d'une certaine preuve et d'autres documents nous sont soumis à la place, lesquels autres documents ne sont pas ceux que nous avons réclamés.

Le PRÉSIDENT: Nous nous efforçons de discuter trois, quatre ou cinq sujets en même temps. Occupons-nous d'une seule chose à la fois. Le témoin se déclare disposé à déposer ces documents devant le comité en demandant qu'ils ne soient pas publiés. Qu'est-ce que le comité désire faire de ces documents? La motion de M. Cowan est sur le bureau et est maintenant soumise au comité.

M. MCKENZIE: Je soutiens encore que c'est une question que vous devez décider, monsieur le président.

M. COWAN: C'est aussi mon avis, mais il ne la décidera pas.

M. CHISHOLM: Le président n'a pas dit qu'il ne se prononcerait pas.

M. COWAN: Il n'a pas décidé, ce qui revient au même.

M. MCKENZIE: En pratique, le président doit décider ce qui est ou n'est pas de la preuve.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que je décide la question?

M. COWAN: Je le désire depuis quelque temps. C'est pour cette raison que j'ai proposé ma motion, parce que je pensais que vous ne vous prononceriez pas.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, je décide que ces documents ne seront pas admis en preuve.

M. ROSS: Nous avons certains témoignages au sujet du prix de revient d'une houillère de l'Est. Je voudrais savoir de M. Mackie quel est le coût de production dans l'Ouest, aussi exactement qu'il peut le donner.

M. Ross:

Q. Combien de tonnes de charbon avez-vous produites l'an dernier, approximativement?—R. 300,000, en nombres ronds; ç'a été notre meilleure année.

Q. Et quel était le prix de revient, en comptant le matériel et la dépréciation et les divers articles que toutes les compagnies de charbon ajoutent ensemble pour former le coût total de production? Je ne veux pas dire le prix auquel vous l'avez vendu, mais le prix qu'il vous coûte?—R. Je vais faire de mon mieux pour vous. Je parle maintenant de mémoire, parce que je n'ai pas les données.

Le PRÉSIDENT: Puis-je soulever l'objection suivante. Est-il juste pour le témoin de lui demander de faire une déclaration de cette nature?

M. ROSS: Je ne m'y oppose pas.

Le PRÉSIDENT: Mais le comité peut s'y opposer. Le comité ne désire que des renseignements précis. Le témoin dit, en effet, qu'il n'est pas prêt à fournir des renseignements précis. Je ne fais que soulever la question pour que le comité en délibère.

M. DOUGLAS: S'il dit que l'information qu'il donne n'est pas absolument exacte nous comprendrons cela.

M. ROSS: Il l'a dit.

M. Ross:

Q. Donnez-nous une idée approximative, aussi exacte que possible?—R. Je n'ai pas de chiffres ici et il est impossible de les faire venir.

M. Douglas:

Q. Vous avez fait certains calculs relativement à ce rapport annuel? Qu'avez-vous produit? Dites-le nous?—R. Je vais vous le dire.

Q. Dites combien?—R. D'après mes souvenirs, nous avons produit 314,000 tonnes l'an dernier. Le profit sur cela a été de $106,704, ce qui fait à peu près 53 cents de profit par tonne. Maintenant, ce peut être 320,000 tonnes; je ne suis pas positif.

Q. Peu importe. Combien a-t-il coûté?—R. Naturellement, je ne puis... (Le témoin fait quelques calculs.)

Q. Vous ne calculez pas du tout le prix de revient. Vous avez dû calculer les profits?—R. Je ne puis encore que faire une bonne conjecture, parce que vous demandiez le prix de revient.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous devrions admettre des conjectures.

M. DOUGLAS: Veuillez permettre au témoin de répondre à ma question.

Le TÉMOIN: Quelle est la question?

M. Douglas:

Q. Quel a été approximativement votre prix de revient, l'an dernier? Vous étiez à donner les chiffres de 1920. Vous avez indiqué le rendement et les profits?—R. Je ne vous ai donné le rendement que de mémoire.

Q. Nous avons votre déclaration à ce sujet. Il n'est pas besoin de la répéter. Quel a été le prix de revient?—R. Je crois qu'il serait téméraire de ma part de me fier à ma mémoire pour ces chiffres, qui peuvent induire le comité en erreur.

M. Cowan:

Q. Précisement. C'est pour cette raison que nous voulons avoir les bordereaux de prix de revient pour nous renseigner.—R. (Pas de réponse).

M. Douglas:

Q. Si vous dites que le coût approximatif est de tant et tant, vous n'induirez pas le comité en erreur. Nous ne demandons pas les chiffres précis?—R. Je voudrais vous faire apprécier la difficulté de la question, et pour cela permettez-moi de vous dire que nous avons eu, je crois, trois augmentations des salaires au cours de cette année-là, et notre prix de revient pendant la première période a été de tant—le chiffre m'échappe et je ne puis m'en souvenir. Le prix de revient pendant la deuxième période serait de tant, et celui de la dernière période serait encore de tant. Je ne puis me rappeler les deux premiers prix de revient, mais celui de la dernière période a été de $5.00 la tonne.

Q. $5.00 la tonne a été votre dernier prix de revient?—R. Oui.

Q. Et il y a eu deux augmentations dans la première partie de l'année?—R. Oui.

Q. Quelles ont été ces augmentations?—R. C'est là une chose très compliquée. L'augmentation était basée sur le taux à la journée, sur un pourcentage, un prix de revient par tonne aux mineurs, puis sur l'augmentation du coût de la vie par-dessus

tout cela. Il faudrait un avocat de Philadelphie pour répondre à certaines de ces questions.

Q. Savez-vous à combien cela montait par tonne?—R. Non, je ne le sais pas.

Q. Vous ne savez pas si cela s'élevait, disons, à $1.00 par tonne?—R. $1.00 par tonne d'augmentation dans le prix de revient?

Q. Oui.—R. Depuis le commencement de l'année jusqu'à la fin, en parlant de mémoire encore, je crois que c'est cela.

Q. De sorte que le prix de revient depuis le commencement de l'année?—R. Vous m'avez demandé si cela a coûté $1.00 par tonne et j'ai dit oui, mais je crois que c'est plus.

Q. Et si le prix du revient était de $5.00 à la fin de l'année, il était de moins de $4.00 au commencement?

Le PRÉSIDENT: Quand vous parlez de $1.00 par tonne, il s'agit de salaires?

M. DOUGLAS: Oui.

R. La dernière augmentation ne s'est produite que vers la fin de l'année, disons en octobre, et elle était d'environ $1.50 par jour pour chaque homme travaillant à nos mines. Je crois que l'augmentation à cette époque fut peu sage et inutile, mais il nous fallut l'accorder parce que le contrôleur des opérations des charbonnages en avait décidé ainsi.

M. Douglas:

Q. Etablissez-vous votre prix de revient par grosse tonne ou par tonne de 2,000 livres?—R. Dans l'Ouest, tous nos calculs se font par tonne de 2,000 livres; c'est-à-dire nos prix de revient définitifs. Nous calculons des deux manières. Une partie du travail se calcule à la tonne brute, mais nous vendons aux chemins de fer à la tonne nette.

Q. D'une façon générale, quand vous faites une déclaration de prix de revient, vous mentionnez la tonne nette ou tonne de 2,000 livres?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Vous faites toutes vos ventes aux chemins de fer?—R. Oh, non.

Q. Presque toutes?—R. 70 pour 100.

Q. Combien obtenez-vous de la tonne pour la plus grande partie?—R. Le prix a varié trois fois l'an dernier.

Q. Oui?—R. Le taux était de $5.25.

Q. Etait-ce là votre taux moyen?—R. Non, je ne sais pas s'il était de $5.25 ou de $5.22. Je crois qu'il était de $5.25.

M. Douglas:

Q. Quelle proportion de main-d'œuvre l'item de $5.00 que vous nous avez donné contient-il?—R. Je ne pourrais pas le dire.

Q. Pourriez-vous en donner une estimation rapide?—R. Non, parce que nos bordereaux de prix de revient sont divisés entre une demi-douzaine d'articles différents.

Q. C'est le classement de la main-d'œuvre?—R. Oui.

Q. Sur ces $5.00, quelle serait la proportion totale de la main-d'œuvre?—R. Je ne crois pas me rappeler ces chiffres.

Q. Et vous ne savez pas quel est le coût du matériel par tonne?—R. Non.

Q. Je suppose que vous savez ce que cela vous coûte par tonne pour payer l'intérêt sur votre capital?—R. Non; cela varie d'après le nombre de tonnes que nous produisons.

Q. Avez-vous payé des dividendes?—R. Oui.

Q. Pendant plusieurs années?—R. Nous avons payé 2 pour 100 en 1918, 4½ pour 100 en 1919, et 7 pour 100 en 1920. De 1910 à 1918, nous n'avons payé aucun dividende sur les actions ordinaires.

Q. Quel est votre capital?—R. $325,000 en obligations, $105,000 en actions privilégiées et $1,000,000 en actions ordinaires. C'est là notre capital en circulation.

Q. Avez-vous un certain capital?—R. Non, je dis que ce sont nos actions en circulation, nos actions émises.

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet du taux des salaires dans les mines de la Nouvelle-Ecosse par comparaison avec nos mines?—R. Non, je n'en connais rien. Tout ce que je sais à ce propos, je le sais seulement par ouï-dire; je n'en ai aucune connaissance positive.

Q. Vous avez donné là un taux comme étant celui que vous payez pour la main-d'œuvre ordinaire,—82 cents ½ de l'heure?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous donner au comité d'autres taux courants?—R. Non, pour la bonne raison qu'il se fait beaucoup de travaux par contrats; cela varie, c'est surtout du travail à la pièce. C'est là le seul gros item, un taux fixe, tant de l'heure. La grande masse de nos autres item dépend de ce qu'un homme fait.

Q. Je suppose que les directeurs reçoivent des appointements?—R. Ils ne reçoivent pas d'appointements; ils touchent des honoraires de directeurs.

Q. Ces honoraires figurent-ils dans votre état?—R. Je le crois. Pendant nombre d'années les directeurs n'ont rien touché. Il leur a fallu, comme les actionnaires, se passer de rémunération pendant sept ou huit ans. Cela n'apparaît pas en détail ici.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions que vous désirez poser à ce témoin?—(Pas de réponse.)

Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on que monsieur Mackie soit congédié comme témoin?

M. COWAN: Oh, non; pas encore.

M. MACKIE: Je désirais retourner à Montréal pour y voir à certaines affaires.

M. COWAN: Le fait est qu'il n'a pas déposé les documents que nous avons demandés. Comment voulez-vous le libérer? Nous pouvons prolonger le délai pendant lequel il pourra fournir les renseignements appropriés.

M. Douglas:

Q. Quand vous attendez-vous à recevoir les bordereaux originaux du prix de revient?—R. Il faudra quelque temps pour les préparer.

Le PRÉSIDENT: Si le comité désire poser d'autres questions à monsieur Mackie, je crois qu'il ferait mieux de revenir au banc des témoins.

M. Ross: Monsieur le président, je propose que ce comité s'ajourne maintenant pour discuter notre rapport et que pendant ce temps le témoin ne soit pas libéré. Je propose que nous ajournions pour nous réunir en séance administrative, afin de discuter la rédaction du rapport et les autres matières que nous jugerons à propos.

Le PRÉSIDENT: Il est entendu que vous en avez fini avec monsieur Mackie pour le moment?

M. Ross: Oui, pour le moment, mais il n'est pas libéré.

M. MCKENZIE: J'appuie la motion de monsieur Ross.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par monsieur Ross, et appuyé par monsieur McKenzie, que le comité s'ajourne maintenant et se réunisse immédiatement en séance de l'exécutif.

La motion est adoptée.

Le comité s'ajourne.

Le comité se forme en réunion d'exécutif.

Le comité reprend sa séance à sept heures.

Le PRÉSIDENT: Le comité est prié d'en revenir au règlement. Je crois que le comité désire entendre monsieur McDougall; est-ce correct?

Plusieurs DÉPUTÉS: Adopté.

W. H. McDOUGALL est rappelé.

Le président:

Q. Je dois déclarer, conformément à votre suggestion, monsieur McDougall, que le comité a différé de samedi dernier à aujourd'hui la nécessité de votre présence, et vous vous rappelez que la demande du comité—ou plutôt le désir du comité—s'est exprimé de la manière suivante et qu'un message conforme à ce désir vous a été envoyé, savoir:

"19 mai 1921.

"Vous êtes par les présentes assigné devant le comité du combustible de la Chambre des communes et requis de comparaître à 1 heure 30 de l'après-midi, salle 425, le mercredi, 25 mai 1921".

Un message antérieur vous enjoignait de vous présenter avec les bordereaux originaux des prix de revient de votre compagnie de 1912 à 1918. Maintenant, je n'ai aucun doute que le comité est anxieux de savoir comment vous avez répondu à sa deuxième demande; nous savons que vous êtes ici en personne, mais qu'est devenue la demande de déposition de ces documents?—R. Monsieur le président, et messieurs: J'ai constaté que votre demande constitue une entreprise véritablement formidable et d'exécution très difficile. Les données que vous avez demandées exigeraient la préparation de très nombreux documents, et nous n'avons pas été capables de préparer ces documents dans le délai que vous nous avez accordé.

Je peux dire que la demande de divulgation des prix de revient nous a paru sortir de l'ordinaire et être de nature à créer beaucoup de préjudices à notre compagnie. Nous avons toujours considéré nos prix de revient comme une chose sacrée, et plusieurs fonctionnaires de la compagnie, occupant des positions très responsables en vérité, n'étaient pas admis à connaître les prix de revient; de fait, bien que j'aie été employé en qualité de surintendant général et d'assistant gérant général de la *Dominion Coal Company* pendant nombre d'années, je n'étais pas admis à connaître les prix de revient, bien que je fusse autorisé à signer des chèques représentant la dépense de grosses sommes d'argent. Je mentionne ce fait, monsieur le président, afin de vous donner une idée du soin avec lequel nos prix de revient ont été tenus secrets, c'est-à-dire les derniers bordereaux du prix de revient; et nous avons fait cela spécialement à cause de la concurrence que nous avons subie sur le marché de Montréal et les autres marchés. Nous avons perdu ce commerce pendant la guerre et nous ne faisons que travailler lentement à le reprendre. Il va nous falloir beaucoup de temps pour reconquérir notre position sur ce marché, et en même temps, quels que soient les prix de revient que nous pourrions divulguer ils ne représenteront pas ceux auxquels nous espérons atteindre plus tard. Nous ne considérons pas ces prix de revient comme représentatifs; nous ne considérons pas non plus les prix de revient de 1912 comme représentatifs, parce que les conditions d'alors n'existent plus. Nous croyons que la déposition des bordereaux portant le prix de revient du charbon à nos houillères serait en vérité pour nous un grand inconvénient, qu'elle pourrait constituer un danger à de nombreux points de vue et même entraîner la possibilité d'un sérieux chômage; elle pourrait peut-être avoir pour résultat de priver nos employés de leurs moyens de subsistance. Ceci vous donnera, je l'espère, monsieur le président, une idée du sérieux avec lequel nous considérons la publication d'un état de nos prix du revient. En outre, je crois que d'autres propriétaires de mines de ce pays ont

été priés de déposer leurs bordereaux de prix de revient et ne l'ont pas encore fait. Je soutiens, monsieur, qu'il serait très injuste de demander à notre compagnie de présenter un état de ses prix de revient alors que d'autres ne l'ont pas fait. Je dois dire que quant à nos prix de revient et à l'égard de ce comité personnellement, nous n'avons rien à cacher. Ce n'est pas ce côté de la question qui nous embarrasse; c'est que nous croyons que la publication de ces prix de revient causerait un grand tort à une industrie méritante.

Q. D'après votre déclaration, je suppose, M. McDougall, que nous pouvons conclure que vous n'êtes pas prêt à présenter maintenant au comité ces bordereaux de prix de revient?—R. Je ne suis pas prêt à déposer ces bordereaux de prix de revient maintenant. C'est-à-dire je ne crois pas, en toute loyauté, qu'on devrait nous demander de déposer ces bordereaux de prix de revient qui fourniraient des renseignements à nos concurrents des Etats-Unis, à un moment où des autres producteurs de charbon du Canada ne font pas la même chose. Je dois dire que je n'hésiterais pas, en ce qui concerne ce comité, à examiner ces bordereaux avec lui en toute confiance et à lui donner tous les renseignements qu'il peut désirer et qui peuvent être en ma possession.

Q. Avez-vous les bordereaux sur vous?—R. Je ne les ai pas en ce moment; j'ai sur moi quelques données.

Q. Naturellement, le comité a demandé les originaux des bordereaux du prix de revient. Vous ne les avez pas sur vous?—R. Je n'ai pas les originaux des bordereaux. Je dois expliquer, M. le président, qu'il y a un grand nombre de documents contenus dans des bordereaux originaux. De fait, ce qu'on appelle les originaux des bordereaux du prix de revient, n'est pas du tout, en réalité, les bordereaux du prix de revient; ce sont les registres de certaines dépenses.

Q. M. McDougall, nous ne sommes pas tous au fait de la production du charbon. Je veux dire, tous les membres de ce comité ne connaissent pas les mines de charbon. Nous n'avons pas l'avantage que possèdent les députés de la Nouvelle-Ecosse. Pour l'avantage de ceux qui ne sont pas familiers avec cela, voulez-vous expliquer ce que sont les bordereaux de prix de revient, et quel sont les renseignements qui s'y trouvent?—R. Les bordereaux que l'on appelle ordinairement "bordereaux de prix de revient" à nos mines de charbon, sont simplement des registres de dépenses pour main-d'œuvre et matériel, et pour la force motrice produite soit à la mine elle-même ou à quelque usine centrale pour le hissage du charbon. Dans certains cas ils comprennent les droits régaliens, dans d'autres cas ils ne les comprennent pas. Ils ne sont pas tous conçus suivant les mêmes pratiques. C'est-à-dire, certains groupes de houillères suivent une pratique et d'autres en suivent une autre, mais en général ces feuilles enregistrent des dépenses en main-d'œuvre et matériel.

Q. Il y a un certain nombre de mines sous le contrôle de votre compagnie?—R. Oui. Les houillères de la *Dominion Coal Company* sont dans le district de Glace-Bay. Il y en a dix-sept.

Q. Est-ce que toutes les dix-sept mines suivent le même système dans la tenue de ces bordereaux?—R. Les dix-sept mines suivent virtuellement le même système. Aux mines de Sydney il y a cinq houillères; l'*Acadia Coal Company*, de Pictou, avait autrefois six mines en exploitation, mais certaines d'entre elles sont fermées maintenant; à Springhill il y a trois houillères.

Q. Pouvez-vous dire au comité si les autres compagnies d'exploitation dans toute la Nouvelle-Ecosse emploient le même système?—R. Je doute qu'il y ait deux des compagnies qui emploient le même système.

