BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1926
R5
A4

CANADA. PARL. C. DES C.
COM. SPEC. ... RICHESSES
HOUILLERES DU CANADA.

Délibérations.

DATE	NAME - NOM

SESSION 1926

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SPÉCIAL D'ENQUÊTE

SUR

LES RICHESSES HOUILLÈRES DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS du Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse et de la richesse de ces sources, de s'assurer si le prix fait au consommateur canadien est loyal et équitable et de rechercher les méthodes d'extraction et de distribution de charbon canadien comportant le plus d'avantages pour les diverses régions du Dominion, en vue de procurer de l'emploi à nos ouvriers et de stimuler le trafic de nos organismes de transport.

COMPRENANT

L'Ordre de Renvoi, les rapports du Comité présentés à la Chambre, les témoignages rendus devant le Comité ainsi que toute la correspondance et les données produites par diverses personnes au cours des délibérations.

SESSION DE JANVIER À JUILLET 1926

Première session du Quinzième Parlement

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1926

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Ordre de Renvoi	iii
Membres du Comité	iv
Rapports du Comité	v
Procès-verbal des délibérations	ix
Liste des témoins	xxvi
Compte rendu des témoignages	1
Données produites au cours des délibérations	348-365
Index des témoignages	368
Index de la correspondance de la documentation présentée	373
Index général	375

RICHESSES HOUILLÈRES DU CANADA

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA,

LUNDI 15 mars 1926.

Résolu,—Qu'un comité formé de membres de cette Chambre soit chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse et de la richesse de ces sources, de s'assurer si le prix fait au consommateur canadien est loyal et équitable et de rechercher les méthodes d'extraction et de distribution du charbon canadien comportant le plus d'avantages pour les diverses régions du Dominion, en vue de procurer de l'emploi à nos ouvriers, de stimuler le trafic de nos organismes de transport et d'épargner par ce moyen les sommes que l'on dépense actuellement pour ce produit à l'étranger.

Copie conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre des communes.

JEUDI 6 mai 1926.

Résolu,—Que le Comité spécial chargé, le lundi 15 mars, de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, soit composé des membres suivants: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Campbell, Fafard, Flemming, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, McLean (Melfort), Nicholson et Rogers, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et dossiers, et de faire rapport de temps à autre à la Chambre.

Copie conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre des communes.

MERCREDI 12 mai 1926.

Ordonné,—Que M. Cantley soit remplacé par M. Nicholson comme membre dudit Comité.

Copie conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre des communes.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour pour l'usage de ses membres et de ceux de la Chambre, les procès-verbaux de ses délibérations ainsi que les témoignages rendus devant le Comité, et que la règle 74 y relative soit suspendue.

Copie conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre des communes.

MERCREDI 9 juin 1926.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à tenir ses séances pendant que la Chambre est en session.

Copie conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre des communes.

25659—1½

MEMBRES DU COMITÉ

M. E.-A. LAPIERRE, *président.*

ET

MM. ARMSTRONG, J.-E.
BURY, A.-U.-G.
CAMPBELL, M.-N.
CANTLEY, THOMAS
FLEMMING, J.-K.
MM. GARLAND, E.-J.
GERSHAW, F.-W.
HOWDEN, J.-P.
MACDONALD, F.
MCLEAN, M.

NEILL, M. A.-W.

RAPPORTS DU COMITÉ À LA CHAMBRE

PREMIER RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA,

JEUDI 20 mai 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse et des questions connexes, a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité a l'honneur de recommander qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour pour l'usage de ses membres et de ceux de la Chambre, les procès-verbaux de ses délibérations ainsi que les témoignages rendus devant le Comité, et que la Règle 74 y relative soit suspendue.

Le tout respectueusement soumis.

E.-A. LAPIERRE,
Président.

DEUXIÈME RAPPORT

MERCREDI 9 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, et des questions connexes, a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande qu'il soit autorisé à tenir ses séances pendant que la Chambre est en session.

Le tout respectueusement soumis.

E.-A. LAPIERRE,
Président.

TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

MARDI 22 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse et de la richesse de ces sources, de s'assurer si le prix fait au consommateur canadien est loyal et équitable et de rechercher les méthodes d'extraction et de distribution du charbon canadien comportant le plus d'avantages pour les diverses régions du Dominion, en vue de procurer de l'emploi à nos ouvriers et de stimuler le trafic de nos organismes de transport, et d'épargner par ce moyen les sommes que l'on dépense actuellement pour ce produit à l'étranger, a l'honneur de présenter son

TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

Une résolution du 6 mai constituait le Comité comme il suit: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Campbell, Flemming, Garland (Bow-River), Gershaw, Haydon, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton), McLean (Melford), Neill et Nicholson. Le 12 mai, M. Cantley était remplacé par M. Nicholson.

Le Comité a tenu quinze séances, interrogé vingt-huit témoins, et tenu une conférence à laquelle ont assisté les premiers ministres du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario, le ministre des Terres et des Mines du Nouveau-Brunswick, le procureur général de la Nouvelle-Ecosse, le procureur général du Manitoba, et le trésorier provincial d'Ontario.

Pour éviter le dédoublement de la preuve, le Comité a pris connaissance du rapport du comité du Sénat (1923) sur l'approvisionnement houiller du Canada, ainsi que des travaux du comité de la Chambre des communes relatif aux mines et aux minéraux (1923) sur l'approvisionnement du combustible au Canada.

Le Comité croit avoir recueilli des témoignages précieux et des renseignements importants. Sous ce dernier rapport, il a été intelligemment secondé par le sous-ministre des Mines, par le secrétaire de l'Office fédéral du Combustible, et par les fonctionnaires du chemin de fer National du Canada.

Le Comité est d'avis que son enquête n'a touché que quelques-unes des questions qui lui étaient soumises. La situation n'a pas été étudiée aussi profondément qu'il l'eût désiré. La preuve recueillie ne doit donc pas être jugée complète, puisque le Comité n'a pu, faute de temps, se renseigner pleinement.

Le Comité croit que l'enquête devrait être reprise et continuée le plus tôt possible à la prochaine session du Parlement.

Le Comité a décidé de soumettre à la considération de la Chambre et du Gouvernement les recommandations suivantes, qu'il a agréées lors de sa dernière séance, savoir:

RECOMMANDATIONS

1. *Expérience d'essai de la houille de l'Ouest.*—Que des expéditions d'essai de houille domestique de l'Alberta soit faites par chemin de fer et les Lacs sous la surveillance de l'Office fédéral du Combustible, afin de s'assurer s'il est possible de voiturer la houille de l'Alberta en grande quantité avec des installations modernes de chargement et de déchargement.

2. *Législation.*—Que des lois soient sanctionnées pour encourager la production du coke domestique avec la houille canadienne, et libérer autant que possible le Canada des sources étrangères d'approvisionnement houiller.

3. *Coopération avec les provinces.*—Que le Gouvernement invite les provinces à collaborer avec lui pour établir des étalons de qualité et faire des règlements sur l'expédition et la vente du charbon et du coke.

4. *Office fédéral du Combustible.*—Que l'Office fédéral du Combustible, qui a puissamment aidé à résoudre le problème du combustible au Canada, soit encouragé à continuer et à accroître son travail.

5. *Droits sur la houille.*—Que le droit de cinquante cents la tonne actuellement imposé sur le menu de houille soit étendu à l'anthracite, connu dans le commerce sous le nom de "Buckwheat" et "Pea".

6. *Assistance à la production de la houille des provinces Maritimes.*—Que le Gouvernement étudie la question d'accorder son aide pour encourager l'expansion des marchés en faveur de la houille des provinces Maritimes.

7. *Exemption de droits.*—Que soit retirée l'exemption de droits accordée au charbon étranger pour le ravitaillement des vapeurs océaniques.

8. *Outillages de manutention houillère.*—Que les commissions du port à Montréal, Toronto et Hamilton soient priées de coopérer par l'installation de meilleurs outillages de manutention houillère dans les ports, afin de hâter le chargement et le déchargement du charbon des bateaux; et que ces commissions soient priées d'accorder de fortes diminutions sur les redevances de port frappant la houille canadienne.

9. *Frais de transport.*—Que la Commission des chemins de fer soit priée de vérifier le coût du transport de la houille, des mines d'Alberta à Port-Arthur et Fort-William, et d'en faire rapport.

10. *Assistance au transport par rail.*—Que le Gouvernement étudie bientôt l'opportunité de renouveler le crédit destiné au transport de la houille canadienne par chemin de fer, crédit dont le reliquat non dépensé était de $180,000.

11. *Outillage de chargement à Vancouver.*—Qu'avant de sanctionner un projet quelconque de la Commission du port de Vancouver pour l'installation d'outillages publics affectés aux chargements houillers, la question devrait être soigneusement étudiée quant à l'effet que ces projets pourraient avoir sur les charbonnages de l'île Vancouver; car il serait possible d'apporter du charbon de l'étranger comme ballast, à prix tellement réduit qu'il serait désastreux pour les mines locales.

12. *Augmenter la remorque des marchandises.*—Qu'il serait opportun d'avoir une enquête et un rapport du haut personnel du chemin de fer National du Canada sur la possibilité d'augmenter matériellement la remorque moyenne des trains, soit en améliorant les rampes ou autrement, soit en augmentant la puissance de traction, afin de réduire le prix de la remorque entre l'Alberta et la tête des lacs; et aussi sur le coût de semblables perfectionnements.