Q. Quoi qu'il en soit, sur ces bordereaux de prix de revient ne sont pas portés tous les item qui entrent réellement dans le prix de revient?—R. Sur ces bordereaux de prix de revient ne sont pas portés tous les item qui contribuent à constituer le prix de revient.

[M. W. H. McDougall.]

M. Douglas (Cap-Breton) :

Q. Serait-il juste de dire, M. McDougall, que les bordereaux originaux en question représentent le coût réel de production—le prix de revient à la compagnie—et que le coût au consommateur serait le prix de revient final dont vous parlez?—R. Non. Les bordereaux de la *Dominion Coal Company* font mention des droits régaliens; je crois qu'ils mentionnent la force motrice. Mais les bordereaux ordinaires ne tiennent pas compte, par exemple, de la perte du charbon des employés, qui est substantiel dans ces mines aujourd'hui; et ils ne mentionnent pas les pertes pour l'entretien des maisons de la compagnie; il n'y est fait aucune mention de la dépréciation ou déplétion des terrains carbonifères, ni de l'intérêt sur les obligations; aucun de ces articles n'y est inclus, et ils constituent tous, naturellement, une partie importante du prix de revient du charbon. Ainsi encore, les bordereaux de prix de revient ne comprennent pas le coût du transport du charbon des mines aux points d'expédition. C'est-à-dire que les houillères du Cap-Breton, docteur, sont situées le long d'une ligne de chemin de fer—c'est-à-dire, les mines de la *Dominion Coal Company,* sont situées le long d'une ligne de chemin de fer appartenant à la compagnie. Le chemin de fer a une longueur approximative de trente-huit milles. La première de ces houillères que l'on rencontre en voyageant de Sydney vers les mines est distante d'environ dix milles de Sydney, et ensuite, sur une distance de douze milles, environ, des embranchements vont aux différentes houillères. A l'extrémité de la ligne se trouve un port d'expédition, Louisbourg. Les expéditions de charbon se font de cet endroit surtout en hiver. En été, le gros des expéditions se fait de Sydney. La distance du centre de la zone minière aux quais de Sydney est d'environ quatorze milles, et à Louisbourg elle est d'environ vingt-quatre milles. Aux bordereaux de prix de revient, il n'est fait aucune mention du transport du charbon de ces mines aux différents points d'expédition.

Le président:

Q. Je suppose que cela n'a pas besoin d'être inclus dans le prix de revient du charbon quand nous parlons ordinairement du prix de revient du charbon à la mine—cela n'est pas inclus?—R. Les frais de transport doivent trouver place quelque part dans le prix de revient.

Q. Oui, ils entrent dans le prix du charbon lors de la vente?—R. Oui.

Q. A Louisbourg?—R. Oui.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Ainsi les bordereaux de prix de revient donnent le coût à la mine?—R. Ils représentent des dépenses, M. Douglas, en main-d'œuvre et matériel et on les tient sous la même forme surtout pour fins de comparaisons; c'est-à-dire, afin que, mois après mois, les préposés à l'exploitation des houillères puissent déposer deux ou trois ou quatre bordereaux et comparer des différents articles en détail. Par exemple, il y a les frais de l'abatage du charbon à la main et les frais du travail fait à la machine, et les frais de voiturage du charbon des galeries, et les frais du voiturage à niveau, et les frais du voiturage principal du charbon. Tous ces différents articles sont de mois en mois l'objet de comparaisons par les fonctionnaires préposés à l'exploitation, et c'est là en réalité le but de la tenue de ces bordereaux sous la forme qu'on leur donne.

Le président:

Q. Ils sont inclus dans ce que l'on peut appeler vos frais généraux?—R. Non.

M. Cowan:

Q. Cependant, en prenant ces bordereaux et en y ajoutant les autres choses, vous pourriez facilement déterminer ce que coûte la production du charbon?—R. Vous pourriez prendre ces bordereaux.

Q. Pour produire et vendre le charbon?—R. Y faire certaines additions.

[M. W. H. McDougall.]

Q. Vous êtes prêt et consentez à donner à ce comité ces renseignements concernant ces prix de revient du charbon?—R. Oui.

Q. Vous êtes donc capable de le faire?—R. Oui, je peux le faire. Je ne suis pas prêt ce soir, mais j'entreprendrais de le donner en confidence au comité.

Q. Le fait est que vous ne l'avez pas donné?—R. Nous avons constaté que l'entreprise était trop considérable pour le délai accordé.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Vous avez exprimé la crainte que la publication de ces bordereaux de prix de revient amène le chômage dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse. Je suppose que cette crainte de votre part n'est pas réelle, n'est-ce pas?—R. Je dis qu'elle l'est, pour cette raison que nous sommes en concurrence avec les exploitations de mines de charbon les mieux équipées et les plus avantageusement situées qui soient au monde. Ces exploitations se trouvent dans le plus riche pays du monde. Le transport de ce charbon sur notre marché est favorisé par des conditions spéciales. Le marché de Québec est un débouché favori pour le charbon américain. Tout ce qui pourrait fournir à nos concurrents américains une connaissance complète de notre situation, servirait à les mettre en position de nous vendre à meilleur compte et peut-être essayer de nous chasser encore des marchés du Saint-Laurent et de Québec.

M. Cowan:

Q. Pensez-vous qu'ils ne connaissent pas cela?—R. Je ne crois pas qu'ils le sachent.

Q. Voulez-vous me dire que vous ne savez pas ce que coûte la production aux Etats-Unis? Voyons, honnêtement, ils savent quel est pour vous le prix de revient du charbon. Les Américains surveillent le Canada d'assez près. Nous pouvons aller à Chicago et y obtenir au sujet de l'état de notre bétail et de nos porcs et de toute autre chose concernant l'Ouest canadien plus de renseignements que nous ne pouvons en avoir ici. Ils ont tous les renseignements par écrit et ils ont aussi ceux qui vous concernent. Il n'y a pas à sortir de là et ils savent ce que vous coûte la production de votre charbon, et je ne crois pas que vous ayez la moindre raison de craindre qu'ils obtiennent plus de renseignements qu'ils n'en ont maintenant. Ils forcent leurs compagnies à montrer leur prix de revient et vous savez ce que le charbon leur coûte. Tout le monde sait cela. Pourquoi ferions-nous une exception pour vous, ferions-nous de vous notre enfant favori?—R. Je ne crois pas qu'ils connaissent notre prix de revient, et je serais très fâché de faire un pas qui contribue à fournir des renseignements dans ce sens. Quant à la publication de leurs prix de revient, c'est une chose bien simple. La plupart des mines de charbon des Etats-Unis sont une toute autre affaire que les mines de la Nouvelle-Ecosse. La dépense reprise au compte du capital est très faible; le prix de revient est relativement bas.

Q. Je ne puis m'empêcher de penser qu'aujourd'hui l'opinion publique au Canada est votre meilleur atout, et vous n'avez pas conquis cette opinion publique en lui faisant confiance plus que vous ne l'avez fait. Je ne veux pas faire tort à votre compagnie. C'est la dernière chose sur la terre que je voudrais faire. Il me paraît que vous vous faites tort à vous-même par la conduite que vous suivez. C'est là mon avis.—R. Nous ne sommes pas de cet avis. Nous croyons que nous ne pouvons nous permettre de faire connaître ces chiffres.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. L'attitude que M. Wolvin a prise lorsqu'il a donné le prix de revient pour le mois de mars comme étant de plus de $7—il paraissait se glorifier du fait que le prix de revient était si élevé pour ce mois. Puis il y eut la déclaration de M. Elkin, au nom de la compagnie, où il dit qu'on ne veut pas dévulguer les prix de revient parce qu'ils sont trop élevés, qu'ils sont si élevés que la compagnie éprouverait des difficultés à continuer les affaires et à se procurer l'argent nécessaire—Maintenant, la position prise par M. Wolvin est, à mon sens, diamétralement opposée à l'attitude de M. Elkin;

l'un se réjouissait de l'élévation des prix de revient. Sans aucun doute c'est de cette façon qu'il faut interpréter son témoignage, et l'autre craignait qu'ils ne fussent publiés parce qu'ils étaient trop élevés.—R. Assurément M. Wolvin doit avoir été mal compris. J'inclinerais à croire qu'il était très mécontent que le prix de revient fût si élevé.

Q. Pouvez-vous nous dire si ce prix de revient donné par M. Wolvin—savez-vous personnellement si ce prix qu'a donné M. Wolvin de sept dollars et quelque chose est exact ou non?—R. Je crois que pour ce mois, M. Douglas, il n'est pas loin de la vérité.

Q. $7.33?—R. Je ne voudrais pas prendre la responsabilité de le confirmer absolument à un cent près, mais je crois qu'il n'est pas très éloigné de l'exactitude.

Q. Naturellement, vous allez admettre que ce n'est pas là un mois bien choisi pour en indiquer le prix de revient?—R. Mars a été un mois de perte de temps, M. Douglas.

Q. Et le temps a été mauvais?—R. Oui.

Q. En règle générale, le mauvais temps est coûteux pour les affaires de toutes catégories, particulièrement en matière de transport?—R. Oui.

Q. Dans le mois de mars?—R. Oui.

Le président:

Q. Dites-nous, M. McDougall, en faisant une brève revue de l'année dernière, pendant combien de temps l'exploitation de certaines de vos mines ou de toutes vos mines a-t-elle été interrompue? Donnez-nous seulement une idée du temps perdu pour les opérations?—R. Les mines ont été exploitées sans arrêt pendant toute l'année dernière. De janvier à décembre, virtuellement, elles ont été continuellement occupées à la production du charbon. Il y a eu très peu de perte de temps jusqu'après le premier de l'an 1921. La perte de temps était prévue dès l'automne et elle s'est produite après le commencement de l'année; pour être exact, elle s'est produite plutôt en février, à peu près vers la fin. Janvier a été assez bon.

Q. Cet état de choses règne beaucoup aux Etats-Unis à l'heure actuelle?—R. Oui, mais il a commencé plus tôt dans les mines américaines.

Q. Je crois que là il a commencé en octobre et cela a été tout à fait mauvais en novembre et décembre?—R. Bien, pendant les premiers mois de cette année; c'est-à-dire jusqu'à présent.

Q. Qu'arriverait-il dans nos mines si vous ne travailliez que la moitié du temps dans le mois; comment cela augmenterait-il le prix de revient par comparaison avec une mine américaine moyenne qui ne travaillerait que la moitié du temps?—R. Le prix de revient serait de beaucoup plus élevé, parce que chez nous le fonctionnement des pompes et la ventilation et les frais généraux d'entretien sont plus élevés que dans les mines américaines. Nous avons des mines plus profondes et plus d'eau.

Q. Il en coûte beaucoup plus pour entretenir vos mines quand elles ne sont pas exploitées qu'il n'en coûte pour l'entretien des mines américaines quand elles ne sont pas exploitées?—R. En fait, les mines américaines, moins profondes, peuvent être fermées complètement pendant la période d'inactivité. Cela n'est pas possible pour la moyenne des mines de la Nouvelle-Ecosse. Il faut les maintenir en activité.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Sur la question du prix de revient, M. Wolvin a donné $62.50 comme étant le prix des rails de roulage à Sydney, et on lui a posé la question suivante: "A quel prix cela mettrait-il le charbon?" Et il a donné cette réponse: "Le charbon coûtant environ $3.40, il nous faudrait obtenir $62.50." Maintenant, j'estime que cette affirmation de M. Wolvin fixe le prix du charbon, le coût de production. Qu'avez-vous à dire à ce sujet, c'est-à-dire est-ce là approximativement le coût de production du charbon de la *Dominion Coal Company*?—R. Je crois que ce chiffre est réellement plus bas que le coût de production.

M. Cowan:

Q. Pour répéter la question posée antérieurement, vous accordez des primes à cette branche de l'industrie, jusqu'à concurrence de ce montant?—R. Il y a beaucoup de choses à considérer dans cette situation, docteur. Par exemple, ce n'est pas un désavantage pour la compagnie de charbon d'avoir la clientèle des aciéries pour la consommation du charbon, même à bas prix, pour cette raison que d'habitude les employés de la compagnie de charbon trouvent aux aciéries un emploi stable pendant l'hiver. L'organisation se maintient ainsi, et l'accommodation de grandes quantités de charbon est rendue possible à cause du charbon employé par les aciéries. En général les aciéries emploient le charbon menu. C'est la matière fine qui est séparée au crible du charbon tel qu'ils sort des mines, et les aciéries consomment presque entièrement cette qualité de charbon. Le charbon menu n'obtient pas sur le marché le même prix que le produit ordinaire de la mine. En fait, il est très difficile d'en disposer en grandes quantités.

Le président:

Q. Qu'est-ce que vous en obtenez?—R. Depuis des années, le prix payé par la compagnie de l'acier est le prix mentionné par M. Wolvin.

Q. Si vous vendez à d'autres compagnies, quel prix en obtenez-vous?—R. Quelquefois nous en obtenons—tout dépend des conditions—$2.50, $3; quelquefois $3.50. Quelquefois nous obtenons plus, quelquefois moins, mais la demande de charbon menu est très limitée.

Q. La demande varie?—R. Oui.

Q. Je crois que nous avons eu, si je me souviens bien, une déclaration faite au comité à l'effet qu'un représentant de vos mines, le docteur Chisholm, aurait dit que le charbon menu se vendait $1.25.

M. CHISHOLM: $1.50, c'est mon impression, maintenant.

Le président:

Q. Vous ne voulez pas dire qu'il y a là moins de charbon menu que n'en utilise la compagnie de l'acier? Je comprends qu'elle en emploie d'énormes quantités? R. Oui, d'énormes quantités de charbon menu sont produites, docteur.

M. Douglas (Cap-Breton):

Q. Les témoignages établissent, je crois, qu'Inverness produit 30 pour 100 de charbon menu. Ce serait une plus grande proportion que la *Dominion Coal Company?*—R. Malheureusement, c'est là une proportion moindre que celle de la *Dominion Coal Company.*

Q. La *Dominion Coal Company* a plus de charbon menu?—R. Elle en a plus.

Le président:

Q. Vous dites que ce charbon menu a été vendu à la compagnie de l'acier environ $3.40 la tonne?—R. Pas à la compagnie de l'acier. Le charbon menu s'est vendu sur le marché à différents prix. Je ne suis pas sûr du chiffre de $3.40 mentionné par M. Wolvin. Je suis d'avis qu'à un moment de la période de guerre il a été question du prix de $3.40 entre les compagnies, mais je n'ai pas été assez longtemps à l'emploi de la *Dominion Coal Company* cette fois-ci pour me renseigner sur ce point. Je crois que ce n'est pas le prix de revient du charbon, mais cela a pu l'être à un moment donné; en tout cas, c'est le prix d'un sous-produit plutôt que celui du charbon dont on parle ordinairement.

Q. Est-ce tout du charbon menu?—R. La grande masse est du charbon menu, mais le charbon menu est un sous-produit.

Q. Je croyais que vous le faisiez payer $3.40 la tonne assez couramment à la compagnie de l'acier?—R. Si c'est le prix. Je n'ai passé qu'une journée à Sydney de-

puis que je suis à la *Dominion Coal Company,* mais si c'est le prix, je le considérerais comme élevé.

M. DOUGLAS: Je croyais qu'il avait été indiqué comme étant de $1.55.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler du charbon vendu à la *Steel Company.*

M. DOUGLAS: Oui, le premier contrat. Le contrat, tel que je le comprenais, $1.55, mais le prix réel du charbon entrant dans la fabrication des rails était de $3.40. C'est là la déclaration de M. Wolvin, je crois. En réalité, il a mentionné quatre prix, $1.55 prix du contrat, et le prix de $3.40, et à un endroit de sa déposition il a mentionné $6.25; ensuite il a donné le prix du marché, environ $7, comme étant le prix de revient pour ce mois-là; mais le plus clair du témoignage qu'il a rendu porte $3.40 et c'est là le coût du charbon entrant dans la fabrication de rails.

Le PRÉSIDENT: Fourni par la *Dominion Coal Company?*

M. DOUGLAS: Oui, à la *Dominion Iron and Steel Company.*

Le PRÉSIDENT: Et une grande proportion de ce charbon est du charbon menu.

M. DOUGLAS: Oui, mais il se peut qu'il faille en convertir une certaine quantité en charbon menu, je n'en sais rien.

Le TÉMOIN: Je crois que dans l'exploitation ordinaire la proportion serait faible, mais il est vrai qu'à certaines époques il faut convertir le charbon ordinaire en charbon menu, mais en petite quantité.

M. Chisholm:

Q. Si la compagnie de l'acier n'existait pas, auriez-vous de la difficulté à vendre le charbon menu?—R. Il serait en effet très difficile de vendre le charbon menu.

M. Douglas:

Q. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de craindre une concurrence sérieuse de la part des Américains à la suite de cette déposition estimant à $3.40 le prix de revient du charbon. Cela ne causera pas beaucoup de chômage, n'est-ce pas?—R. Si c'était là le prix de revient la compagnie se trouverait dans une forte position, mais je ne puis croire que ce soit le prix de revient.

Q. Vous voulez dire le prix de revient final?—R. Oui, même le coût de production. Je crois qu'il dépasse de beaucoup ce montant.

Q. Pouvez-vous nous donner l'augmentation du coût de la main-d'œuvre depuis douze mois?—R. Je ne sais pas si je l'ai pour les derniers douze mois.

Q. Peut-être serait-il plus facile de prendre à partir du premier de l'an 1920?—R. Je puis vous donner, telle qu'elle m'a été communiquée la somme des augmentations accordées depuis le début de 1916.

Q. Si vous pouvez vous la rappeller, c'est très bien?—R. On rapporte qu'elle est de 130 et 140 pour 100, d'après les calculs faits par les fonctionnaires de la *Nova Scotia Steel Company,* pour la *Dominion Coal Company,* et le montant est légèrement inférieur de 120 à 130 pour 100.

Q. Et je suppose que vous remarquez la différence qui existe dans le contrat avec le C.P.R. en 1912 et 1913 et le prix auquel le charbon était offert aux chemins de fer à Montréal cette année. Elle représente plusieurs centaines pour cent, n'est-ce pas?—R. J'ai omis de dire que, dans ce calcul de la *Dominion Coal Company,* il n'est tenu aucun compte de l'établissement de la journée de huit heures. Ce changement a été opéré en février 1918. En effet, cela représente une augmentation substantielle, mais dans le calcul des augmentations accordées il n'en est pas tenu compte. Le calcul de la *Nova Scotia Coal Company* en tient un certain compte.

Q. Accordez-vous 10 pour 100 pour cela?—R. Moins que 10 pour cent, mais bien près.

Le président:

Q. Que veut dire ce changement?—R. Avant cette époque certains des hommes employés dans les mines où les opérations étaient poursuivies sans interruption travaillaient par équipes de douze heures. Les changement eurent lieu, et ces hommes n'étaient employés que huit heures, mais recevaient les mêmes salaires qu'auparavant pour un service de douze heures. Il y eut aussi d'autres ajustements opérés à cette époque.