Le Comité recommande aussi que les procès-verbaux et témoignages, qui ont été imprimés de jour en jour à l'usage de ses membres et des députés, soient revisés, corrigés et indexés par le greffier du Comité, et que trois cents copies anglaises et cinquante françaises du rapport soient publiées à l'intention des membres du Gouvernement, des Offices fédéral et provinciaux du combustible, et pour les membres du bureau consultatif du combustible.

Une copie des procès-verbaux du Comité, des témoignages et des renseignements, est annexée au présent rapport pour l'information de la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

E.-A. LAPIERRE,
Président.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS

SALLE DE COMITÉ N° 429,

VENDREDI 14 mai 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources d'approvisionnement en houille et des questions connexes, se réunit, conformément à l'avis de convocation, à 11 heures du matin.

Membres présents: MM. Bury, Cantley, Flemming, Gershaw, Howden, Lapierre et MacDonald (Cap-Breton-Sud)—7.

M. Cantley propose que M. Armstrong soit choisi comme président du Comité.

L'absence de M. Armstrong est constatée.

M. Howden propose que M. Bury soit choisi comme vice-président du Comité.

La proposition est adoptée.

M. Bury agit comme président.

Le Comité procède à l'étude de l'Ordre de Renvoi relatif aux pouvoirs qui lui sont accordés au sujet du transport et autres questions concernant l'approvisionnement du charbon que le Comité a l'intention d'étudier. Ledit Ordre de Renvoi contient, croit-on, ces pouvoirs.

Ordonné,—Que le greffier se procure pour chacun des membres du Comité copies des rapports et des comptes rendus des témoignages du Comité spécial de la Chambre pour les années 1921 et 1923, ainsi que les rapports et les comptes rendus des témoignages du comité sénatorial pour l'année 1923.

Il est aussi ordonné,—Que le greffier écrive aux compagnies suivantes, afin d'obtenir certaines données relatives au coût du transport du charbon par eau:

The British Empire Steel Corporation, Limited, de Montréal.

M. Aird, de la *Canadian Import Company,* Board of Trade Building, Montréal, ainsi qu'au gérant général de la *Canada Steamship Lines, Limited,* de Montréal.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 19 mai, à 10 heures 45 du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

MERCREDI 19 mai 1926.

Lors de la réunion du Comité, à 10 heures 45 du matin, on constate qu'il n'y a pas quorum, quatre membres seulement étant présents. La Chambre ayant siégé jusqu'à 4 heures 32 du matin. Après avoir attendu quinze ou vingt minutes, le greffier est prié d'émettre des avis convoquant le Comité pour 2 heures 30 de l'après-midi.

Le Comité se réunit à 2 heures 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Bury.

Tous les membres sont présents.

Le ministre des Mines est présent.

Après la lecture du procès-verbal de la séance d'organisation du Comité, on révoque en doute l'exactitude des faits rapportés touchant l'élection du président.

Débat.

M. Howden propose que le procès-verbal, tel que lu, soit adopté.

Le débat se continue.

La proposition de M. Howden est adoptée après sa mise aux voix.

M. McLean propose avec l'appui de M. Howden: Que M. Lapierre soit choisi comme président du Comité.

La proposition est adoptée.

M. Lapierre prend alors le fauteuil présidentiel.

Le ministre des Mines soumet à la considération du Comité un mémoire recommandant un examen attentif du coût du transport du charbon, par eau et chemins de fer, des houillères de la Nouvelle-Ecosse et de l'Alberta aux provinces de Québec et d'Ontario.

On discute alors sur la portée de l'enquête que le Comité a en vue d'entreprendre, ainsi que la question des témoins qui pourraient être requis de rendre témoignage.

M. Garland propose: Qu'un sous-comité soit nommé pour faire le choix des témoins qui seront entendus et étudier le champ d'action de l'enquête.

Il est convenu que le président nomme un sous-comité de trois membres composé de MM. Armstrong, Cantley et Garland. Ces nominations sont confirmées, M. Garland propose que M. Armstrong soit choisi comme président de ce sous-comité.

La proposition est adoptée.

Relativement à l'audition des témoignages à la prochaine séance du Comité, M. Armstrong propose: Que le sous-ministre des Mines soit prié de venir témoigner devant le Comité.

La proposition est adoptée.

Il est aussi fait mention de M. Hotchkiss, secrétaire du *Dominion Fuel Board*, mais l'on croit que le témoignage du Dr Camsell prendra toute la séance.

Le président informe les membres du Comité que celui-ci n'a pas obtenu l'autorisation nécessaire pour faire imprimer les procès-verbaux de ses délibérations ainsi que les témoignages rendus.

M. McLean propose: Que le Comité a l'honneur de recommander qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, pour l'usage de ses membres et ceux de la Chambre, les procès-verbaux de ses délibérations ainsi que les témoignages rendus, et que la règle 74 y relative soit suspendue.

La proposition est adoptée.

Ordonné: Qu'un rapport soit rédigé demandant cette autorisation. Le Comité s'ajourne jusqu'au vendredi 21 mai à 11 heures du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

VENDREDI 21 mai 1926.

Le Comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Flemming, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, Macdonald (Cap-Breton-Sud), McLean (Melfort) et Neill—10.

Sont aussi présents: M. Camsell, sous-ministre des Mines, et M. Hotchkiss, secrétaire du *Dominion Fuel Board.*

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.
Le procès-verbal est adopté.

Le greffier donne également lecture du rapport du sous-comité concernant les témoins et la portée de l'enquête est présentée.

Le rapport est pris en considération.

Relativement au troisième paragraphe dudit rapport, M. Armstrong propose que les noms suivants soient ajoutés, à savoir:—

M. Wm. Buchanan, de la *Coal & Coke Company,* de London.

M. Thomas Foster, maire de Toronto.

M. J.-A. Ellis, contrôleur du combustible de la province d'Ontario, et
M. Thomas Draper, président et gérant général de la *McMurray Asphaltum & Oil, Limited,* d'Edmonton.

Après discussion, M. Armstrong propose: Que les noms de MM. Buchanan, Ellis et Foster soient insérés audit troisième paragraphe.
La proposition est adoptée.

A la prochaine séance du Comité l'on considérera à nouveau la convocation de M. Draper.

M. Charles Camsell est appelé et interrogé relativement à la production du charbon au Canada, aux catégories du charbon extrait, à la cokéification, aux voies et aux tarifs de transport, etc.

Au cours de son témoignage, il est prié de préparer une somme importante de données. On lui demande aussi s'il lui serait possible de faire préparer, pour le dossier du Comité, une miniature de la carte dont il se sert pour illustrer ses descriptions. M. Camsell promet d'accorder à cette demande toute son attention.

M. Camsell se retire.

Relativement aux témoignages que l'on entendra à la prochaine séance du Comité, M. Armstrong propose que M. Hotchkiss soit convoqué.
La proposition est adoptée.

Le président lit alors une lettre écrite par M. Harry Aird, directeur de la *Canadian Import Company,* de Montréal.

M. Flemming propose que M. Aird soit prié de venir témoigner à la prochaine réunion du Comité.
La proposition est adoptée.

La discussion s'engage alors sur la question de savoir si l'on doit examiner séparément la situation de l'Est ou de l'Ouest en ce qui regarde nos sources

d'approvisionnement en combustible et, dans le cas de l'affirmative, s'il ne serait pas préférable d'étudier en premier lieu la situation de l'Ouest.

Au cours du débat, M. Garland donne avis qu'il proposera, à la prochaine réunion du Comité, d'examiner en premier lieu la situation de l'Ouest.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 25 mai, à 11 heures du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

MARDI 25 mai 1926.

Le Comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Flemming, Gershaw, Howden, Lapierre et McLean (Melfort).

Sont aussi présents: M. Harry Aird, représentant de la *Canadian Import Company*, de Montréal, ainsi que M. C.-P. Hotchkiss, secrétaire du *Dominion Fuel Board.*

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance. On apporte certaines rectifications au cinquième paragraphe concernant M. Draper.
Le procès-verbal est adopté.

Relativement à la question des témoins qui doivent être convoqués, M. Armstrong attire l'attention du Comité sur l'importance du témoignage que M. Draper est appelé à rendre en ce qui regarde surtout le déchargement et la livraison du charbon, le matériel d'exploitation, etc. Le Comité décide de convoquer M. Draper, mais il ne peut au moment en fixer la date précise de son assignation.

Sur la proposition de M. Bury, le greffier est prié d'informer les témoins qu'il invite à comparaître devant le Comité de la nature des renseignements désirés par le Comité, afin que ces témoins puissent en faire la préparation.

On continue l'audition des témoignages, M. Aird, représentant de la *Canadian Import Company* de Montréal, est appelé et assermenté.

M. Aird est interrogé au sujet du transport du charbon de Sydney, de son déchargement à Montréal, de sa manutention et de sa distribution, et du coût du rechargement aux ports de l'est d'Ontario, etc.

Relativement à l'ordre du jour de la prochaine séance, M. Flemming propose que M. Cameron, secrétaire-trésorier de la *British Empire Steel Corporation Limited* ou tout autre représentant de ladite Compagnie, soit entendu, ainsi que M. Hotchkiss du *Dominion Fuel Board.*
La proposition est adoptée.

Le Comité s'ajourne jusqu'au vendredi, à 11 heures du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

VENDREDI 28 mai 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Flemming, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, McLean (Melfort), et Neill.

Est aussi présent: M. Hotchkiss du *Dominion Fuel Board.*

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.
Le procès-verbal est adopté.

On donne également lecture de quatre réponses reçues depuis la dernière séance, alors que le Comité avait décidé de requérir certains témoignages. Ces lettres proviennent de la *British Empire Steel Corporation Limited*, du contrôleur du combustible de la province d'Ontario, du maire de la ville de Toronto et de M. Wm. Buchanan, de London.