M. Douglas:

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de l'augmentation du coût du matériel depuis 1912 ou 1913?—R. Les calculs faits aux mines de la *Nova Scotia Steel and Coal Company* accusent une augmentation de 250 pour cent dans le coût des matériaux.

Q. Le prix du matériel diminue maintenant, n'est-ce pas?—R. Le prix des matériaux commence à baisser.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la proportion de l'augmentation pour les dépenses indirectes depuis 1919 jusqu'à présent? Est-ce que le calcul en a été fait? —R. Pas à ma connaissance.

Q. Pour la déplétion des terrains miniers, accordez-vous maintenant la même proportion qu'en 1914, tant par tonne?—R. Oui, je le crois.

Q. La même chose?—R. Oui.

Q. En dehors de la nouvelle compagnie, la *British Empire Steel Company,* le capital-actions et les obligations restent tels qu'ils étaient en 1914, et il n'y a pas eu d'autre augmentation de capital dans aucune des compagnies?—R. Pas que je me rappelle.

Q. Maintenant je crois que certaines petites compagnies de la Nouvelle-Ecosse vendent actuellement leur charbon aux chemins de fer Nationaux Canadiens à un prix beaucoup plus bas que celui que vous obtenez. Comment se fait-il qu'elles puissent faire cela? Les petites mines peuvent-elles le vendre à meilleur compte que vous? —R. Certaines d'entre elles sont très petites et n'exigent virtuellement aucune dépense au compte du capital.. Elles abattent le charbon des affleurements aux endroits où la veine coupe la surface et dans tous les cas de ce genre ce sont des mines peu profondes. Les frais d'ouverture et d'outillage sont très faibles et les veines de charbon n'ont pas été suivies à une profondeur appréciable de la surface; tout cela contribue à rendre l'exploitation peu coûteuse, tandis que les opérations des grandes compagnies se poursuivent sur une beaucoup plus grande échelle. L'outillage des mines exige une dépense d'argent beaucoup plus forte et l'abatage se poursuit à une plus grande profondeur. A l'origine les grandes compagnies ont commencé de la même manière; elles ont abattu les affleurements, mais comme elles suivaient le charbon plus avant elles furent obligées de dépenser des sommes considérables en nouvel outillage et d'affronter des travaux d'abatage beaucoup plus rudes.

M. Cowan:

Q. La meilleure chose à faire pour le National Canadien et les autres chemins de fer est d'acheter tout leur charbon des autres compagnies et de vous laisser aller. C'est ce que je ferais si j'administrais le chemin de fer?—R. Certaines des compagnies qui soumissionnent pour le charbon ne seront pas capables de le faire bien longtemps.

Q. Il est de bonne politique d'en profiter pendant qu'on le peut. Pendant ce temps vous aurez probablement abaissé votre prix de revient.—R. Pour commencer. . .

Q. Les affaires sont les affaires, vous savez?—R. Absolument. Pour commencer, elles ne peuvent pas produire la quantité requise, et ce n'est qu'une question de temps très court après lequel la plupart d'entre elles seront hors concours. Pendant ce temps, si les grandes compagnies étaient forcées de trouver d'autres marchés, peut-être ne

seraient-elles pas aussi bien disposées à approvisionner le chemin de fer National-Canadien.

M. COWAN: Toute votre situation est une énigme pour moi et je suis incapable de la comprendre.

Le président:

Q. En fait le produit d'une petite compagnie ne se vend pas au consommateur à meilleur compte que celui de votre compagnie?—R. Non, sauf aux chemins de fer.

Q. Pourquoi le consommateur domestique de Halifax n'obtient-il pas le charbon à meilleur marché si les petites compagnies peuvent le produire et le produisent en effet à meilleur compte pour les chemins de fer?—R. Je ne sais pas.

Q. Il me semble que le consommateur de Halifax, d'après les prix qu'on nous a donnés, paie son charbon très cher?—R. En toute justice pour l'industrie du charbon, je crois devoir dire qu'une partie très substantielle du prix de vente à Halifax est ajoutée après l'arrivée du charbon à Halifax.

M. COWAN: C'est la première fois que nous avons ici un témoignage attribuant au détaillant la responsabilité de la hausse des prix.

M. DOUGLAS: M. Dick a dit cela.

M. COWAN: Oui, et c'est le seul endroit où j'ai entendu dire que le détaillant est responsable du prix élevé du charbon. Toute la preuve jusqu'à présent établit que le détaillant s'est montré très modeste. Cela peut être vrai là-bas, mais c'est le seul endroit où nous avons constaté cela.

M. Douglas:

Q. Comme je comprends la chose, les petites mines sont en état de produire le charbon, parce qu'ils n'ont pas d'aussi longs voiturages, à meilleur compte, que la *Dominion Coal Company*; le prix de revient de la *Dominion Coal Company* est attribuable en grande partie—cela résulte d'une affirmation que vous avez faites vous-même dans une déposition antérieure—aux travaux sous-marins et à la longueur du voiturage souterrain. Dans ce cas vous ne pouvez entretenir aucun espoir, vu que ces opérations souterraines vous conduisent toujours plus loin, qu'à l'avenir vous pourrez avoir le charbon à meilleur compte dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Je ne dirais pas cela, M. Douglas; je comprends qu'il nous faut produire le charbon à meilleur compte dans la Nouvelle-Ecosse et que nous devons trouver un moyen d'y arriver. Il y a un détail qui a peut-être été expliqué déjà, mais qui n'est peut-être pas clair pour tout le monde; c'est le fait que l'installation de la *Dominion Coal Company* en 1913 et 1914 prévoyait une production de 5,000,000 tonnes de charbon par année et produisait presque cette quantité; pendant plusieurs jours, à certaines époques, elle a dépassé ce taux. Pendant la guerre la compagnie a perdu plusieurs de ses meilleurs hommes et ces pertes n'ont pas été récupérées. Il en résulte qu'aujourd'hui elle a une installation proportionnée à ce rendement et qu'elle ne produit qu'environ 3,250,000 à 3,500,000 tonnes.

Q. Je croyais que les travaux de développement étaient en retard par suite de la guerre?—R. Il y a développements et développements, mais ce que j'ai à l'idée est le nombre d'ouvertures. Quand j'ai dit que la propriété avait été développée pour un certain rendement, je voulais parler en particulier du nombre de puits et de pentes. Outre cela, il y a le développement intérieur, dont une partie est restée en arrière; mais le résultat de tout cela est qu'aujourd'hui la propriété produit moins des deux tiers de ce que nous l'avions préparé à produire il y a quelques années, et dans ces conditions, naturellement, le prix de revient est plus élevé que celui qui pourrrait être obtenu plus tard si la production augmentait considérablement.

Q. La production quotidienne de la Dominion est-elle maintenant d'environ 14,000 tonnes?—R. Elle est plus près de 13,000, 13,500.

Q. Et il y a dix ans on a produit jusqu'à 20,000?—R. Nous avons produit jusqu'à 20,400 dans une journée.

Q. M. Wolvin a déclaré qu'en une demi-heure la compagnie a voté $5,500,000 pour mettre ces propriétés sur le meilleur pied. Qu'est-ce qui a été fait en vue de l'augmentation de la production et de l'abaissement du prix de revient?—R. Le percement d'un puits près de la Dominion n° 1 a été commencé l'été dernier, et bien que je ne sois pas allé sur le terrain, je crois que les travaux se poursuivent. Ce puits abrégerait très sensiblement le voiturage du charbon de la mine n° 1. On avait l'intention de faire d'autres travaux à d'autres mines, et peut-être de percer un puits à Caledonia, un puits de hissage. Une ou deux ouvertures additionnelles avaient été projetées.

Q. Cet argent est-il encore disponible pour cette fin?—R. J'ai peur que nous n'ayons plus l'argent maintenant.

M. COWAN: Bien, M. le président, il nous reste une minute pour obtenir ces bordereaux de prix de revient. Allons-nous faire rapport à la Chambre que nous ne pouvons les obtenir?

Le PRÉSIDENT: Il va nous falloir ajourner dans une minute ou deux. Y a-t-il quelque chose que vous désirez demander à M. McDougall?

M. MCKENZIE: Combien de temps nous reste-t-il?

Le PRÉSIDENT: Environ une minute et demie.

M. Douglas:

Q. Pouvez-vous indiquer sur-le-champ quelle est la proportion des frais de voiturage dans le coût de production?—R. J'ai peur de ne pouvoir vous donner cela; je ne l'ai pas ici.

Q. Ni la proportion de la main-d'œuvre par comparaison avec le matériel en matière de prix de revient? Dans le cas de l'Ouest, il a été dit que 75 pour cent du prix de revient est attribuable à la main-d'œuvre, et 25 pour cent au matérial. Quel serait le résultat d'une semblable comparaison pour les mines de la Nouvelle-Ecosse? —R. Je crois que la proportion de la main-d'œuvre dans les mines de la Nouvelle-Ecosse serait plus grande.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous ferions mieux de terminer notre interrogatoire.

M. DOUGLAS: A moins que la Chambre ne consente à nous laisser siéger?

M. COWAN: Quelle est l'utilité de siéger quand on n'a pas ici ce dont nous avons besoin? Autant vaut s'en aller.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque chose que vous désirez demander à M. McDougall? Dans l'affirmative, demandez-le avant que la cloche cesse de sonner.

M. DOUGLAS: Quant à moi, rien ne me contentera que les originaux des bordereaux de prix de revient, et pas en confidence non plus.

M. COWAN: Nous pourrions obtenir le pouvoir de la Chambre, mais je tiens pour acquis que nous n'avons pas ce pouvoir à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: En avez-vous fini avec M. McDougall?

M. COWAN: Oui, on peut le laisser aller, mais il ne doit pas être libéré, parce que le libérer serait le dispenser de l'obligation que nous lui avons imposée.

Le comité s'ajourne à 8 heures du soir pour se réunir sur convocation du président.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ 425,
Le samedi, 28 mai 1921.

Le comité spécial nommé pour s'enquérir de tout ce qui se rattache aux disponibilités futures du Canada en matière de combustible, se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. Steele, président.

M. NORMAN GUTHRIE, C.R.: J'ai entendu dire hier qu'il avait été question au comité réuni en séance administrative, de la non-comparution de quatre témoins assignés de la *Nova Scotia Steel Company* et de la *Dominion Coal Company*. Je désire déclarer au comité que je suis entièrement coupable de leur non-comparution. Quand les assignations ont été émises, j'ai compris, d'après la discussion en comité—et je crois être correct en cela—que si M. D. H. McDougall, l'administrateur en chef, voulait comparaître, cela satisferait les exigences du comité, et j'ai conseillé mes clients en conséquence. Maintenant, c'est absolument là la cause de la non-comparution de ces autres témoins. J'ai informé M. McDougall que s'il comparaissait pour donner des explication ou déposer devant le comité les bordereaux de prix de revient, cela serait tout à fait satisfaisant pour le comité. J'ai commis une erreur et j'en suis très fâché, mais je ne veux pas que ces messieurs soient censurés, ni accusés d'avoir manqué de courtoisie ou de respect à l'égard du comité. Quand M. McDougall a comparu mercredi, je crois, vous vous rappelez tous qu'il est allé au banc des témoins exposer les raisons pour lesquelles il ne déposait pas alors les bordereaux de prix de revient. La raison principale était, naturellement, que les propriétaires de mines de l'Ouest avaient informé le comité qu'il leur était impossible de se procurer et déposer leurs bordereaux. Maintenant, je dois dire que j'étais sous l'impression, à la fin de la réunion, que les explications de M. McDougall avaient satisfait le comité. S'il n'en est pas ainsi, je puis faire venir M. McDougall de nouveau, ainsi que tous les autres témoins si le comité le juge nécessaire. Je suggère respectueusement que, étant donné que les propriétaires de mines de l'Ouest ne peuvent apparemment apporter ici leurs bordereaux de prix de revient, ni se les procurer à temps, le comité ne devrait pas les exiger de la *Dominion Coal Company*. Cependant nous sommes entièrement à la disposition du comité dont la décision fera loi pour nous; mais je désire exonérer les fonctionnaires subordonnés de la compagnie de toute accusation de mépris ou désobéissance. Je désire faire comprendre clairement au comité que leur défaut de comparaître est entièrement dû à une erreur de ma part. Je m'étais mépris sur l'attitude du comité. J'en suis très fâché, mais je crois que, peut-être, certains membres du comité conviendront avec moi que telle était l'attitude du comité à ce moment-là, savoir que si M. McDougall, le principal administrateur, comparaissait, on n'exigerait pas la comparution des autres témoins. J'ai agi sous cette impression, et si je me suis trompé j'en suis très fâché.

M. DOUGLAS: Les témoins ne sont pas malades?

M. GUTHRIE: Je ne sais vraiment pas quelle est la position. Voyez-vous, je n'avais eu aucun avis même de la réunion du comité ce matin, et je n'avais reçu aucun avis de la réunion d'hier; et j'ai simplement entendu dire, par la rumeur, que la question avait été abordée par le comité. Je puis me mettre en communication télégraphique avec les témoins. Je ne sais pas où ils sont en ce moment, mais il m'est tout à fait possible de les trouver si le comité croit que leur présence ici importe. J'ai voulu expliquer ce matin que vous ne devez pas les blâmer; c'est ma faute. J'avais compris que le comité serait satisfait de la comparution de M. McDougall.

M. DOUGLAS: Je ne crois pas qu'il y ait rien aux archives qui indique cela.

M. GUTHRIE: Je crois qu'il y a quelque chose.

M. DOUGLAS: J'en serais fort surpris.

M. GUTHRIE: J'ai une assez bonne mémoire, et je me rappelle qu'il y avait des doutes à ce sujet lorsqu'on a discuté la question. Le docteur Cowan ne savait pas exactement qui appeler, et on a fait la remarque que "Ce serait suffisant, si M. McDougall se présentait."

M. COWAN: J'ai fait la remarque que si certains d'entre eux se présentaient avec les états concernant le coût de la production, je serais satisfait, mais malheureusement personne n'est venu.

M. GUTHRIE: M. McDougall est venu.

M. COWAN: Il n'a pas apporté les états du coût de production.

M. GUTHRIE: Mais il a apporté quelque chose d'équivalent. Il a donné une explication au comité à ce sujet, et il me semble que nous l'avons accepté. Je croyais que telle était la situation à huit heures mercredi soir—c'est-à-dire que le comité avait accepté l'explication de M. McDougall. Je n'ai rien entendu qui indiquait le contraire. M. McDougall est à la disposition du comité en tout temps, et il en est de même pour les autres témoins; mais j'affirmerai que nous ne devons pas, et le docteur Cowan sera de cet avis, les obliger à produire leurs états concernant le coût de production à moins que nous exigions la même chose des propriétaires de mines de l'Ouest. Je crois que cela n'est que juste.

M. DOUGLAS: Mais même si on ne produit pas ces états, je crois que ces témoins peuvent rendre témoignage et nous expliquer certaines des déclarations faites par M. McDougall lui-même.

M. GUTHRIE: Je fais peut-être erreur à ce sujet. Je croyais que ces gens avaient été appelés simplement pour rendre témoignage au sujet de ces états. Si vous vous rappelez la première motion du docteur Cowan, vous verrez qu'il ne s'agissait que de cette question, et je n'ai pas songé qu'il pouvait s'agir d'autres choses. Je n'ai jamais cru qu'on ferait subir un interrogatoire général à ces personnes. Si le comité désire les interroger, elles sont à sa disposition. J'ai toujours cru qu'on ne les interrogerait que sur ces états.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du comité à ce sujet?

M. DOUGLAS: A quelle date pourraient-ils se rendre ici?

M. GUTHRIE: Comme question de fait, je crois qu'ils sont actuellement à Sydney et à New-Glasgow. M. Douglas doit être mieux renseigné que moi sur cette question.

M. DOUGLAS: S'ils étaient à Sydney, je le saurais.

M. GUTHRIE: Ils y sont, en tant que je sache. Il y a M. McCann, M. Gordon, M. Merrill et M. McCall. Je m'imagine qu'ils sont à Sydney et à New-Glasgow. En partant demain, ils pourraient être ici mercredi midi.

M. DOUGLAS: Ils pourraient être ici mardi après-midi.

M. GUTHRIE: En venant par l'Intercolonial.

M. DOUGLAS: Oui, ou par le Pacifique-Canadien. M. Elkin a déclaré en présence du comité qu'il avait été en communication par téléphone avec M. McDougall. M. Gordon avait apporté les états du coût de production à Montréal et il était à les étudier avec lui. De sorte que M. Gordon du moins s'y trouvait.

M. GUTHRIE: Quand?

M. DOUGLAS: Il y a environ deux semaines.

M. GUTHRIE: Je n'ai pas reçu d'instructions à ce sujet. Je crois que les états sont fort probablement à Montréal en ce moment, mais je ne crois pas que M. Gordon y soit. Je suis d'avis qu'il est en Nouvelle-Ecosse. Si le comité désire les entendre et leur

donne le temps nécessaire pour se rendre, je suis certain qu'ils consentiront volontiers à venir et à rendre tous les services en leur pouvoir. Il est évident qu'il faudra soulever la question de la production de ces états, et le comité devra se prononcer sur cette question.

M. DOUGLAS: Il s'agit non seulement de la non production de ces états mais aussi du fait que les témoins ne se sont pas présentés.

M. GUTHRIE: Je suis entièrement à blâmer à ce sujet.

M. DOUGLAS: Nous avons entendu le témoignage de M. McDougall, et il nous a donné des renseignements importants sur la question du coût de production, bien qu'il n'ait pas soumis les états actuels. Il n'y a pas de doute que les personnes qui préparent ces états, qui sont chargées de les préparer, pourraient sans les produire nous donner des renseignements importants...

M. GUTHRIE: J'en suis certain.

M. DOUGLAS: Par exemple, je sais que M. McDougall, en parlant de ces états, a prétendu qu'ils ne contenaient que peu de choses. Cependant ils contiennent en détail tous les déboursés portés au compte du coût de la production.

M. GUTHRIE: Je ne suis pas au courant de ces choses.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Guthrie en sa qualité de représentant légal de ces personne ne peut que faire une déclaration en leur nom. Il n'est pas ici comme témoin, et je crois que nous ne devrions pas l'interroger.

M. GUTHRIE: Je suis responsable du fait qu'ils ne sont pas présents, et c'est à cause de la remarque du docteur Cowan qui a dit qu'il suffirait qu'une de ces personnes se présente.

M. COWAN: Non, vous me permettrez de corriger cette déclaration. J'ai dit que si une de ces personnes se présentait avec les renseignements requis — mais on ne l'a pas fait.

M. DOUGLAS: J'ai fait une proposition qui n'a pas été acceptée par ce comité, à l'effet de faire connaître à la Chambre les noms des personnes qui ont refusé de répondre à son appel, et la Chambre aurait alors pris les mesures jugées nécessaires, mais si ces personnes consentent maintenant à se présenter pour être interrogées, il ne sera peut-être pas nécessaire d'avoir recours à ce moyen. Si elles sont en faute, bien que l'explication donnée par M. Guthrie soit assez plausible—et je crois que le comité doit accepter l'explication donnée par leur avocat—cependant il me semble que cette explication n'est pas suffisante. Ces personnes ont été appelées il y a deux ou trois semaines, et ont eu amplement le temps de se présenter, cependant elles n'ont jamais communiqué avec le président ou le secrétaire et n'ont jamais donné de raisons expliquant leur absence.