M. Cantley propose, avec l'appui de M. Armstrong: Que tous les agents du combustible du Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux, soient priés de comparaître devant le Comité, d'apporter tous les renseignements détaillés concernant l'usage du charbon sur leurs chemins de fer et d'expliquer la préférence qu'ils accordent à une catégorie de charbon plutôt qu'à telle autre, ayant spécialement en vue les charbons canadien, britannique et américain.
La proposition est adoptée.

M. Garland propose que M. Ellis, contrôleur du combustible de la province d'Ontario, soit entendu vendredi prochain.
La proposition est adoptée.

M. Armstrong propose que M. Buchanan, de London, soit prié de comparaître devant le Comité vendredi prochain.
La proposition est adoptée.

On demande au greffier du Comité de vouloir bien écrire à M. Francis-W. Gray de la *British Empire Steel Corporation Limited*, ainsi qu'à M. J.-A. Creighton, marchand de charbon, d'Owen-Sound, aussi de s'efforcer d'obtenir le rapport de la Commission de la houille de l'Alberta, pour l'année 1925, ainsi que des copies du rapport de la Commission Royale Provinciale concernant l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse.

M. C.-P. Hotchkiss, secrétaire du *Dominion Fuel Board*, est appelé, assermenté et interrogé. Il est interrogé au sujet du travail de la Commission du Combustible, ainsi que sur la situation houillère en général, en ce qui regarde les approvisionnements de charbon pour fins industrielles.

M. Hotchkiss témoignera de nouveau à une réunion ultérieure et discutera la situation de la houille anthracite.

Le Comité s'ajourne jusqu'à mardi prochain, à 11 heures du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

MARDI 1er juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Flemming, Gershaw, Howden, Lapierre et Neill.

Sont aussi présents: M. E.-Fred McCourt, président de la *Industrial Coal Co.*, de Montréal; M. R.-C. Vaughan, vice-président des chemins de fer Nationaux; M. George-H. Jenkins, agent général du combustible, des chemins de fer Nationaux, et M. Hotchkiss du *Dominion Fuel Board.*

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

On donne également lecture de quatre lettres concernant certains témoignages devant être rendus devant le Comité. Ces communications sont de:

M. Vaughan, en réponse à une lettre écrite le 29 mai;

M. Britt, du Pacifique-Canadien;

M. Draper, d'Edmonton, informant le Comité qu'il pourra être à Ottawa, le mercredi 9 juin; et de

M. Godman, de la *British Steel Corporation Limited.*

Le Comité prend la lettre de M. Draper en considération.

M. Armstrong propose que l'on entende le témoignage de M. Draper, dès son arrivée, le 9 juin.

La proposition est adoptée.

Le greffier est prié de communiquer avec certains témoins de la *British Empire Steel Corporation,* leur demandant d'assister à la séance de vendredi prochain.

Le Comité entend la déposition de M. McCourt, après l'avoir appelé et assermenté.

On interroge M. McCourt au sujet de l'importation du charbon écossais par sa compagnie, des tarifs de transport, de la distribution, etc.

M. McCourt se retire.

M. Vaughan est appelé et assermenté.

M. Vaughan est interrogé au sujet du charbon canadien et américain utilisé par les chemins de fer Nationaux, des quantités utilisées dans les trois sections décrites à l'aide d'une carte.

M. Vaughan offre gracieusement au Comité un exemplaire relié du *Green's Marine Directory of the Great Lakes.*

M. Vaughan se retire.

Le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

MERCREDI 2 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Flemming, Gershaw, Howden, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton), et Neill.

Sont aussi présents: M. Norman Guthrie, représentant le gérant général de la *Canada Steamship Lines*, M. Thomas Britt, agent général du combustible du Pacifique-Canadien et M. James Dougall, représentant le Pacifique-Canadien, ainsi que M. Hotchkiss.

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. Cantley suggère que les premiers ministres des provinces de la Nouvelle-Ecosse, de Québec, d'Ontario et d'Alberta soient invités à comparaître devant le Comité à une date prochaine. Après considération, le Président émet le vœu qu'on aborde cette question lors de l'étude de l'ordre du jour pour les prochaines réunions.

(*Assentiment*).

M. Guthrie, avec l'assentiment du Président, lit, au Comité, une lettre qu'il a reçu du gérant général de la *Canada Steamship Lines, Limited,* exprimant ses regrets de n'avoir pu s'occuper plus tôt de l'invitation d'assister à la présente enquête.

M. Cantley propose que la *Canada Steamship Lines Limited* soit priée d'envoyer un représentant pour la séance de mardi prochain.

La proposition est adoptée.

Le Comité procède alors à examiner le témoignage rendu par MM. Britt et Dougall, interrogés au sujet de la quantité et de la catégorie de charbon utilisé sur tous les réseaux du Pacifique-Canadien, ainsi que sur les taux comparatifs du charbon de l'Est avec celui de l'Ouest, etc.