Quant à l'explication donnée par M. Guthrie qui prétend que M. McDougall en venant ici relevait les autres de cette obligation, je n'ai jamais entendu la chose de cette manière, et n'interpréterait pas la conduite du comité de cette manière.

Le PRÉSIDENT: Hier, le comité a adopté une résolution à l'effet de permettre aux témoins faisant partie de la *Dominion Coal Company* et de la *Nova Scotia Steel Company* d'expliquer leur absence, afin que le comité puisse ensuite faire un rapport à ce sujet à la Chambre. Il me semble que cette ligne de conduite est assez définie pour nous permettre de laisser cette question de côté, à moins que le comité ne désire prendre d'autres mesures à ce sujet.

M. MCKENZIE: Quant à moi, j'ai toujours cru que le meilleur moyen de voir clair dans les affaires de la *Dominion Coal Company* et de la *Nova Scotia Steel Company* serait de faire venir leurs principaux officiers, de les interroger, et de leur tirer autant de renseignements que nous le pourrions. Le comité n'a pas été de mon avis à ce sujet, et il a dit: "Il nous faut ces états". Le président de cette compagnie s'est

présenté, et a donné des raisons satisfaisantes au comité pour expliquer la non production de ces états. Maintenant le comité semble revenir à l'attitude que j'ai toujours prise. Il veut interroger ces officiers. Si c'est l'intention du comité de continuer les séances afin d'interroger ces personnes, je suis satisfait. J'ai toujours prétendu que l'on devrait interrogé des officiers—tels que les surintendants des différentes mines. Si le comité est disposé à interroger ces personnes et si celles-ci consentent à répondre, je suis satisfait.

Si nous ne devons les faire venir que pour exercer notre autorité avec l'intention de les renvoyer dès qu'elles seront rendues, je ne suis pas de cet avis, et dans ce cas je crois que nous devons accepter l'explication de leur avocat. C'est l'attitude que je prends. D'un autre côté, si nous devons les interroger, faites-les venir; mais si nous ne les faisons venir que pour exercer notre autorité et devons les renvoyer dès qu'elles seront rendues, je crois que cette ligne de conduite ne serait pas convenable de la part du comité. Si ces messieurs veulent se donner la peine de lire ce qui s'est dit lors de la discussion qui eut lieu sur la motion du docteur Cowan, ils verront qu'il ne mentionnait d'abord que deux personnes, McCall et Gordon, et ceux-ci devaient produire ces états. Ni l'un ni l'autre ne connaît quoi que ce soit au sujet de l'exploitation des mines, parce qu'ils ne sont pas mineurs et n'ont rien à faire avec la partie du charbon. Ils ne sont que teneurs de livres. Ce n'est qu'à ma demande qu'on a mis sur cette liste des officiers supérieurs afin que nous puissions interroger des personnes autorisées à produire ces états.

M. COWAN: Exactement.

M. MCKENZIE: Il s'agissait d'obtenir ces documents; on n'avait pas alors l'intention d'interroger ces personnes. Si vous désirez maintenant les interroger, sans ces documents, j'en suis.

M. COWAN: Je ne suis pas de l'avis de M. McKenzie. J'avais l'intention d'appeler ces témoins, de les obliger à apporter ces états et de les interroger. Personne ne l'a fait. Les témoignages rendus ne me satisfont pas. Nous avons appelé plusieurs officiers supérieurs, nous les avons interrogés comme c'était notre droit, et cependant nous n'avons pas obtenu les renseignements qui nous sont nécessaires pour la préparation de notre rapport. Je ne suis pas en état aujourd'hui de recommander au gouvernement une ligne de conduite à suivre en ce qui concerne la situation dans la Nouvelle-Ecosse, parce que je ne sais pas quel est le coût de la production du charbon à cet endroit.

M. MCKENZIE: Je crois que vous comprendrez très bien qu'il n'est pas possible que M. Merrill, en supposant qu'il soit ici en ce moment, produise ces états si vous les lui demandez, il vous répondrait, "Mon président est venu ici et ne les a pas produit, vous ne pouvez certainement pas vous attendre à ce que je les produise." C'est ce qu'il vous répondrait.

M. COWAN: Précisément. Ces officiers se sont excusés les uns sur les autres. Ensuite ils se sont cachés derrière le spectre des compagnies américaines, puis ils se sont servis des compagnies de l'Ouest pour les mêmes fins. Telle est la situation, il ne sert à rien de se le cacher.

Le PRÉSIDENT: Le comité n'a rien de défini à discuter en ce moment. Faisons une motion et alors nous pourrons discuter sur quelque chose. Nous ne pouvons pas continuer cette discution générale tous les jours. Nous n'avançons à rien.

M. CHISHOLM: Avez-vous eu des nouvelles des personnes de l'Ouest qui ont été appelées à se présenter ici?

Le COMMIS: Non.

Le PRÉSIDENT: Vous vous souvenez que M. Mackie s'est présenté au nom des houillères Hillcrest, et que deux autres compagnies se sont fait représenter par des avocats.

[M. Norman Guthrie, C.R.]

M. CHISHOLM: On n'a pas reçu de réponse officielle aux assignations qui leur ont été servies.

Le PRÉSIDENT: Le commis dit que nous n'avons rien reçu.

M. ROSS: Je ne vois pas comment nous allons accomplir quoi que ce soit si nous restons assis ici comme des mannequins. Si nous faisions venir ces personnes, je ne vois pas de quelle utilité elles seraient avant la fin de la session du moins. Je n'étais pas ici mercredi soir lorsque la discussion sur ces personnes a eu lieu, mais je trouve que l'explication de M. Guthrie est tout à fait satisfaisante. Ils ne se sont pas plus rendus coupable de mépris vis-à-vis du comité que qui que ce soit. Ces gens ne font que suivre l'avis de leur avocat en refusant de soumettre leurs états concernant le coût de la production avant la fin de la session. A mon avis, je crois que la seule chose que nous puissions faire c'est de préparer notre rapport, et d'exposer ces faits si nous le jugeons à propos. C'est une question de temps. Nous ne pouvons pas empêcher la session de se terminer, et nous ne pouvons pas demander au parlement de la prolonger à cause de ce comité. D'autres parlements s'assembleront, et ce comité pourra être nommé de nouveau, et alors nous pourrons interroger ces témoins. Je propose que nous commencions en comité de l'exécutif la rédaction de notre rapport, que nous nous formions en un tel comité pour préparer notre rapport.

M. MCKENZIE: Il semble y avoir des objections aux séances de l'exécutif.

M. ROSS: Je ne vois pas pour quelles raisons on s'y oppose.

M. MCKENZIE: Si vous enlevez cela de votre motion, je l'appuierai.

Le PRÉSIDENT: Je crois pouvoir affirmer catégoriquement que vous ne pouvez préparer votre rapport qu'en séance de l'exécutif du comité.

M. ROSS: Je suppose que nous ne le pouvons parce que nous ne pouvons rendre public le contenu de notre rapport avant de le soumettre au Parlement.

M. MCKENZIE: S'il est entendu que c'est la seule manière de procéder il est inutile de faire une motion. Si nous sommes tous d'avis que nous devrions commencer à préparer notre rapport en séance de l'exécutif, nous pouvons inscrire la chose au procès-verbal.

M. DOUGLAS: En ce qui concerne les deux vérificateurs mentionnés, je désirerais les interroger sur certaines questions soulevées au cours du témoignage de M. McDougall, et j'aimerais à les voir ici pour cette raison. Je crois pouvoir affirmer que nous les avons appelés il y a plus de quatre semaines et assignés un peu plus tard. Il pourrait se faire que leur témoignage soit plus important maintenant qu'il ne l'aurait été alors vu que les états n'ont pas été remis au comité à cette occasion. Je crois que ces témoignages seraient plus intéressants maintenant parce que nous saurions à quoi nous en tenir au sujet de ces états.

Le PRÉSIDENT: M. Ross a soumis une motion au comité et je ne crois pas qu'elle ait été appuyée par qui que ce soit. M. McKenzie ne l'a pas appuyée, n'est-ce pas?

M. MCKENZIE: M. Douglas nous a dit hier qu'il était opposé à des séances de l'exécutif, et je ne veux pas qu'il y ait de voix discordantes dans le comité, ou que l'on dise que nous tenons des séances auxquelles certains s'opposent. Si M. Ross veut bien faire une motion demandant que nous procédions à la préparation de notre rapport...

M. ROSS: Je propose que nous procédions à la préparation de notre rapport.

M. DOUGLAS: Voici quelle était ma position hier: J'ai fait une motion à l'effet de rapporter à la Chambre ces personnes qui refusent de comparaître. Je n'ai pas cru que c'était un acte relevant de l'exécutif ou que la chose devait être étudié en séance de l'exécutif. Je crois que cela est conforme à la décision rendue par le président ce matin, à l'effet que nous ne devrions que préparer notre rapport en séance de l'exécutif. Je suis de l'avis de M. Ross qu'il n'est pas bien de rendre public notre rapport avant de la soumettre au parlement.

Le PRÉSIDENT: Vous n'interprêtez pas ma décision correctement. J'ai dit que notre rapport ne pouvait être préparé qu'en séance de l'exécutif. Je n'ai pas dit qu'on ne pouvait pas y faire autre chose.

M. McKENZIE: Si nous décidons, comme la motion le demande, de procéder à la préparation de notre rapport, il est bien facile de décider que la chose doit se faire en séance de l'exécutif.

M. Ross: Ma motion demande que le comité procède à la préparation de son rapport pour le soumettre à la Chambre.

M. McKENZIE: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: Ne pourriez-vous pas faire précéder cela par une motion demandant que le comité ajourne la séance régulière pour se former en comité de l'exécutif?

M. Ross: Je propose que le comité ajourne sa séance régulière pour se former en comité de l'exécutif afin de procéder à la préparation de son rapport. Peu importe la forme, pourvu que nous fassions quelque chose.

M. McKENZIE: Je ne sais pas si nous pouvons ajouter autre chose à une motion d'ajournement.

M. Ross: Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de proposer l'ajournement. Si je propose que nous procédions à la préparation de notre rapport, il faut alors nécessairement que nous soyons en séance de l'exécutif. Je crois que votre décision sur ce point est tout à fait juste, et j'imagine qu'en proposant tout simplement que le comité procède à la préparation de son rapport pour le soumettre à la Chambre, il n'est pas nécessaire de faire autre chose.

Le PRÉSIDENT: M. Ross propose, appuyé par M. McKenzie que le comité procède à la préparation de son rapport pour le soumettre à la Chambre. Est-ce le bon plaisir du comité d'adopter cette motion? Y a-t-il des objections? La motion est adoptée à l'unanimité.

M. DOUGLAS: Elle n'est pas adoptée à l'unanimité.

Le PRÉSIDENT: Je trouve qu'il est difficile de comprendre ces distinctions....

M. McKENZIE: Ma position est....

Le PRÉSIDENT: Je vais mettre la motion au vote de nouveau, que tous ceux qui sont en faveur de la motion le disent.

Un vote ayant été pris.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous que nous inscrivions les "oui" et les "non" au procès-verbal? Dans la négative je déclare la motion adoptée par quatre voix contre deux.

Le comité se forme alors en comité de l'exécutif.

APPENDICE

État complet y compris les tableaux illustrés et les diagrammes déposés au dossier par M. H. M. E. Kensit, de la division fédérale des Forces hydrauliques, ministère de l'Intérieur.

(Voir l'état condensé à la page 599)

LA SITUATION DE LA HOUILLE AU CANADA PAR RAPPORT AU DÉVELOPPEMENT DES FORCES HYDRAULIQUES

Le Canada a importé en 1920 quelque 21,000,000 de tonnes de charbon. Le prix de ce charbon livré à Montréal serait de $175,000,000.[1] Les causes générales qui rendent nécessaire cette importation sont bien connues, et nous désirons maintenant savoir quels sont et seront les effets du développement des forces hydrauliques sur cette situation.

Le total de l'énergie hydraulique développée au Canada et aux Etats-Unis jusque vers la fin de 1920 était approximativement, comme suit:

FORCES HYDRAULIQUES DÉVELOPPÉES JUSQU'À LA FIN DE 1920

	C.V.	Population	Per capita
Canada	2,459,200	9,000,000	0.273 C.V.
Etats-Unis	9,823,540	105,683,108	0.093 C.V.

D'après ce tableau on verra que le Canada a développé 194 pour 100 plus de forces hydrauliques per capita que les Etats-Unis.

Nous essaierons de montrer jusqu'à quel point ce développement a influé sur la situation de la houille dans le passé et d'indiquer dans une certaine mesure quels seront ses effets à l'avenir.

On a préparé divers tableaux et diagrammes pour illustrer ce point. Ils sont annexés au présent rapport.

La situation générale concernant la production et les importations, et les "régions pauvres en combustible" dans lesquelles il faut importer du charbon, sont indiquées sur le cliché n° 2, à la page 806. On verra en l'examinant qu'en 1920 le total des importations représente 57 pour 100 de la consommation totale du charbon au Canada.

Les *"régions pauvres en combustible"* sont définies comme ces parties du Canada qui produisent peu ou point de charbon et qui dépendent plus ou moins sur le charbon importé.

La situation dans les régions pauvres en combustible en 1920 peut se résumer comme suit:

	Consommation	Importations	Pourcentage importé
Québec	5,324,781	5,047,866	95.0%
Ontario central	13,330,726	13,319,106	100.0%
Manitoba et Tête des lacs	3,199,382	2,320,317	72.5%
	21,854,899	20,687,289	94.5%

La différence dans le tableau ci-dessus entre la consommation et les importations est comblée par le charbon des autres provinces.

Le terme "Tête des lacs" est une division de territoire établie par le bureau de la statistique pour les fins de rapports sur le commerce de la houille et a été adopté pour cette raison. Cette région comprend Port-Arthur et la partie de l'Ontario à l'ouest de cet endroit.

Sur la carte de la région pauvre en combustible à la page 806, on trouvera la Saskatchewan parce qu'elle importe une petite quantité de charbon des Etats-Unis, mais elle produit 22 pour 100 de ce qu'elle consomme et reçoit la balance des autres provinces.

Forces hydrauliques et équivalent en houille.—Les chiffres relatifs à la quantité de houille requise pour équivaloir à une certaine quantité d'énergie hydraulique varient considérablement, surtout par suite de différences dans l'efficacité de l'exploita-

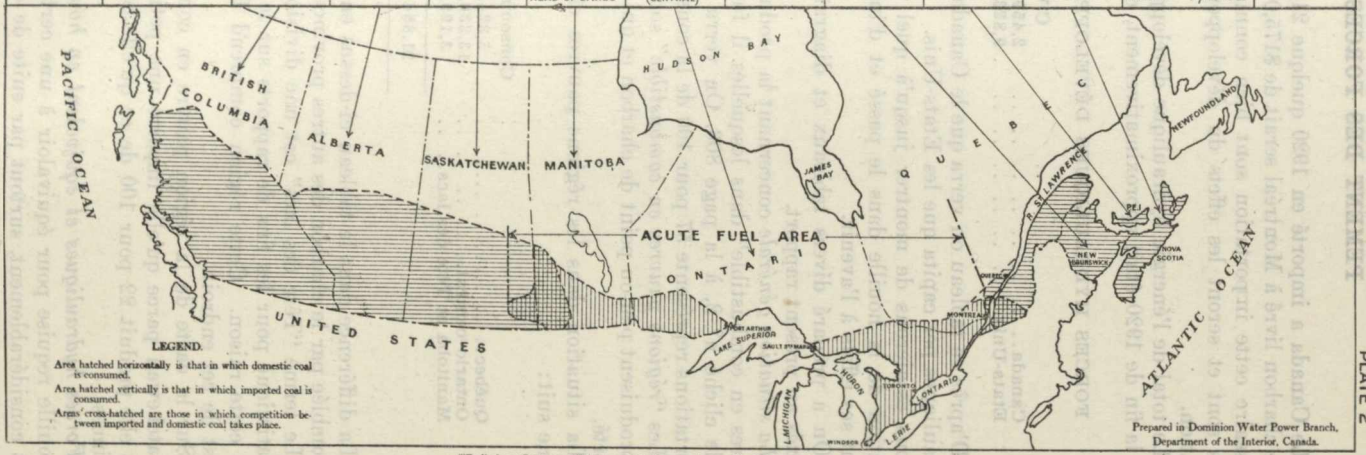
[1] Témoignage de M. Caye, agent des achats pour le G.-T., en présence du comité de la C. des C., le 19 avril 1921—coût du charbon américain livré à Montréal de diverses sources, $7.92 à $8.80, moyenne, $8.32.

THE COAL SITUATION IN CANADA, 1921

Coal Consumption and Production in Canada, 1920

CONDENSED TABLE BASED ON RETURNS BY DOMINION BUREAU OF STATISTICS[1]

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		B.C. AND YUKON	ALBERTA	SASKATCHEWAN	MANITOBA AND HEAD OF LAKES	ONTARIO (CENTRAL)	QUEBEC	NEW BRUNSWICK	PRINCE ED. ID.	NOVA SCOTIA	GRAND TOTALS	
					CONSUMPTION AND PRODUCTION							
O	Consumption	1,895,071	4,926,219	1,501,852	3,199,382	13,330,726	5,324,781	1,806,302	123,606	3,838,902	35,226,841	O
P	Production	3,095,011	6,954,856	335,389	——	——	——	170,930	——	6,412,382	16,968,568	P
	Difference	1,199,940	2,028,637	1,166,463				1,635,372		2,573,480	18,258,273	
	Per cent "O" is greater or less than "P"	61% −	71% −	22% +	100% +	100% +	100% +	95% +	100% +	60% −	48% +[3]	
					IMPORTS FROM U.S.A.							
N	Imports from U.S.A.	13,212	1,124	741	2,320,317	13,319,106	5,047,866	58,795	6,055	48,378	20,815,594	N
	Per cent of total consumption "O"	0·7%	0·023%	0·05%[2]	72·5%	100%	95%	3·25%	5%	1·26%	57%[4]	
		B.C. AND YUKON	ALBERTA	SASKATCHEWAN	MANITOBA AND HEAD OF LAKES	ONTARIO (CENTRAL)	QUEBEC	NEW BRUNSWICK	PRINCE ED. ID.	NOVA SCOTIA	H.E.M.K. Apr 7-1921	



LEGEND.

Area hatched horizontally is that in which domestic coal is consumed.

Area hatched vertically is that in which imported coal is consumed.

Areas cross-hatched are those in which competition between imported and domestic coal takes place.

Prepared in Dominion Water Power Branch, Department of the Interior, Canada.

PLATE 2

[1] Preliminary Statement, February, 1921, Canadian Annual Coal Review, 1920.

[2] Saskatchewan obtains practically the whole of its additional coal from other provinces.

[3] [4] These figures do not correspond on account of inter-provincial coal trade

Reference letters correspond with those on large detailed table.

Column 5 includes Fort William and Port Arthur and the Ontario district west thereof, termed "Head of Lakes"

tion, dans la charge et dans les conditions locales. Après avoir fait une étude des chiffres soumis par diverses autorités on en est venu à la conclusion que, pour les fins du présent rapport, en prenant le chiffre modéré de 10 tonnes de charbon comme équivalent d'un cheval vapeur par année, avec charge de 33 pour 100, pour l'énergie hydraulique actuellement en usage ou à développer on aurait une idée assez exacte de la situation présente ou à venir au Canada, et 9 tonnes pour "les forces hydrauliques développées", ce qui comprend les installations auxiliaires. Le Bureau de la surénergie aux Etats-Unis fixe ce chiffre à environ 11.5 tonnes.

Le diagramme illustrant la consommation actuelle de charbon, l'équivalent en charbon de l'énergie hydraulique développée et l'équivalent en charbon du total des forces hydrauliques disponibles se trouve à la page 809, cliché n° 3. Les blocs sont tracés d'après une échelle, sauf ceux qui sont à peine plus gros qu'un point. Une étude de ce diagramme démontrera que, règle générale, on trouve les grandes sources de forces hydrauliques au Canada dans les régions où il y a peu ou point de charbon et où elles sont le plus nécessaires. On peut établir un sommaire de la chose comme suit:

	Forces hydrauliques disponibles	Equivalent annuel[1] en charbon
Québeec	6,000,000 c.-v.	90,000,000 tonnes
Ontario Central	5,620,000 "	84,300,000 "
Manitoba et Tête des lacs	3,450,000 "	51,750,000 "
	15,070,000 "	226,050,000 "

On aura probablement une meilleure idée de cette importante question en résumant la situation dans les districts pauvres en combustible comme suit:

RÉGION PAUVRE EN COMBUSTIBLE

IMPORTATIONS DE CHARBON ET FORCES HYDRAULIQUES DISPONIBLES, EN CHIFFRES RONDS

	Charbon importé	Equivalent annuel en charbon d'énergie hydraulique développée	Equivalent annuel en charbon de forces hydrauliques disponibles
Québec	5,100,000	8,381,000	90,000,000
Ontario Central	13,300,000	8,760,000	84,300,000
Manitoba et "Tête des lacs"	2,300,000	1,331,000	51,750,000
	20,700,000[2]	18,472,000	225,050,000

Ainsi la " Région pauvre en combustible " consomme environ 59 pour cent de la quantité total consommée au Canada et importe environ 94.5 pour cent de cette quantité.

On trouvera les détails concernant cette région et les autres provinces dans le cliché n° 3, à la page 809. Les chiffres sont donnés sous forme de tableau dans le cliché n° 4, à la page 819.

Emploi du charbon.—On indique plus loin la quantité de houille employée à diverses fins au Canada, aux Etats-Unis et dans le Royaume-Uni. Les chiffres pour le Canada sont tirés d'une liste détaillée des divers emplois auxquels le charbon sert. Cette liste date de 1917 et se trouve dans le rapport final du contrôleur du combustible—il n'existe pas de tableau récent donnée sous forme aussi détaillée. Les chiffres pour les Etats-Unis sont donnés par le docteur George Otis Smith, directeur de la Commission de Géologie des Etats-Unis. Ceux du Royaume-Uni sont tirés du rapport final du comité sur la conservation de la houille du ministère de la Reconstruction—bien que ces chiffres datent de 1913 ils représentent la situation à l'état normal d'avant-guerre.

[1] Les "Forces hydrauliques disponibles" sont données sous forme de source d'énergie minimum exploitée pendant 24 heures, et en se basant sur une charge de 50 pour 100, elles pourraient fournir au moins 50 pour 100 plus d'énergie que les chiffres l'indiquent. L'équivalent en charbon est en conséquence calculé sur cette base de 100 tonnes par c.-v.

Voir aussi le cliché n° IV, à la page 819.

[2] 59 pour 100 de la consommation totale de charbon au Canada.

EMPLOIS DU CHARBON*—EXPORTATIONS NON COMPRISES.

—	Canada. 1920.	États-Unis. 1920.	Royaume-Unis. 191[illegible].
	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
1. Chemins de fer	42·6	27·0	8·0
Charbon de soute	1·6	2·1	1·3
	44·2	29·1	9·3
2. Industries et fabrication de coke	28·5	49·4	53·0
3. Installations d'énergie électrique	1·5	2·6	9·7
4. Consommation domestique et fabriques de gaz	25·8	18·9	28·0
	100·0	100·0	100·0

*Voir pages 820 et 821 pour les détails sur lesquels ce tableau est basé.

(1) Le chiffre le plus remarquable dans ce tableau est celui qui nous montre quel est le fardeau des chemins de fer. On peut sans doute attribuer cet état de choses à la longueur de ces réseaux par rapport à la population du pays.

La proportion de charbon employé par les chemins de fer est de 50 pour cent plus considérable au Canada qu'aux Etats-Unis et de 430 pour cent plus considérable que dans le Royaume-Uni.

Au Canada les chemins de fer consomment environ 15,000,000 de petites tonnes de charbon par année, tandis que les chemins de fer du Royaume-Uni en consomment environ 15,000,000 de grosse tonnes, soit une différence de 12 pour cent, mais il faut se rappeler que les populations respectives de ces pays sont de 9,000,000 et de 45,000,000.

On peut fort bien dire que cette situation est un véritable fardeau pour les chemins de fer du Canada, et soulève la question de l'électrisation des chemins de fer en employant la quantité de forces hydrauliques disponibles. On étudiera cette question davantage plus loin.

Le charbon de soute mentionné est employé par les caboteurs et les navires des lacs.

(2) La grande partie de ce coke est, croit-on, employée à des fins de fabrication, mais il est probable qu'une certaine quantité est employée à des fins domestiques.

(3) Les usines d'énergie électrique au Canada sont en grande partie mues par des forces hydrauliques; aux Etats-Unis en grande partie par la houille; et dans le Royaume-Uni presqu'entièrement par la houille. En conséquence, la quantité de houille ainsi employée aux Etats-Unis est de 73 pour cent plus considérable qu'au Canada, et dans le Royaume-Uni de 545 pour cent plus considérable qu'en notre pays.

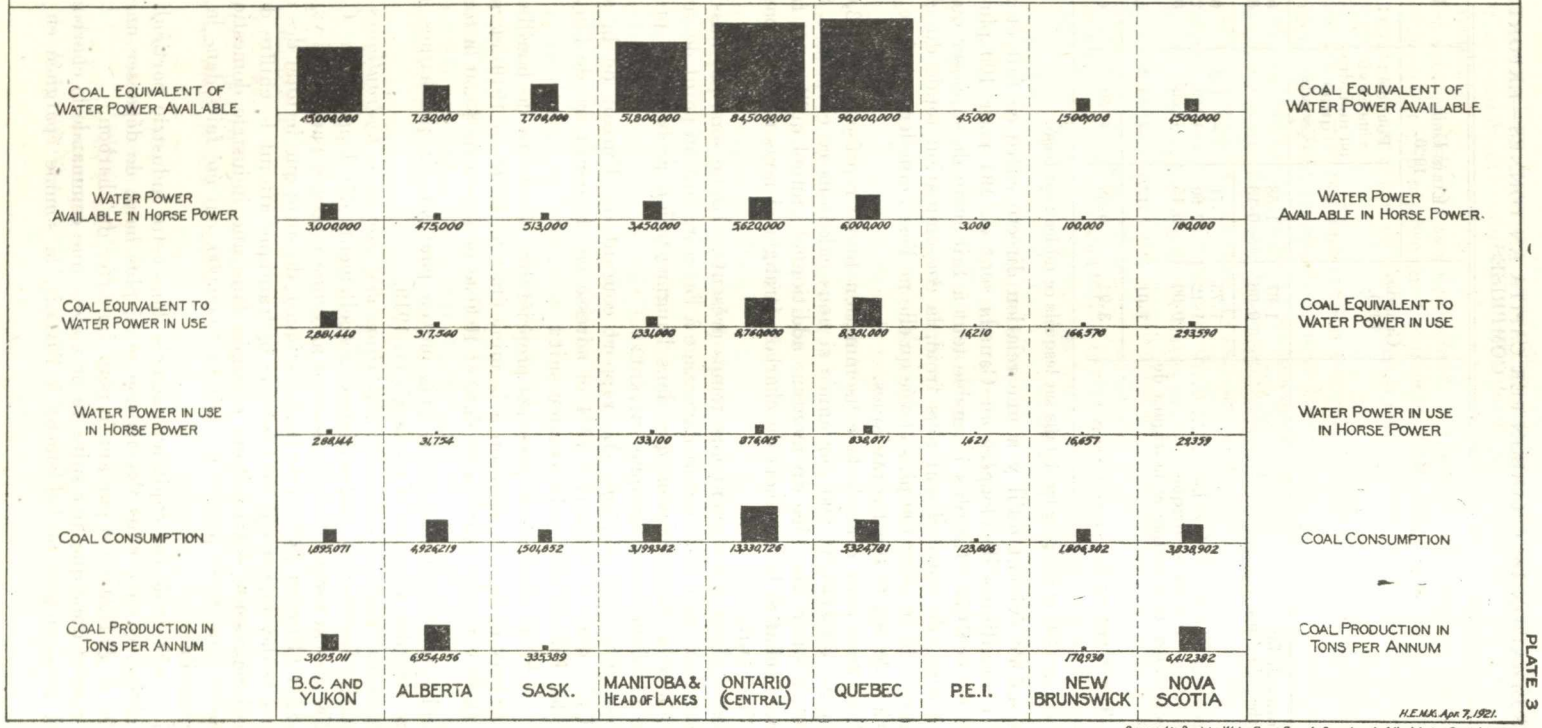
(4) Le chiffre moins élevé pour les Etats-Unis provient probablement du fait qu'en moyenne le climat est plus doux; il est semi-tropical dans le Sud. Le chiffre élevé de la Grande-Bretagne est attribuable à l'usage général des foyers ouverts et à l'emploi sur une grande échelle de l'éclairage au gaz.

Consommation de charbon per capita.—Le tableau à la page 810 illustrera ce point comme ce qui précède est illustré dans le tableau ci-dessus mentionné. D'après ce dernier tableau on verra que la consommation per capita est de 159 pour cent plus considérable dans les industries et de 150 pour cent plus considérable dans les usines d'énergie électrique aux Etats-Unis qu'elle ne l'est au Canada, et que la moyenne générale de la quantité employée par capita est de 50 pour cent plus élevée aux Etats-Unis qu'elle ne l'est au Canada.

THE COAL SITUATION IN CANADA, 1921

WATER POWER AND COAL EQUIVALENTS

COAL IN MILLIONS OF TONS PER ANNUM IN 1920.
WATER POWER IN USE---ACTUAL, JAN. 1, 1920.
WATER POWER AVAILABLE---MINIMUM CONTINUOUS 24-HOUR POWER.
FOR DETAILS AND NOTES SEE PLATE 4



H.E.M.K. Apr. 7, 1921.

Prepared in Dominion Water Power Branch, Department of the Interior, Canada.

PLATE 3

CONSOMMATION DE CHARBON PER CAPITA EN TONNES[1]—EXPORTATIONS NON COMPRISES

—	Canada, 1920.	États-Unis, 1920.		Royaume-Uni, 1913.	
		—	Pour-cent plus élevé ou moindre qu'au Canada.	—	Pour-cent plus élevé ou moindre qu'au Canada.
1. Chemins de fer	1·67	1·58		0·3	
Charbon de soute	0·06	0·13		0·06	− 77·5
	1·73	1·71	− 1·2	0·39	
2. Industrie et fabrication de coke	1·12	2·90	+159	2·22	+ 98
3. Installation d'énergie électrique	0·06	0·15	+150	0·40	+566
4. Consommation domestique et fabriques de gaz	1·01	1·12	+ 10·9	1·17	+ 15·8
Tonnes per capita	3·92	5·88	+ 50	4·18	+ 6·64

[1]Voir pages 820 et 821 pour les détails sur lesquels ce tableau est basé.

Il semble évident qu'il y a une relation directe entre ce fait et le fait que les forces hydrauliques développées au Canada sont de 194 pour 100 plus considérables qu'aux Etats-Unis. En plus il semble tout à fait juste de supposer que, particulièrement à cause de notre climat plus froid, la consommation totale du charbon au Canada serait de 50 pour 100 plus élevée qu'elle ne l'est actuellement si ce n'était de l'exploitation de ces forces hydrauliques.

Cinquante pour cent de la consommation totale représente 17,613,000 tonnes, ou une somme de $146,500,000 par année si nous calculons ce charbon à $8.32 la tonne. Ceci nous donne une idée du montant additionnel annuel qu'il nous faudrait dépenser pour l'achat et le transport du charbon étranger si nous n'avions pas développé ces forces hydrauliques.

Ces chiffres s'appliquent aux temps présents. Ils ne sont pas aussi considérables pour le passé, mais ils le seront davantage à l'avenir, tant au point de vue de l'augmentation dans la consommation que dans l'augmentation probable du prix du charbon, comme l'indique le paragraphe suivant:

Prix futur du charbon.—Le rapport courant du Bureau de la surénergie aux Etats-Unis, daté le 24 février 1921 et adressé par le secrétaire de l'intérieur au président des Etats-Unis, se lit comme suit:

> "Une conférence avec les propriétaires de mines de houille démontre que le prix moyen du charbon à la mine était de $2.90 en 1919, et que pour la période comprise entre cette date et 1930 le prix sera de $3.50 la tonne."

Ceci semble indiquer que le prix moyen pour les dix prochaines années sera de 20 pour 100 plus élevé qu'il ne l'était en 1919.

Capitaux engagés dans l'exploitation des pouvoirs hydrauliques.—Le total approximatif des forces hydrauliques actuellement développées en Canada est de 2,459,200 chevaux-vapeur, et la somme moyenne engagée par cheval-vapeur développé est de $217 (Bureau fédéral de la statistique), de sorte que le total des capitaux engagés dans le développement de l'énergie hydraulique atteint le chiffre de $534,000,000.

Ceci représente des capitaux engagés dans une industrie domestique, et sur ces placements plus de 83 pour cent, soit $445,000,000, ont été faits dans la région pauvre en combustible.

Si ce n'était de ces capitaux engagés dans cette industrie particulière le Canada serait obligé, comme nous l'avons démontré plus haut, de dépenser une somme additionnelle de $146,500,000 par année pour importer du charbon.

Il ressort donc que, par suite du prix élevé que commande le charbon actuellement et qu'il commandera probablement à l'avenir, la somme épargnée en employant de

l'énergie hydraulique au lieu d'importer du charbon équivaut, au point de vue national, à 27.5 pour 100 par année des capitaux placés dans ces entreprises qui ont permis d'atteindre ces résultats.

Energie électrique exportée et son équivalent en charbon.—Le rapport du service d'inspection de l'électricité, ministère du Commerce, 1920, démontre que la quantité totale d'énergie exportée au cours de l'année se terminant le 31 mars 1920 a été de 950,000,000 H.K.W.

Cette énergie est fournie par une station centrale, et pour rester dans les bornes on devrait calculer l'équivalent en charbon en se basant sur le chiffre moyen pour ce genre de service plutôt que sur le chiffre plus élevé employé à toutes les fins.

L'enquête la plus récente faite sur la consommation de la houille et probablement la plus approfondie est celle du Bureau de surénergie des Etats-Unis, et M. W. S. Murray, le président, déclare que la moyenne de la consommation de houille dans les stations centrales de cette région est de 4.7 livres par H.K.W.

En prenant ce chiffre comme base, l'équivalent en charbon de l'énergie électrique canadienne exportée est de 2,232,200 tonnes par année.

On peut considérer que cette exportation est un échange avec les Etats-Unis pour un produit connexe que nous ne trouvons pas nous-mêmes dans la région pauvre en combustible, *e.i.*, le charbon anthracite pour le chauffage des maisons.

La quantité totale d'anthracite importée en 1920 a été de 4,912,964 tonnes, et l'énergie électrique exportée équivaut, comme nous le disions plus haut, à 2,232,500 tonnes de charbon, ou à plus de 45 pour 100 de nos importations de charbon anthracite.

Electrisation des chemins de fer.—Le bureau de surénergie des Etats-Unis a fait une étude approfondie de cette question par rapport à son application à la région mentionnée, et donne ses conclusions dans le rapport courant cité à la page 810.

La région en question s'étend de Boston à Washington. Elle a environ 450 milles de longueur par 100 à 150 milles de largeur, et une population d'environ 20,000,000. Elle comprend environ 5 pour 100 de la superficie totale des Etats-Unis, mais elle contient 70 pour 100 du développement industriel et consomme 40 pour 100 de la quantité totale de houille utilisée aux Etats-Unis.

Cette région est sillonnée par un total de 36,000 milles de voies de chemin de fer (y compris les parcs et les voies de garage), et bien que la population y soit plus dense que partout ailleurs aux Etats-Unis, on en est venu à la conclusion que la densité du trafic ne permettra l'électrisation que de 12,500 milles, ou environ un tiers du total. Cependant on calcule que l'électrisation de cette partie permettrait d'économiser 6,000,000 de tonnes de houille ou environ $40,000,000 par année et en plus $50,000,000 dépensés pour la réparation et l'entretien des voies, soit un total de $90,000,000 par année. De sorte que l'électrisation rapporterait 14 pour 100 sur les capitaux engagés dans cette entreprise.

En appliquant ces chiffres au Canada il faut se rappeler qu'ils ont été préparés pour une région où le charbon est abondant et coûte peu cher et que les conditions restrictives par rapport à la densité du trafic ne se présenteraient pas avec le même degré d'acuité dans la région pauvre en combustible au Canada.

La situation actuelle et future.—On a préparé deux diagrammes pour montrer quelles ont été les relations entre la consommation du charbon et le développement de l'énergie hydraulique de 1907 à 1920 et ce qu'elles seront d'ici à 1930.