M. Britt est congédié.

Le témoignage de M. Dougall se continuera mardi prochain.

M. Bury propose que M. Hungerford, vice-président des chemins de fer Nationaux, soit prié d'assister à la séance de mardi prochain.

La proposition est adoptée.

Le Comité s'ajourne jusqu'au vendredi 4 juin, à 11 heures du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

VENDREDI 4 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton-Sud), McLean (Melford), et Neill.

Sont aussi présents: M. Roy-M. Wolvin, président de la *British Steel Corporation Limited*, M. Jas.-A. Ellis, contrôleur du combustible de la province d'Ontario, et M. Wm. Buchanan, marchand de charbon, de London.

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

Le Comité prend connaissance d'une lettre écrite par M. F.-W. Gray, de la *British Empire Steel Corporation Limited*, concernant l'importance économique des fours à coke (type moderne) pour l'est du Canada, à la récupération complète de sous-produits de grande valeur au cours de la fabrication du coke domestique, etc.

Le Comité assermente M. Wolvin, et entend sa déposition sur la qualité, le coût, la distribution, etc., du charbon extrait des houillères de la Nouvelle-Ecosse.

M. Wolvin se retire.

M. Buchanan est appelé, assermenté et est interrogé sur la quantité, la qualité et la distribution de la houille de l'Alberta, qu'il reçoit par charges de wagons fermés, à son coût, la sortie de la mine, son transport et sa distribution.

Au cours de son témoignage, M. Buchanan, exhibe un morceau de houille de l'Alberta, tiré, il y a une couple d'année, de la veine supérieure de l'une des mines de Drumheller.

M. Buchanan se retire.

Le Comité lève la séance à 1 heure 20 de l'après-midi et s'ajourne jusqu'au mardi 8 juin, à 11 heures du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

MARDI 8 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents:—MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton-Sud) et McLean (Melfort).

Sont aussi présents:—M. James Dougall, du Pacifique-Canadien, M. David Crombie, représentant M. Hungerford, vice-président des chemins de fer Nationaux, M. C.-S. Gzowski, ingénieur en chef de la construction, M. James Pringle, sous-surintendant général du transport, et M. I.-V. Smart, ingénieur d'exploitation, tous du personnel des chemins de fer Nationaux, et M. F.-T. Cuttle, représentant la *Canada Steamship Lines*.

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté, le greffier explique qu'il a involontairement omis d'inscrire au procès-verbal une requête de M. A.-W. Neill, M.P., demandant qu'on entende son témoignage sur la situation houillère de la Colombie-Anglaise. On entendra le témoignage de M. Neill mercredi.

On ordonne d'imprimer au procès-verbal une communication et des statistiques supplémentant le témoignage rendu par M. R.-C. Vaughan le 1er juin.

Le président informe le Comité qu'il a adressé à l'honorable E.-N. Rhodes, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, une communication portant que le Comité désirait conférer avec lui au sujet de la situation des charbonnages de sa province.

Après quelque discussion, M. Armstrong propose que des invitations semblables soient adressées à l'honorable G.-H. Ferguson et aux autres premiers ministres provinciaux du Canada actuellement en conférence à Ottawa.

La proposition est adoptée.

Le Comité entend ensuite les témoignages des messieurs présents susnommés qui sont assermentés et interrogés sur les différents aspects de la question du transport des houilles par rail et par eau, sur les tarifs de transport, les tonnages transportés, etc.

Au cours de son témoignage, M. Gzowski soumet une table montrant les résultats du transport des marchandises sur les chemins de fer Nationaux. On ordonne de publier cette table dans le compte rendu.

Sauf M. Cuttle, qui doit être entendu le lendemain, on congédie les témoins.

Sur motion de M. McLean, on ordonne que la *Intercolonial Coal Company* de Westville, N.-E., et de la *Bras d'Or Coal Company*, du Petit Bras d'Or, soient priées de préparer des renseignements et de se tenir prêtes à rendre témoignage devant le Comité sur leurs opérations comme producteurs et expéditeurs, lorsqu'on les convoquera à Ottawa.

Le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

Séance du matin

SALLE DE COMITÉ No 436,

MERCREDI 9 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents:—MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Flemming, Garland (Bow-River), Gershaw, Howden, Lapierre, MacDonald (Cape-Breton-Sud), McLean (Melfort), et Neill.

Sont aussi présents:—M. F.-T. Cuttle, représentant de la *Canada Steamship Lines*; M. Thomas Draper, président et gérant de la *McMurray Asphaltum and Oils Limited*, d'Edmonton; M. F.-M. Wattles, vice-président de la *Century Coal Company Limited*, de Montréal.

Le procès-verbal est adopté.

On examine une communication du président de la *British Empire Steel Corporation* au sujet d'un errata figurant dans le compte rendu des témoignages rendus le 4 juin. Après quelque discussion, le Président et le greffier sont priés d'examiner les rectifications demandées.

Le Comité entend ensuite le témoignage de M. Cuttle au sujet du transport du charbon sur les Lacs et de la réduction possible des tarifs de transport, etc.

Le témoin est congédié.

M. A.-W. Neill, M.P. est appelé et interrogé au sujet de la situation houillère de la Colombie-Anglaise.

M. McLean propose que le Comité obtienne la permission de siéger en même temps que la Chambre.

La proposition est adoptée.

A une heure le Comité s'ajourne pour reprendre sa séance à 3 heures, afin de rencontrer les premiers ministres de certaines provinces du Canada en conférence à Ottawa.

Séance de l'après-midi

Le Comité se réunit de nouveau à 3 heures, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Les membres venus le matin sont encore présents.

Sont aussi présents:—L'hon. J.-B. Baxter, premier ministre, et l'hon. Chas.-D. Richards, ministre des Terres et des Mines, du Nouveau-Brunswick; l'hon. G.-H. Ferguson, premier ministre et l'hon. Wm.-H. Price, trésorier, de l'Ontario; l'hon. J.-C. Douglas, procureur général de la Nouvelle-Ecosse et l'hon. R.-W. Craig, procureur général du Manitoba.

Le Comité, en conférence avec les premiers ministres et les ministres susnommés étudie la question des richesses houillères du Canada et des moyens à prendre pour transporter à la partie centrale du Canada les houilles des charbonnages de l'Est et de l'Ouest.

La conférence se termine à cinq heures et le Comité continue à entendre les témoignages.

M. Wattles est appelé et assermenté. Le témoin est interrogé au sujet des tarifs de transport du charbon entre les ports des Etats-Unis et les ports canadiens, etc.

Le témoin est congédié.

Le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi, à 3 heures de l'après-midi.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

JEUDI 10 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des ressources houillères du Canada et des questions connexes se réunit à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Flemming, Garland (Bow-River) Gershaw, Howden, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton-Sud), et McLean (Melfort).

Sont aussi présent: M. Thomas Draper, président et gérant général de la *McMurray Asphaltum & Oils, Limited*, d'Edmonton, Alberta.

Le greffier donne lecture de la dernière séance.
Le procès-verbal est adopté.

Le greffier rend compte des communications qu'il a reçues. Ces communications sont examinées et M. Armstrong propose qu'elles soient incorporées au compte rendu. (Voir, ci-joint, le compte rendu des témoignages.)
La proposition est adoptée.

M. Howden propose que M. P.-V. Byrne, président de la *Hamilton By-Products Coke Ovens, Limited*, soit requis de comparaître et de rendre témoignage devant le Comité le mardi suivant.
La proposition est adoptée.

M. Armstrong propose que M. A.-J. Creighton, marchand de charbon d'Owen-Sound, soit requis de comparaître et de rendre témoignage devant le Comité le mardi suivant.
La proposition est adoptée.

M. Armstrong propose que le premier ministre de l'Alberta, l'honorable M. Brownlee, soit prié par télégramme de transmettre au Comité certains renseignements relatifs au prix du charbon à la sortie de la mine, etc. M. Armstrong lit copie d'un télégramme qui, selon lui, devrait être envoyé à M. Brownlee. Il s'engage un débat auquel prennent part MM. Bury, Flemming, M. Howden et le Président.

On discutera de nouveau la question le lendemain.

Le Comité entend ensuite le témoignage de M. Draper sur les outillages les plus modernes en usage dans certains ports d'expédition des Etats-Unis, pour le déchargement et le chargement du charbon, du minerai de fer, etc.

Au cours de son témoignage, M. Draper montre plusieurs grandes photographies de basculeuses et d'autres machines en usage.

M. Draper a l'amabilité de donner ces photographies au Comité. On les dépose comme pièces.

Le témoin se retire.

Le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain à 11 heures du matin.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

VENDREDI 11 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Flemming, Garland (Bow-River), Howden, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton-Sud), McLean (Melfort) et Neill.

Sont aussi présents: M. J.-A. Ellis, contrôleur du charbon de la province d'Ontario, et M. W.-J. Halpin, vice-président de la Cie *John Heney & Son, Limited,* Ottawa.

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. Bury, vice-président, appelle l'attention du greffier sur des rectifications à faire dans le compte rendu des témoignages:—A la page 200, partout, sauf à la dernière ligne, il faut remplacer le mot " Cantley " par " Camsell "; aux pages 212 et 213, le nom propre Kershaw doit s'épeler Gershaw; à la page 214, 18e ligne, il faut insérer après le mot " entier " les mots " un tiers ".