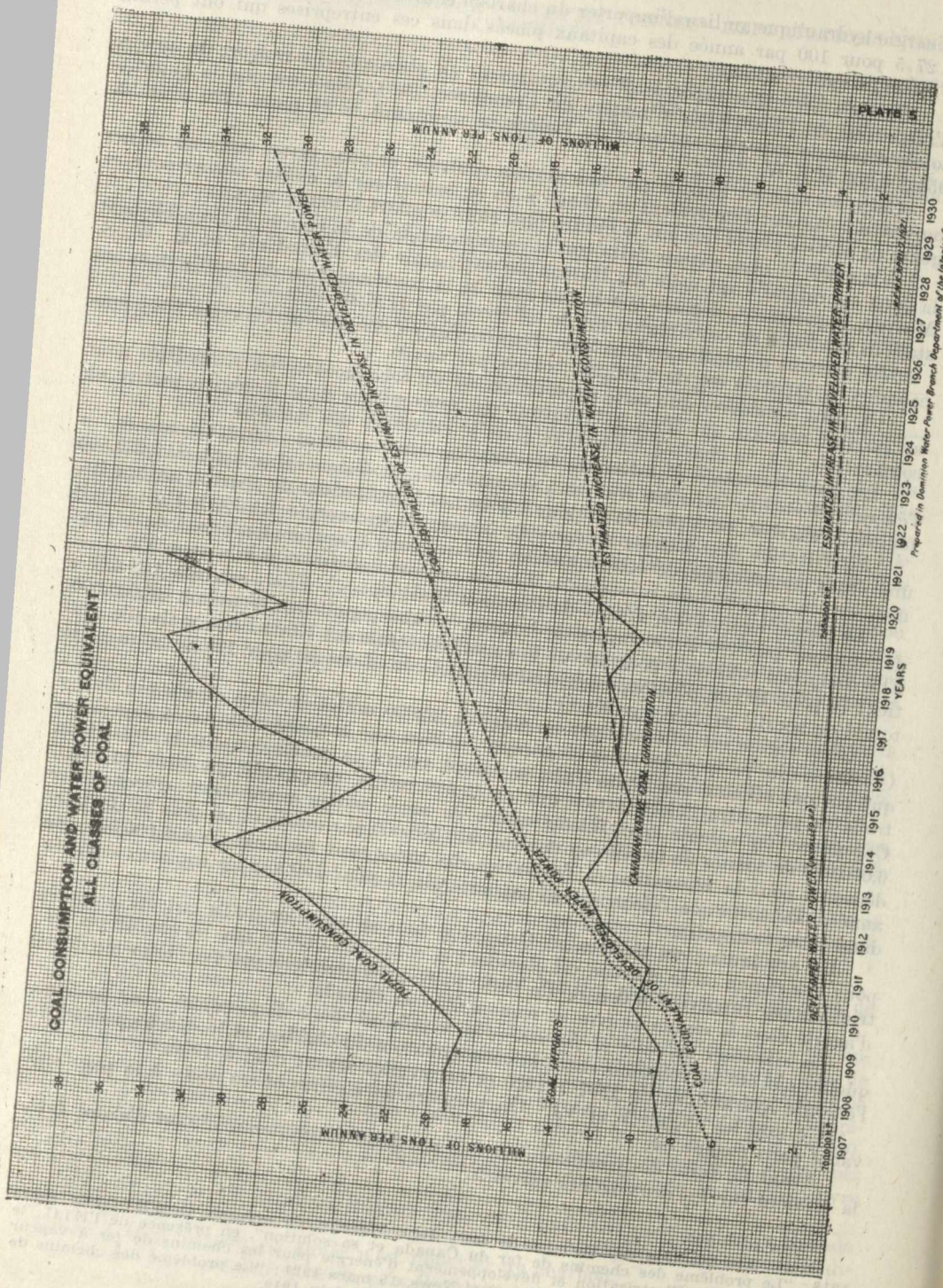
Ce sont les clichés V et VI. On trouvera les chiffres et les notes à la page suivante dans chaque cas.

Avant de faire des commentaires sur ces deux diagrammes il faut d'abord faire la lumière sur les deux points suivants.

---

[1] Voir page 805.

Voir "Electrisation des chemins de fer", John Murphy, en présence de l'E.I.C., 28 mars 1918; "Le problème des chemins de fer du Canada et sa solution", en présence de l'E.I.C., le 18 janvier 1917; "Electrisation et développemeent d'énergie pour les chemins de fer à vapeur au Canada", Walter P. Chapman, Electrical News, 15 mars 1921; "Le problème des chemins de fer électriques", L. A. Herdt, D.Sc., Electrical News, 1er juin 1919.


COAL CONSUMPTION AND WATER POWER EQUIVALENT
ALL CLASSES OF COAL
PLATE 5
MILLIONS OF TONS PER ANNUM
YEARS
TOTAL COAL CONSUMPTION
COAL MINERS
DEVELOPED WATER POWER (CANADA)
ESTIMATED INCREASE IN DEVELOPED WATER POWER
ESTIMATED INCREASE IN NATIVE CONSUMPTION
COAL EQUIVALENT OF DEVELOPED CANADIAN WATER POWER
CANADIAN MINE COAL CONSUMPTION
COAL EQUIVALENT OF ESTIMATED INCREASE IN DEVELOPED WATER POWER
Prepared in Dominion Water Power Branch, Department of the Interior, Canada

Il est entendu que les grandes variations dans les importations de charbon, entre les diverses années sont attribuables en grande partie au fait que les statistiques sont bassées sur les chiffres du ministère des Douanes. Les entrées dans les registres donnent le charbon "importé pour consommation domestique" et "ces entrées peuvent être inscrites plusieurs mois après la date actuelle de l'importation."

L'augmentation en apparence plus rapide, indiquée sur les diagrammes, de l'équivalent en charbon de l'énergie hydraulique développée est attribuable au fait que l'équivalent en charbon est calculé à 9 tonnes par c.-v. pour un an, de sorte que chaque augmentation annuelle dans la quantité d'énergie hydraulique développée est multipliée par neuf pour obtenir l'équivalent en charbon.

En consultant le cliché n° V à la page 812 on verra d'après le diagramme que "l'équivalent en charbon de l'énergie hydraulique développée" traverse la ligne de la "consommation domestique du charbon canadien" en 1910 et tend à augmenter l'avantage qu'il a sur celle-ci.

La "consommation totale de houille" varie tellement par suite des variations dans les importations (voir l'explication donnée plus haut) que la courbe ne peut pas être projetée de façon satisfaisante, mais "l'équivalent en charbon de l'énergie hydraulique développée" semble également gagner rapidement du terrain sur celle-ci.

CONSOMMATION DE CHARBON ET DÉVELOPPEMENT D'ÉNERGIE HYDRAULIQUE—TOUTES LES CATÉGORIES DE CHARBON, 1920

Année.	Consommation de charbon canadien.[1]	Importations des Etats-Unis entrées pour consommation domestique.	Total.	Énergie hydraulique développée. C.v. installés.[3]	Équivalent en charbon.[2]
1907	8,617,352	10,549,503	19,166,855	700,000	6,300,000
1908	9,156,478	10,195,424	19,351,902	800,000	7,200,000
1909	8,913,376	9,711,826	18,625,202	880,000	7,920,000
1910	10,532,103	10,438,123	20,970,226	980,000	8,820,000
1911	9,822,749	14,424,949	24,247,698	1,320,000	11,700,000
1912	12,385,696	14,549,104	26,934,800	1,460,000	13,140,000
1913	13,450,158	18,132,387	31,582,545	1,700,000	15,300,000
1914	12,214,403	14,637,920	26,852,323	1,900,000	17,100,000
1915	11,500,480	12,406,212	23,906,692	2,040,000	18,360,000
1916	12,348,036	17,517,820	29,865,856	2,160,000	19,440,000
1917	12,313,603	20,810,132	33,123,735	2 240,000	20,160,000
1918	13,160,731	21,611,101	34,771,832	2,320,000	20,880,000
1919	11,611,168	17,251,849	28,863,017	2,400,000	21,600,000
1920	14,410,345	20,815,596	35,225,941	2,459,200	22,133,000

[1] "La production du charbon et du coke en Canada, 1919", division des Mines, sauf en 1920, laquelle année est prise dans "l'Etat préliminaire" pour 1920 par le Bureau fédéral de la statistique.

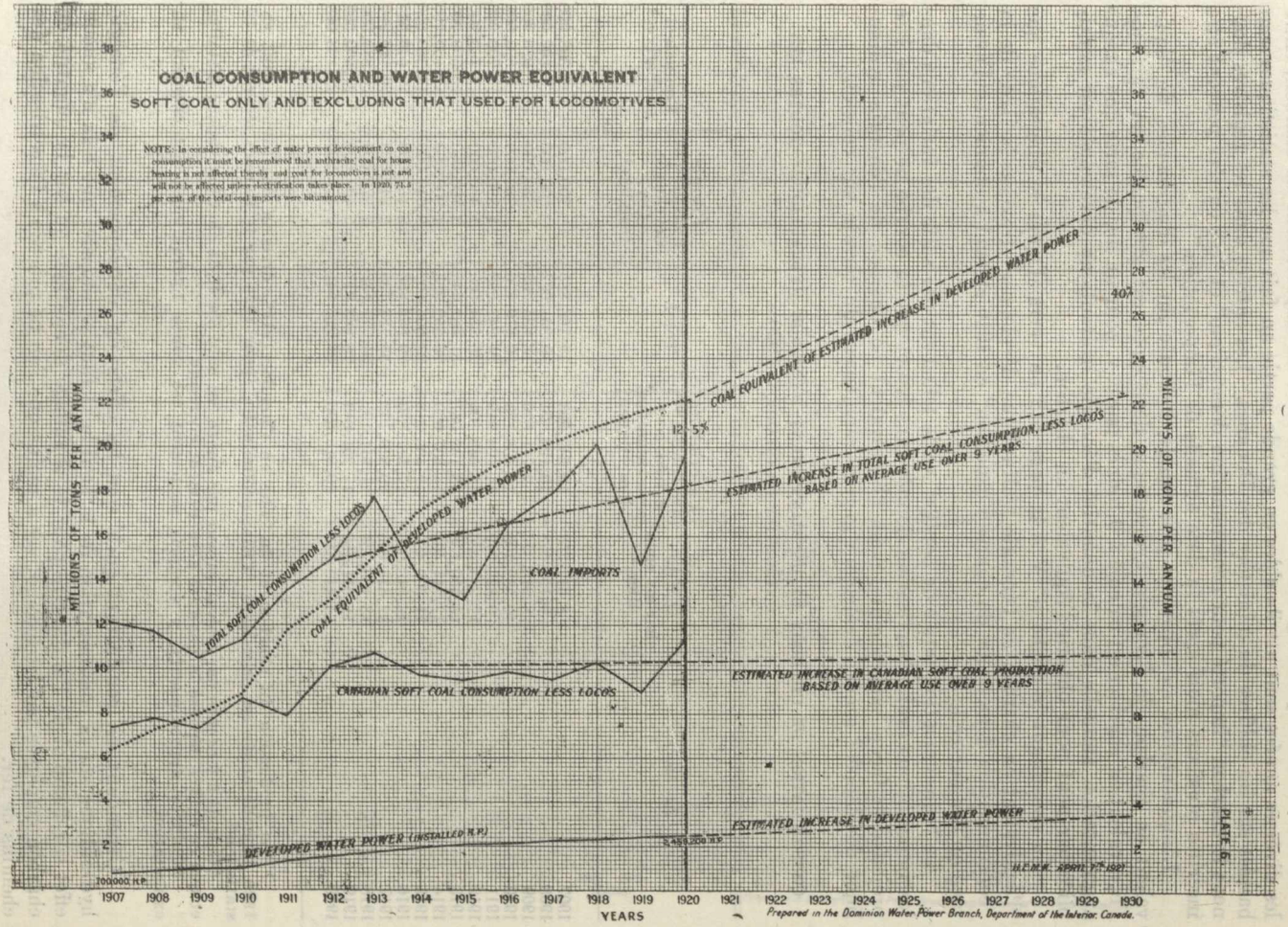
[2] Calculé à 9 tonnes par cheval-vapeur par année, vu qu'il s'agit de chevaux-vapeur installés et que ce chiffre dépasse la quantité actuellement en usage.

[3] Chiffres approximatifs, y compris seulement les roues hydrauliques actuellement en exploitation.

Cependant, en considérant quels sont les effets du développement de l'énergie hydraulique sur la consommation de la houille, il faut se rappeler que cela n'a aucun effet sur l'emploi de l'anthracite pour le chauffage domestique ou sur la quantité de charbon employée par les locomotives à moins que l'on ne procède à l'électrisation des chemins de fer.

Ainsi pour se faire une idée exacte de ces effets, il faut nécessairement préparer un diggramme semblable, duquel on exclut le charbon employé aux fins ci-dessus mentionnées. C'est ce qu'on a fait en préparant le cliché n° VI.

Dans le cliché n° VI, à la page 814, nous avons l'équivalent en charbon de l'énergie hydraulique développée de même que dans le cliché n° V, mais il ne s'agit ici que de


COAL CONSUMPTION AND WATER POWER EQUIVALENT
SOFT COAL ONLY AND EXCLUDING THAT USED FOR LOCOMOTIVES
NOTE. In considering the effect of water power development on coal consumption it must be remembered that anthracite coal for house heating is not affected thereby and coal for locomotives is not and will not be affected unless electrification takes place. In 1920, 75.3 per cent. of the total coal imports were bituminous.
MILLIONS OF TONS PER ANNUM
MILLIONS OF TONS PER ANNUM
TOTAL SOFT COAL CONSUMPTION LESS LOCOS.
COAL EQUIVALENT OF DEVELOPED WATER POWER
COAL IMPORTS
CANADIAN SOFT COAL CONSUMPTION LESS LOCOS.
COAL EQUIVALENT OF ESTIMATED INCREASE IN DEVELOPED WATER POWER
40%
ESTIMATED INCREASE IN TOTAL SOFT COAL CONSUMPTION, LESS LOCOS. BASED ON AVERAGE USE OVER 9 YEARS
12.5%
ESTIMATED INCREASE IN CANADIAN SOFT COAL PRODUCTION BASED ON AVERAGE USE OVER 9 YEARS
ESTIMATED INCREASE IN DEVELOPED WATER POWER
DEVELOPED WATER POWER (INSTALLED H.P.)
2,450,000 H.P.
100000 H.P.
1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930
YEARS
U.C.D.W. SPEC. 7-7-1921
PLATE 6.
Prepared in the Dominion Water Power Branch, Department of the Interior, Canada.

la consommation de la houille grasse (bitumineuse et lignite) et ne comprend pas la quantité employée par les locomotives—et comme celles-ci en ont consommé 10,500,000 tonnes en 1920, c'est un gros item.

On constatera que la ligne de "l'équivalent en charbon de l'énergie hydraulique développée" a atteint et dépassé la ligne de consommation de charbon domestique en 1908 et dépassé la ligne de la consommation totale de houille grasse en 1913, et qu'elle maintient facilement son avantage sur les deux, nonobstant les difficultés rencontrées pour financer ces projets de développement hydraulique par suite de la guerre et des conditions d'après-guerre.

En calculant les augmentations d'ici à 1930 on remarquera que les augmentations dans le développement des forces hydrauliques sont supposées ne pas être plus considérables qu'elles ne l'ont été au cours de la guerre ou de la période d'après-guerre, et que les augmentations dans la consommation du charbon sont indiquées par le prolongement de la ligne de consommation des huit années précédentes.

CONSOMMATION DE CHARBON ET ÉNERGIE HYDRAULIQUE—HOUILLE GRASSE SEULEMENT SANS TENIR COMPTE DE CELLE EMPLOYÉE PAR LES LOCOMOTIVES, 1920.

Année.	Consommation de houille grasse.[1]			Énergie hydraulique développée.	
	Canadienne.	Importations "Entrées pour la consommation."	Total. houille grasse, locomotives non-comprises.	Chevaux-vapeur installés.[2]	Équivalent en charbon.[3]
1907	7,312,237	4,754,408	12,066,645	700,000	6,300,000
1908	7,693,383	3,957,385	11,650,768	800,000	7,200,000
1909	7,299,119	3,180,080	10,479,199	880,000	7,920,000
1910	8,634,318	2,695,747	11,330,065	980,000	8,820,000
1911	7,876,283	5,628,315	13,504,598	1,320,000	11,700,000
1912	10,058,795	4,821,793	14,880,588	1,460,000	13,140,000
1913	10,775,813	7,019,896	17,795,709	1,700,000	15,300,000
1914	9,769,975	4,286,047	14,056,022	1,900,000	17,100,000
1915	9,527,211	3,563,710	13,091,921	2,040,000	18,360,000
1916	9,805,138	6,734,788	16,539,926	2,160,000	19,440,000
1917	9,496,462	8,447,262	17,943,724	2,240,000	20,160,000
1918	10,330,420	9,768,427	20,098,847	2,320,000	20,880,000
1919	8,966,054	5,748,929	14,714,983	2,400,000	21,600,000
1920	11,382,576	8,287,632	19,670,208	2,459,200	22,133,000

[1] De la "Production du charbon et du coke en Canada, 1919", division des Mines, sauf en 1920, laquelle année est prise dans l'Etat préliminaire pour 1920 par le Bureau fédéral de la statistique. On ne comprend pas dans ces chiffres l'anthracite employé pour le chauffage des maisons et le charbon des locomotives, parce que le développement de l'énergie hydraulique n'a pas eu d'effets appréciables jusqu'à présent sur cette consommation. D'après le Bureau de la statistiques les locomotives ont pris 74.2 pour 100 de leur charbon aux Etats-Unis en 1919.

[2] Calculé à 9 tonnes par cheval-vapeur par année, vu qu'il s'agit de chevaux-vapeur installés et que ce chiffre dépasse la quantité actuellement en usage.

[3] Chiffres approximatifs, y compris seulement les roues hydrauliques actuellement en exploitation.

On verra d'après ce diagramme (cliché VI, page 814) que, malgré la situation financière qui a nui au développement depuis 1914, "l'équivalent en charbon de l'énergie hydraulique développée" est plus considérable que la consommation totale de houille grasse (moins celle des locos) en 1920 par 12½ pour 100 et qu'en 1930 elle devrait être de 40 pour 100 plus considérable.

Il est peut-être bon de répéter ici certaines des conclusions tirées antérieurement afin de les étudier à la lumière du tableau précédent:

La consommation totale du charbon per capita est inférieure de 50 pour 100 au Canada à ce qu'elle est aux Etats-Unis, surtout parce que le développement d'énergie hydraulique per capita est plus considérable au Canada qu'aux Etats-Unis par 194

pour 100. Autrement notre climat plus froid serait supposé produire le contraire (page 821).

L'économie qui en résulte dans la quantité de houille employée équivaut actuellement à la somme de $146,500,000 par année (page 821) et, vu le prix élevé que commande le charbon, cette somme représente, au point de vue national, un intérêt de 27·5 pour 100 par année sur les capitaux engagés dans l'exploitation de l'énergie hudraulique (page 821).

Le total de l'énergie hydraulique actuellement développée au Canada atteint le chiffre de 2,459,200 chevaux-vapeur et le capital engagé dans ces entreprises se chiffre à $534,000,000. 83 pour 100 de ces installations se trouvent dans la région pauvre en combustible.

Les détails qui précèdent ont été donnés dans le but de montrer comment le développement de l'énergie hydraulique fait diminuer la consommation du combustible, tant dans le passé que pour l'avenir. Les résultats obtenus jusqu'à présent démontrent amplement la valeur et l'importance de cette source d'énergie et de ce moyen d'économiser le combustible, et la nécessité de pousser davantage ce deéveloppement par tous les moyens possibles.

H. M. E. KENSIT.

Mai 1921.

CONSOMMATION ET PRODUCTION DU CHARBON AU CANADA, 1920

BASÉ SUR LES RAPPORTS DU BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE.

CLICHÉ I.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		C.-B. et Yukon.	Alberta.	Saskatchewan.	Manitoba et Têtes des lacs.	Ontario (Central).	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Ile-du-Prince-Edouard.	Nouvelle-Écosse.	Grands totaux.	
					CONSOMMATION.							
A	*Domestique*[2]											A
B	Anthracite	.....	119,522	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	119,522	B
C	Bitumineux	1,755,596	3,075,676	.....	.....	.....	.....	19,486	.....	3,788,960	8,639,718	C
D	Lignites	.....	1,720,020	181,238	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,901,258	D
E	Totaux	1,755,596	4,915,218	181,238	.....	.....	.....	19,486	.....	3,788,960	10,660,498	E
F	*Reçu des autres provinces*											F
G	Anthracite	5,059	.....	4,657	1,356	.....	.....	.....	.....	.....	11,072	G
H	Bitumineux	69,225	9,278	176,616	259,694	11,620	278,287	1,008,021	117,551	664	1,930,956	H
I	Lignites	51,979	599	1,138,600	618,736	.....	.....	.....	.....	.....	1,809,914	I
J	Totaux	126,263	9,877	1,319,873	879,786	11,620	278,287	1,008,021	117,551	664	3,751,942	J
K	*Importé*											K
L	Anthracite	75	517	206	313,191	2,945,782	1,544,456	57,859	5,544	45,334	4,912,964	L
M	Bitumineux	13,137	607	535	2,007,126	10,373,324	3,503,410	936	511	3,044	15,902,630	M
N	Totaux	13,212	1,124	741	2,320,317	13,319,106	5,047,866	58,795	6,055	48,378	20,815,594	N
O	Grands totaux	1,895,071	4,926,219	1,501,852	3,199,382	13,330,726	5,324,781	1,086,302	123,606	3,838,902	35,226,841	O
					PRODUCTION.							
P	Anthracite	.....	130,594	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130,594	P
Q	Bitumineux	3,095,011	3,445,347	.....	.....	.....	.....	170,930	.....	6,412,382	13,123,670	Q
R	Lignites	.....	3,378,915	335,389	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,714,304	R
S	Totaux	3,095,011	6,954,856	335,389	.....	.....	.....	170,930	.....	6,412,382	16,968,568	S

CONSOMMATION ET PRODUCTION DU CHARBON AU CANADA, 1920—*Suite.*

BASÉ SUR LES RAPPORTS DU BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

CLICHÉ I.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		C.-B. et Yukon.	Alberta.	Saskatchewan.	Manitoba et Têtes des lacs.	Ontario (cedtral).	Québec.	Nouveau-Brunswick.	Ile-du-Prince-Edouard.	Nouvelle-Écosse.	Grands totaux.	
					EXPORTATIONS.							
T	À l'étranger	1,191,167	3,106	3,132	721	.....	1,372	113,050	.....	1,245,673	2,558,221	T
U	Aux autres provinces	148,248	2,036,532	151,019	.....	.....	.....	38,394	.....	1,377,749	3,751,942	U
V	Totaux	1,339,415	2,039,638	154,151	721	.....	1,372	151,444	.....	2,623,422	6,310,163	V
					PRODUCTION VS. CONSOMMATION.							
W	Production en sus de la consommation	1,199,940	2,028,637	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,573,480	5,802,057	W
X	Consommation en sus de la production	.....	.....	1,166,463	.....	.....	.....	915,372	.....	.....	2,581,835	X
Y	Consommation—aucune production	.....	.....	.....	3,199,382	13,330,726	5,324,781	.....	123,606	.....	21,978,495	Y

[1] Etat préliminaire, février 1921. *Canadian Annual Coal Review*, 1920.
[2] Consommation de charbon domestique—non la production. Pour la production, voir la ligne P.
La colonne 5 comprend Fort-William et Port-Arthur et le district de l'Ontario à l'ouest de ces villes, désigné sous le nom de "Tête des lacs".
Ligne O. La consommation totale égale la production plus toutes les importations et moins toutes les exportations.
Préparé par la division fédérale des forces hydrauliques, ministère de l'Intérieur, Canada.

H.E.M. K., 7 avril 1921.

LA SITUATION DE LA HOUILLE EN CANADA, 1921.

VOIR REPRÉSENTATION SOUS FORME DE DIAGRAMME SUR LE CLICHÉ III.

—	Colombie-Britannique et Yukon.	Alberta	Saskatchewan.	Manitoba et Tête des lacs.[2]	Ontario (central).	Québec.	Ile-du-Prince-Edouard.	Nouveau-Brunswick.	Nouvelle-Écosse.	Grands totaux.
POPULATION[3]	727,000	588,000	754,000	766,000	2,674,000	2,326,000	94,000	369,000	519,000	8,817,000
CHARBON:										
Production annuelle en tonnes	3,095,011	6,954,856	335,389	.....	.....	.....	.....	170,930	6,412,382	16,968,568
Consommation annuelle en tonnes	1,895,071	4,926,219	1,501,852	3,199,382	13,330,726	5,324,781	123,606	1,806,302	3,838,902	35,226,841
Consommation annuelle per capita	2·6	8·4	2·0	4·2	5·0	2·3	1·3	4·9	7·4	
ÉNERGIE HYDRAULIQUE:										
Total c. v. disponibles	3,000,000	475,000	513,000	3,450,000	5,920,000	6,000,000	3,000	100,000	100,000	19,261,000
Equivalent en charbon[5]	45,000,000	7,130,000	7,700,000	51,800,000	84,500,000	90,000,000	45,000	1,500,000	1,500,000	289,000,000
Actuellement en usage, ch.-vapeur	288,144	31,754	.....	133,100	876,015	838,071	1,621	16,657	29,359	2,214,721
Equivalent du charbon[4]	2,881,440	317,540	.....	1,331,000	8,760,000	8,381,000	16,210	166,570	293,590	22,147,000

[1] Calculs du Bureau fédéral de la statistique, le 31 mars 1919. Ne comprenant pas les Territoires du Nord-Ouest.

[2] "Tête des lacs" comprend Port-Arthur, Fort-William, Kenora, Keewatin, Rainy River, Fort-Frances, etc. Calculé à 147,000. Cette division est établie par le Bureau de la statistique pour les fins des rapports sur le commerce de la houille.

[3] Au 1er janvier 1921.

[4] Un cheval-vapeur par année équivaut à 10 tonnes avec charge de 33 pour 100.

[5] La quantité totale de chevaux-vapeur disponibles donnée représente le minimum d'énergie produit pendant 24 heures sans interruption. La capacité de l'installation et le minimum du rendement seraient ordinairement d'au moins 50 pour 100 plus élevés. Par exemple, 3,000,000 c.-v. dans la première colonne serait équivalents à environ 4,500,000 c.-v. installés, ce qui d'après la base de (4) équivaudrait à environ 45,000,000 de tonnes de charbon par année.

H.E.M.K., 7 avril 1921.

CLICHÉ IV.

CONSOMMATION DE CHARBON AU CANADA, 1917[1]—TONNES PAR ANNÉE, EXPORTATIONS NON COMPRISES.

—	Table originale.		Rédisposition.		Pour cent de la consommation.
Chemins de fer	11,792,550		12,685,550		42·6
Charbon de soute	428,929		464,091		1·6
		12,221,479		13,149,641	
Industries—					44·2
Charbon américain	4,556,704				
Charbon canadien	2,086,741				
Fabrication du coke	1,240,558				
		7,884,003		8,481,303	28·5
Installations d'énergie électrique—					
Charbon américain	103,377				
Charbon canadien	315,626				
		419,003		452,503	1·5
Emploi domestique	6,819,058				
Fabrique de gaz	290,228				
		7,109,286		7,646,286	25·8
		27,633,771		29,729,733	100·0
[2]Consommation des houillères	1,083,772				
[2]Pertes connues dans l'extraction	392,362				
[2]Gain dans la quantité en magasin	615,828				
		2,095,962			
		29,729,733			

[1]Déduit de la table à la page 24 du " Rapport final du contrôleur du combustible," 1919.
[2]Ces item, distribués pro rata parmi les item précédents, nous donne la deuxième colonne ou une "Rédistribution."

CONSOMMATION DE CHARBON AU CANADA, 1920.

LA CONSOMMATION DE 1920 EST DIVISÉE DANS LA PROPORTION INDIQUÉE PAR LE CONTROLEUR DU COMBUSTIBLE POUR 1917—Y COMPRIS LE CHARBON DOMESTIQUE ET LE CHARBON IMPORTÉ, LES EXPORTATIONS NON COMPRISES.

—		Tonnes.	Proportion.	Per capita.[1]
			Pour cent.	
Chemins de fer	15,000,000			
Charbon de soute	565,000			
		15,565,000	44·2	1·73
Industries		10,040,000	28·5	1·12
Installations d'éclairage et d'énergie électrique		530,000	1·5	0·06
Consommation domestique, y compris la fabrication du gaz		9,091,000	25·8	1·01
		35,226,000	100·0	3·92

[1]Population en 1920, 9,000,000, d'après les calculs déposés en Chambre, le 6 avril 1920.

CHARBON EMPLOYÉ DANS LE ROYAUME-UNI, 1913[1]—EXPORTATIONS NON COMPRISES.

—	—	Grosses tonnes.	Proportion.	Petites tonnes per capita.
			Pour cent.	
Chemins de fer	15,000,000			
Charbon de soute pour caboteurs	2,500,000			
		17,500,000	9·3	0·39
Industries		100,210,000	53·0	2·22
Installations d'éclairage et d'énergie électriques		18,290,000	9·7	0·40
Consommation domestique	35,000,000			
Fabriques de gaz	18,000,000			
		53,000,000	28·0	1·17
		189,000,000	100·0	4·18

La grosse tonne=2,240 livres. La consommation en petites tonnes est donc

$$\frac{189,000,000 \times 2,240}{2,000} = 212,000,000.$$

La population du Royaume-Uni en 1911 était de 45,222,000.

[1]Tiré du rapport final du comité sur la conservation de la houille, ministère de la reconstruction, 1919 Cd. 9084, page 10.

CHARBON EMPLOYÉ AUX ÉTATS-UNIS, 1919—PAR 1,000 TONNES VENDUES, EXPORTATIONS NON COMPRISES.

Tableau original préparé par le Dr George Otis Smith.[1]		Rédisposition.			Pour cent de la consommation.
Chemins de fer	250	Chemins de fer	259 10		27·0
Industries	350	Charbon de soute	20 70		2·1
Fabrication du coke	130			279 80	
Chauffage et cuisine domestiques	165				29·1
Exportations et charbon de soute	60	Industries et fabrication de coke		472 60	49·4
Exploitation des champs de houille	35	Installations d'énergie électrique		24 86	2·6
Fabriques de gaz	10	Consommation domestique et fabrication de gaz		181 34	18·9
	1,000			958 60	100·0

Les exportations en 1918 ont été de 4 pour cent, soit 40 tonnes par 1,000 qui doivent être exclues, et ceci laisse 20 tonnes pour le charbon de soute, lequel est consommé par les caboteurs.
L'exploitation des champs de houille=35. Répartissez-les, moins le 4 pour cent pour les exportations, au prorata parmi les autres item. Ces changements vous donne la deuxième colonne.

[1]*United States Press Digest*. 17 novembre 1920.

INDEX

		PAGE
Témoignage de	Fred G. McAllister	4
"	" S. J. Cook	18
"	" R. C. Vaughan	32
"	" G. W. Caye	64
"	" l'hon. J. L. Côté	83
"	" professeur N. C. Pitcher	102
"	" R. M. Young	119
"	" Roy M. Wolvin	132
"	" l'hon. J. L. Côté	178
"	" A. Dick	185
"	" D. McLennan	245
"	" W. H. Harrington	284
"	" J. M. Daly	317
"	" B. A. Caspell	331
"	" Wm. J. Halpin	344
"	" J. M. Hurcombe	354
"	" Louis Simpson	366
"	" Alfred Rogers	398
"	" Leonard E. Drummond	412
"	" Thos. Britt	437
"	" Alfred Price	459
"	" l'hon. J. E. Michaud	466
"	" Robert Baxter	473
"	" J. B. McLachlan	498
"	" W. P. Delaney	532
"	" A. Anrep	542
"	" J. M. R. Fairbairn	561
"	" John Murphy	570
"	" A. Dion	596
"	" J. G. F. Hudson	608
"	" R. A. Ross	623
"	" L. R. Thomson	636
"	" H. M. E. Kensit	644
Déclaration de	F. H. Chrysler, C.R.	652
Témoignage de	James G. Scott	667
"	" J. D. McDougall	675
"	" J. Dougall	701
Déclaration de	James Graham	751
Témoignage de	R. B. Teakle	756
"	" J. G. F. Hudson	766
"	" John Mackie	772
"	" W. H. McDougall	787
Déclaration de	Norman Guthrie, C.R.	797

INDEX DES TÉMOIGNAGES

PAGE

Champs houillers et situation houillère en Alberta..83, 102, 119, 412, 701
Champs houillers et situation houillère en Nouvelle-Ecosse..122, 185, 242, 252, 473, 498, 532, 675
Champs houillers, Colombie-Britannique.. 667
Situation houillère, Nouveau-Brunswick.. 466
Situation houillère, Ontario.. 284, 317, 331, 344, 354, 366, 397
Situation houillère au Canada.. 608
Etats du prix de revient, production des..272 à 282, 652 à 667, 677 à 682, 770 à 797
Electrisation des chemins de fer..561, 570
Coke.. 596
Lignite..623, 636
Tourbe..542, 751
Produits indirects.. 766
Approvisionnement de charbon aux chemins de fer.. 32, 64, 437, 459
Statistiques.. 4, 18
Transport.. 756
Force hydraulique.. 644
Témoins, liste alphabétique des.. xi
Témoins, non comparution des..797, 802

CHAMPS HOUILLERS ET SITUATION HOUILLÈRE EN ALBERTA:

Témoignage de l'hon. L. J. Côté, secrétaire provincial et ministre des mines, Alberta..83 à 101, 178 à 184
Quantité de charbon vendue au Canada et aux Etats-Unis.. 85
Capital placé dans l'extraction du charbon.. 84
Etablissement d'essai du gouvernement fédéral.. 180
Histoire des charbonnages de l'Alberta.. 84
Inspecteur nommé par le gouvernement local.. 179
Importance des entrepôts de houille dans les villes.. 179
Rendement possible de l'Alberta.. 85
Prix du charbon..86, 88, 92, 93, 183
Echelle des salaires, 1912-1920..90, 91, 92
Déclaration concernant les salaires.. 89
Taux de transport..86, 87, 100, 179, 180, 182, 183

Témoignage du professeur L. C. Pitcher, de l'université de l'Alberta..102-118
Anthracite en Alberta.. 103
Coke, son emploi..113, 114
Comparaison de l'exploitation houillère dans l'Alberta et dans la Nouvelle-Ecosse..108, 116
Analyse chimique de la houille.. 102
Différence entre le charbon à chaudières et celui de la compagnie Dominion et le lignite.. 103
Histoire géologique de la houille.. 103
Condition ouvrière..118, 122, 125
Marchés pour la houille de l'Ouest..105, 109, 111, 117
Conditions de l'exploitation houillère.. 106
Compagnies houillères de l'Alberta.. 115
Houillères de Pat Burns.. 104
Réduction possible du coût de revient.. 118
Facilité d'emmagasinage.. 110
Transport.. 109

Témoignage de R. M. Young, secrétaire de la *Western Coal operators*..119-130
Comparaison du coût de revient, Alberta et Nouvelle-Ecosse.. 121
Conditions du commerce de la houille, 1913 et 1921.. 119
Difficultés ouvrières..121, 122, 127, 129
Marchés de coke.. 121
Réduction possible des prix.. 125
Contrôle des prix..125, 130
Comparaison entre les gages, Alberta, Etats-Unis, Nouvelle-Ecosse.. 123
Prix du charbon..126, 128
Prix de revient du charbon.. 128

Témoignage de M. L. E. Drummond, ingénieur conseil, Edmonton.. 412
Association industrielle d'Alberta.. 413
Fabrication de briquettes.. 429
Coopération des gouvernements fédéral et local et des exploitants.. 428
Différence entre le charbon domestique et le charbon bitumineux..414, 415
"Series" d'Edmonton, de Belly River et de Kootenay..415, 416

PAGE

CHAMPS HOUILLERS ET SITUATION HOUILLÈRE EN ALBERTA—*Suite.*

Témoignage de M. L. E. Drummond—*Suite.*
Quantité approximative d'anthracite en Alberta.. 422
Taux de transport.. 423, 432
Méthode de classer le charbon.. 420, 421
Marchés pour le charbon.. 454
Conditions minières.. 416, 422
Rendement des champs houillers de l'Alberta.. 420
Prix du charbon.. 424
Droits régaliens.. 422
Transport.. 417, 418, 423, 425, 426, 420, 431
Taux de transport.. 86, 87, 100, 179, 180, 182, 183

Témoignage de M. J. Dougall, agent général d'agriculture, C.P.R.. 701-722
Houillères de l'Alberta.. 701, 702, 703, 705, 708, 720
Compagnies houillères de l'Alberta.. 706, 707
Machinerie des houillères.. 710
Contrôle gouvernemental des mines.. 711, 712, 713, 715, 716
Taux de transport.. 715
Conditions minières.. 711
Charbon dit "nut".. 704
Percentage du gros charbon dans les mines.. 704
Prix du charbon.. 703, 704, 716, 717, 718, 719
Gages.. 714

CHAMPS HOUILLERS ET SITUATION HOUILLÈRE EN NOUVELLE-ÉCOSSE:

Témoignage de M. Roy M. Wolvin, président de la *Dominion Steel Corporation*.. 142-177
Moyenne actuelle, rendement futur et ressources de la *Dominion Coal Co*.. 143
Chemins de fer Nationaux-Canadiens comme consommateurs.. 136
Coût de revient de la houille.. 150, 151
Débat sur le coût de revient de la houille.. 152
Marchés de la *Dominion Coal Co*.. 135
Développement des marchés.. 162, 163
Commerce étranger.. 164
Déclaration générale.. 133, 141
Main-d'œuvre et gages.. 142, 151, 154, 162, 163, 164, 165, 172, 173
Lettre du témoin à M. Hanna.. 137
Lettre de M. Hanna au témoin.. 139
Contrat à long terme.. 154
Exploitation régulière des mines pour réduire le coût de revient du charbon, 166, 167, 168
Résolution pour la production des états du coût de revient.. 164
Travaux de la *Dominion Coal Co*.. 132, 133, 166, 168
Réduction possible du coût de revient.. 160
Prix du charbon et facteurs qui le déterminent.. 135, 140, 146, 150, 171
Quantité de charbon utilisée par l'aciérie.. 143, 144
Rapport entre le merger de l'acier et la *Dominion Coal Co*.. 147, 148, 174, 175, 176
Transport.. 156, 157, 158, 159

Témoignage de M. A. Dick, vendeur général de la *Dominion Coal Co*.. 185-241
Réserve de charbon de la *Dominion Coal Co*.. 207
Poussier et rebut d'anthracite.. 235, 236
Charbon d'ensoutage.. 194, 227, 228
Coût de revient.. 216, 217, 218 220, 221, 224, 229, 234
Livraisons aux chemins de fer canadiens.. 193, 194
Différence dans le coût d'extraction aux Etats-Unis et en la Nouvelle-Ecosse.. 230
Perturbation dans le commerce du charbon.. 185
Production quotidienne.. 208
Taux de transport.. 247, 248
Déclaration générale.. 185, 187
Méthode de disposer du charbon.. 196, 197
Monopole du charbon.. 223
Marchés pour le charbon.. 230, 231, 235
Politique houillère nationale.. 227, 228
Marché ontarien.. 200, 201, 204, 205, 213, 214, 215, 217, 219, 223
Prix du charbon.. 185, 188, 189, 190, 195, 198, 202, 203, 212, 213
Déclaration touchant les ventes de la *Dominion Coal Co.* par provinces.. 192
Conditions commerciales.. 186, 187, 189, 208

Témoignage de M. D. McLennan, représentant du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.. 242-252
Champs houillers de la Nouvelle-Ecosse.. 249, 250, 252
Charbon pour usage domestique.. 246, 249
Rendement approximatif des champs houillers d'Inverness.. 247
Taux de transport.. 247, 248
Champs houillers d'Inverness.. 245, 249, 250, 251
Prix du charbon à Inverness et au Cap-Breton.. 246
Quantité de charbon produit en Nouvelle-Ecosse.. 252
Transport.. 247, 251

PAGE

CHAMPS HOUILLERS ET SITUATION HOUILLÈRE EN ALBERTA—*Suite.*

Témoignage de M. D. H. McDougall, président de la *Nova Scotia Steel and Coal Co.* 252-283
Merger du charbon et de l'acier..261, 271, 272
Rendement houiller..259, 260
Marchés pour le charbon..259, 270
Travaux miniers, Cap-Breton..255, 270
Prix de revient..252, 255, 258-262, 273, 274, 275, 283
Déclaration générale..253-257
Conditions ouvrières et gages..268, 274
Conditions minières aux Etats-Unis et à la Nouvelle-Ecosse..253, 259
Difficultés minières..255, 260, 261
Situation minière.. 263
Distribution du charbon de la *Nova Scotia Steel and Coal Co.*.. 261
Prix du charbon..265, 266, 272, 273, 282
Contrat avec les chemins de fer..270, 271
Production des états du prix de revient..275-281
Approvisionnement des chemins de fer..267, 269, 270
Emmagasinement.. 275

Témoignage de M. R. Baxter, représentant ouvrier, Glace Bay, N.-E..473-498
Coût de production..478-483, 485, 487, 489, 492, 493
Coût de l'extraction..476, 477
Problème ouvrier à la Nouvelle-Ecosse.. 491
Effectif des "U. M. Workers".. 473
Opérations minières plus difficiles à la Nouvelle-Ecosse..461, 462
Rendement des mines.. 477
Prix du charbon..495, 496, 498
Etat des gages..503-511
Chômage..473, 474, 475, 484
Conditions non hygiéniques..488-489
Gages..475, 482, 484, 486, 494, 495, 497

Témoignage de M. J. B. McLachlan, représentant ouvrier, Glace-Bay, N.-E..498-532
Convention entre les mineurs et les propriétaires de mines.. 498
Charbon d'ensoutage..513, 514
Convention pour le travail à forfait..499, 500, 501, 531
Etat comparatif du tarif d'abatage.. 502
Etat comparatif des accidents arrivés dans les mines.. 515
Profits des houillères..526, 527
Efficacité et sûreté dans les mines.. 514
Etat des logements dans les centres miniers..521, 522
Prix de revient..528, 529, 532
Augmentation de gages.. 513
Inspection des mines par le gouvernement..514, 515, 516
Continuation de la présente échelle de gages.. 527
Prix du charbon..529, 530
Employés inutiles ou hommes de police..525, 526
Situation ouvrière et règlements dans les districts miniers..516, 517, 518
Gages..520, 521, 530

Témoignage de M. W. Delaney, représentant ouvrier, Glace-Bay, N.-E..532-542
Entassement réduit.. 533
Contrat pour le charbon.. 540
Situation faite aux mineurs..535, 540
Misère amenée par le chômage.. 532
Condition de vie..536, 537, 549
Prix du charbon.. 540
Réduction des gages.. 541
Réduction des heures de travail.. 533
Charbon en magasin.. 534

Témoignage de M. I. D. McDougall, Inverness N.-E..675-690
Etat du coût de revient..652-667
Prix du charbon, production..676-686, 688
Débat..689-697

Quantité approximative de charbon..677-685
Les mines d'Inverness ne sont pas un succès financier..682, 683, 684, 685
Situation ouvrière à Inverness.. 676
Absence de facilités de transport.. 677
Marché et embargo.. 679, 688, 689
Prix du charbon..679, 681, 686, 687
Transport..680, 681

CHAMPS HOUILLERS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE:

Témoignage de James Guthrie Scott, président de la *British Columbia Coal Co.*.. 667
Champ houiller de la rivière Skeena.. 667
Enquête sur la houille de la rivière Skeena.. 671

PAGE

CHAMPS HOUILLERS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*
Témoignage de James Guthrie Scott—*Suite*
Absence de marché.. 668
Prix du charbon.. 671
Qualité de la houille de la rivière Skeena.. 667, 670, 671
Difficulté de transport.. 668, 672, 673

SITUATION HOUILLÈRE AU NOUVEAU-BRUNSWICK:
Témoignage de l'hon. J. E. Michaud, représentant du gouv. du Nouveau-Brunswick.. 466-472
Champs houillers du Nouveau-Brunswick.. 466
Taux de transport.. 467, 468, 469
Absence de facilités de transport.. 468, 470
Rendement des mines Minto.. 467
Prix du charbon.. 470
Gages et main-d'œuvre.. 469

SITUATION HOUILLÈRE EN ONTARIO:
Témoignage de H. A. Harrington, ex-administrateur du combustible en Ontario.. 284-315
Situation de l'anthracite.. 292, 296-298
Charbon bitumineux, ses marchés naturels.. 300, 301
Briquettes carbonisées.. 306
Installation de chauffage central.. 315
Prix du charbon.. 295, 296, 298, 299, 301, 302, 303, 309, 310, 312
Taux de transport.. 296, 300, 301, 302
Approvisionnement futur de l'anthracite incertain.. 308, 309, 314
Administration du combustible en Ontario.. 292, 293
Déclaration générale.. 284-291
Compagnies d'anthracite régulières et indépendantes.. 293-299, 305, 306
Ontario comme marché de la Nouvelle-Ecosse.. 300, 301
Emploi du coke.. 303
Bénéfice des détaillants de charbon pendant la période de contrôle.. 310
Recommandations.. 287, 291
Sources de l'approvisionnement de l'anthracite aux Etats-Unis.. 294, 295
Régime de l'inspection du charbon.. 307
Transport de l'anthracite.. 302
Avantages du contrôle.. 312, 313
Emploi du charbon bitumineux au lieu de l'anthracite.. 304, 305, 311, 312

Témoignage de J. M. Daly, London, Ontario.. 317-331
Boulets, fabrication et prix.. 326, 327, 328
Coke, son emploi.. 326
Coût de la livraison dans les villes.. 320
Difficulté à se procurer du charbon dans le passé.. 318
Impossibilité pour les détaillants d'acheter comme association.. 331
Augmentation et variation des prix causés par la guerre.. 330
Méthode d'achat des détaillants.. 318, 319
Approvisionnement d'anthracite limité aux Etats-Unis.. 328
Prix du charbon.. 319, 320, 321, 323
Prix du charbon quand les conditions seront normales.. 329
Nécessité d'enseigner au peuple l'emploi du charbon menu.. 325
Bénéfice par tonne.. 320
Pénurie du charbon dit "Stove".. 322
Transport du charbon.. 319
Emploi du charbon bitumineux pour le chauffage des habitations.. 324, 326
Avantages du contrôle provincial du combustible.. 322

Témoignage de B. A. Caspell, Brantford, Ontario.. 331-344
Prix anormaux causés par la guerre.. 333
Campagne de publicité par l'Association.. 335
But de l'Association des détaillants.. 332-337
Consommation annuelle de l'anthracite aux Etats-Unis.. 341
Charbon bitumineux.. 340
Briquettes et criblures.. 344
Dépression du commerce de détail.. 335, 336
Campagne de propagande en faveur du charbon bitumineux.. 342, 363
Taux de transport.. 341
Importance du contrôle du combustible.. 334
Les spéculateurs sont la cause de l'augmentation des prix.. 334
Effectif de l'Association des détaillants.. 331, 336
Possibilité de l'épuisement de l'approvisionnement du charbon..
Prix du charbon.. 333, 336, 338
Les compagnies indépendantes profitent de la rareté du charbon.. 333

Témoignage de W. J. Halpin, Ottawa.. 344-352
Chauffage central du gouvernement fédéral.. 348
Déclaration générale.. 344-347

PAGE

SITUATION HOUILLÈRE EN ONTARIO—*Suite.*

Témoignage de W. J. Halpin—*Suite.*

Inutilité de penser à la baisse des prix.. 345
Le comité avertit le public.. 344, 348

Témoignage de J. M. Hurcombe, Ottawa.. 354-366
Transport par voie ferrée exclusivement.. 356, 358
Charbon bitumineux employé à Ottawa.. 357, 360
Epreuve et inspection du charbon.. 362, 363
Concurrence des Etats-Unis et de la Nouvelle-Ecosse quand au prix du charbon. 357
Valeur des houillères.. 359
Taux de transport.. 356, 358, 359, 363, 364
Charbon de la Nouvelle-Ecosse délivré à Ottawa.. 356
Ottawa est approvisionné de charbon par les compagnies régulières.. 354, 355
Prix de l'anthracite.. 358, 359
Prix du charbon bitumineux.. 360, 361, 363
Facilité de tête de ligne à Ottawa, manupulation du charbon.. 356, 357
Transport fluvial.. 356, 358

Témoignage de L. Simpson, ingénieur.. 366-390
Charbon bitumineux américain.. 377
Entassement du charbon.. 388, 389
Analyse chimique des différentes espèces de charbon.. 384
Charbon des houillères de P. Burns.. 373
Coût de l'extraction des schistes.. 393
Campagne éducatrice.. 376, 377
Usine expérimentale pour l'extraction de l'huile au Nouveau-Brunswick.. 391
Facteurs qui influent sur le prix du charbon.. 386, 395
Importation libre de la machinerie pour les houillères.. 388
Importation libre de la machinerie hydroélectrique.. 392
Déclaration générale.. 366, 370
Usine hydroélectrique.. 389
Enquête sur les charbons.. 389
Enquête sur leur valeur économique.. 361, 369
Lignite.. 375
Extraction à la Nouvelle-Ecosse.. 394, 395
Industrie pétrolifère.. 390, 391
Ontario comme marché de la Nouvelle-Ecosse.. 384
Prix du charbon.. 384
Problème de la main-d'œuvre.. 388
Recommandations.. 388, 389
Charbon semi-anthracite, domestique et bitumineux comparé à l'anthracite.. 372-375
Déclaration sur les schistes pétrolifères.. 373, 380
Charbon à chaudières *vs* anthracite pour chauffage.. 375, 376
Succédanés du charbon.. 389
Emploi du charbon bitumineux par les manufacturiers d'Ottawa.. 377, 378
Où l'on trouve les gisements pétrolifères en Canada.. 390, 391

Témoignage de Alfred Rogers, marchand détaillant de charbon, Toronto.. 397-410
Campagne pour hâter l'achat du charbon.. 400, 405
Association des manufacturiers canadiens, lettre de L'.. 410
Coût de revient du charbon (déclaration).. 399
Difficultés de s'approvisionner.. 405
Contrôle du combustible.. 401
Augmentation dans la production du charbon.. 398, 400
Augmentation de certains frais (déclaration).. 404
Charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario.. 409
Prix du charbon.. 405-408
Rareté de l'anthracite.. 403
Poids insuffisant des wagons.. 400, 402
Pénurie du charbon causée par l'absence de demandes.. 401, 405
Emmagasinage du charbon à Toronto.. 407
Transport.. 402, 406, 407

SITUATION HOUILLÈRE EN CANADA:

Témoignage de M. J. G. S. Hudson, ingénieur minier, Mines.. 608
Anthracite en Alberta.. 615
Produits indirects.. 766, 769
Richesse houillère de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.. 611, 612
Distribution et rendement du charbon de la Nouvelle-Ecosse, de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique.. 609, 610, 611
Limite d'exportation pour le charbon de l'Est et de l'Ouest.. 614
Situation minière dans la Nouvelle-Ecosse, l'Ohio et l'Alberta.. 612, 613
Le charbon de la Nouvelle-Ecosse pour la production du gaz.. 617, 618
Quantité de charbon bitumineux consommée au Canada.. 615

PAGE

SITUATION HOUILLÈRE EN CANADA—*Suite.*

Témoignage de M. J. G. S. Hudson—*Suite.*

Transport fluvial.. .. .. .

PAGE

COKE, AGGLOMÉRATION DU LIGNITE, TOURBE ET PRODUITS INDIRECTS—*Suite.*
Témoignage de Alfred Dion, gérant de l'*Ottawa Gas Company*.. 596
Dérivés du coke et leurs prix.. 604
Industrie du coke à Ottawa.. 596
Usage domestique du coke et marché local.. 596, 599, 600
Commerce du coke diminue le prix du gaz.. 605
Campagne de propagande en faveur du charbon de la Nouvelle-Ecosse.. 607, 608
Le charbon de la Nouvelle-Ecosse comme producteur de gaz.. 597, 598
Prix du coke.. 597, 600, 602
Prix du charbon employé pour la production du gaz.. 598, 599
Soufre contenu dans le charbon.. 600
Soufre contenu dans le charbon et traitement.. 601, 604

Témoignage de J. G. Y. Hudson, ingénieur des mines.. 766
Dérivés du charbon.. 766

APPROVISIONNEMENT DE CHARBON DES CHEMINS DE FER:
Témoignage de R. C. Vaughan, vice-président des chemins de fer Canadien-National Toronto.. 32-63
Charbon américain reçu à divers ports.. 33-39
Discussion concernant les prix du charbon entre la *Dominion Coal* et le *Canadian Northern*.. 50, 48-767
Charbon consommé jusqu'à mars 1921 par le C.N.R.. 36
Charbon consommé par chaque district.. 41
Charbon de la *Dominion Coal Company* l'égal du charbon américain.. 36
Quantité approximative de charbon employé par le C.N.R.. 35
Taux de transport par les lacs.. 39
Les gros navires transportent le charbon à meilleur marché que les petits.. 48
Contrats à longs termes.. 57, 58
Méthode d'achat du charbon employé par le C.N.R.. 47
Proportion de charbon canadien employé par le C.N.R.. 37
Prix du charbon.. 36, 38, 43-54
Etat du charbon délivré par les mines de la Nouvelle-Ecosse du 21 au 31 mars.. 42
Charbon à chaudières consommé de 1918 à 1920 par le C.N.R.. 36
Tonnage total du charbon reçu en 1919-1920 et 1920-1921.. 32, 61, 62
Approvisionnement de charbon de l'Ouest.. 44

Témoignage de G. W. Caye, acheteur du combustible du Grand-Tronc.. 64-83
Consommation approximative de charbon au Canada par le Grand-Tronc.. 63, 64, 81
Charbon américain fourni au Grand-Tronc aux ports du lac Erié.. 65
Quantité approximative du charbon à la mine du Grand-Tronc dans l'Ohio.. 67, 79
Consommation et livraison du charbon à différents points.. 75
Dominion Coal Company, charbon à navires de Montréal (déclaration).. 82
Taux de transport.. 68, 69, 70, 72, 80
Charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'Ontario.. 70, 80
Prix de production et prix de vente du charbon.. 64, 66, 68, 72, 74, 75, 78, 80
Source d'approvisionnement du combustible, Grand-Tronc.. 64-66
Gages aux mines.. 74

Témoignage de Thomas Britt, agent général du combustible, P.-C.. 437-458
Répartition du charbon sous le régime du contrôle.. 454, 455
Confiscation du charbon.. 450, 451, 455, 461
Contrats de charbon.. 457
Prix de revient.. 443, 444
Taux de transport.. 445
Conditions du marché pendant la guerre.. 453
Prix du charbon.. 439, 440, 443, 447, 448, 456
Qualité du charbon.. 448, 449
Emmagasinage du charbon.. 452
Source d'approvisionnement.. 438, 439, 440, 444
Transport.. 445, 446, 449
Incertitude quand à l'approvisionnement du charbon par la Nouvelle-Ecosse 440, 441, 442
Consommation annuelle du charbon par le Pacifique-Canadien.. 437, 438

Témoignage de Alfred Price, gérant général, lignes de l'Est, Pacifique-Canadien.. 459-466
Le charbon de l'Ouest canadien n'est pas employé à l'est de Broadview.. 459
Distribution des wagons.. 465
Electrisation des chemins de fer.. 464
Prix du charbon.. 466
Transport.. 459, 460, 462

STATISTIQUES:
Témoignage de Fred. G. McAllister, statisticien, Ottawa.. 4-15
Consommation domestique et industrielle du charbon.. 13
Source générale d'approvisionnement.. 5, 6

PAGE

STATISTIQUES—*Suite.*

Témoignage de Fred. G. McAllister—*Suite.*

Facteurs qui entrent dans le coût de la production dans les provinces maritime.. 8
Taux de transport.. .. .. 11, 12
Augmentation du coût de la production.. 7
Contrats à longs termes pour régulariser le rendement des mines.. .. ..8, 13, 14
Points de distribution du charbon américain.. 11
Distribution du charbon.. 6-11

Témoignage de S. J. Cook, ministère des Mines, Ottawa.. 18
Tableau des importations de charbon en 1920.. 23
Approvisionnement de charbon canadien.. .. .. 26, 27
Situation houillère au Canada.. 19
Bureau des statistiques du Dominion.. .. .., 18
Importations et exportations par provinces.. .. ..20, 22, 23
Percentage de la production houillère par provinces de 1911 à 1920.. .. .. 19, 20
Problème de l'approvisionnement du combustible en Canada.. 28

TRANSPORT:

Témoignage de R. B. Teakle, gérant de la marine marchande en Canada.. 746
Facilités de chargement à Montréal.. .. ..763, 764
Opérations de la marine marchande du gouvernement canadien.. .. .. ..751, 752, 753
Transport fluvial entre la Nouvelle-Ecosse et Montréal.. 759
Transport entre la côte et les lacs.. 757

FORCE HYDRAULIQUE:

Témoignage de H. E. Kensit, ingénieur d'énergie électrique.. 644
Rapport entre l'énergie développée et non développée en Canada (déclaration).. 645