Le greffier, dans sa copie imprimée du procès-verbal des délibérations du jeudi 10 juin, a, par inadvertance, omis d'écrire, après la ligne vingt-quatre, le paragraphe suivant:—

> A la suggestion du Président, le Comité examine aussi l'opportunité de faire venir, pour rendre témoignage, l'honorable G.-S. Harrington, ministre des Travaux publics et des Mines de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que M. John-T. Stirling, inspecteur en chef des mines de l'Alberta, et, pour un nouvel interrogatoire, M. David Crombie, des chemins de fer Nationaux du Canada. Cette question sera examinée de nouveau lorsqu'elle sera à l'ordre du jour à l'une des prochaines séances.

Le Comité discute de nouveau la question des renseignements précis que M. Armstrong, à la séance précédente, a proposé de demander à l'honorable premier ministre de l'Alberta, et sur motion de M. Armstrong, appuyée par M. Garland (Bow-River), on décide de lui envoyer par télégramme les questions suivantes:—

1° Quel est le plus bas prix auquel les propriétaires de mines de l'Alberta peuvent charger 500,000 tonnes de la meilleure qualité de charbon ménager albertain sur les wagons, à la sortie des mines, pour expédier dans l'Ontario?

2° Le gouvernement de l'Alberta annulera-t-il ou réduira-t-il les droits qu'il perçoit sur tout le charbon expédié en Ontario, et s'il effectue une réduction, quelle sera-t-elle?

3° Le gouvernement de l'Alberta prendra-t-il la responsabilité de l'examen et du choix de tous les envois de charbon en Ontario?

Le Comité entend ensuite les témoignages de M. Ellis et de M. Halpin qui sont interrogés par le Président et par MM. Armstrong, Bury, Garland, Flemming, Howden, McDonald, McLean et Neill. (Voir le compte rendu des témoignages.)

Au cours de la déposition de M. Ellis, il est ordonné que certaines données soient incorporées au compte rendu.

M. Halpin est interrogé sur les catégories de charbon vendues par sa compagnie, sur les frais de distribution, etc. Une lettre datée du 7 juin, indiquant le tonnage comparatif de chaque classe de charbon vendue pendant l'année finie au 31 mars 1926, est incorporée au compte rendu.

Les témoins Ellis et Halpin sont congédiés.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 15 juin à 3 heures de l'après-midi.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

MARDI 15 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes avait été convoqué pour trois heures. A 3 heures 10, le Président, M. Lapierre, informe les témoins que les membres du Comité sont retenus à la Chambre par une importante résolution qui y est à l'étude.

Sir Thomas Tait, un des témoins à interroger, ayant à partir pour Montréal avant que le Comité se réunisse, le Président lui permet de dicter sa déclaration au sténographe officiel. MM. Flemming et Cantley approuvent aussi ce moyen d'obtenir la déclaration de sir Thomas Tait. Il est convenu que le témoin signera un témoignage assermenté. (Voir le compte rendu des témoignages.)

Les membres du Comité ne sont pas revenus de la Chambre.

Témoins présents: MM. A.-J. Creighton, R.-H. McWilliams, George-B. Burchell et F.-C. Cornell, qui devaient rendre témoignage, sont avertis que le Comité se réunira le lendemain à 2 heures 30 de l'après-midi.

MERCREDI 16 juin 1926.

Le Comité se réunit à 2 heures 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Flemming, Howden, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton-Sud) et Neill.

Sont aussi présents: MM. George-B. Burchell, administrateur-gérant de la *Bras d'Or Coal Mining Company*, l'honorable G.-S. Harrington, ministre, et Norman McKenzie, sous-ministre des Travaux publics et des Mines de la Nouvelle-Ecosse, F.-C. Cornell, gérant du transport, du Comité des provinces Maritimes à Moncton, A.-J. Creighton, marchand de charbon, et R.-H. McWilliams, carrier d'Owen-Sound, Ontario.

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

Sur motion de M. Howden on incorpore au compte rendu des témoignages des renseignements complétant le témoignage de M. Crombie, du *C.N.R.*, et un état des opérations de la *Intercolonial Coal Mining Company* de la Nouvelle-Ecosse, provenant de M. Maxwell, son gérant général.

Le Comité entend le témoignage assermenté de M. Burchell touchant les opérations de la *Bras d'Or Coal Mining Company*.

Au cours de sa déposition, le témoin produit un état, touchant les envois de charbon, les tarifs de transport, etc., qu'on ordonne de faire imprimer dans le compte rendu.

Le témoin se retire.

M. Cantley propose que M. Harrington, M. McKenzie et M. Cornell soient interrogés.

La proposition est adoptée.

L'honorable G.-S. Harrington et M. McKenzie sont appelés et assermentés. On les interroge sur la situation générale des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, sur les moyens de donner plus d'ampleur à leurs opérations, sur le transport et sur coopération du Gouvernement fédéral par mesures législatives.

Le témoin se retire.

M. Cornell est assermenté et interrogé surtout sur les tarifs de transport entre les zones houillères canadiennes et les peuplements du Québec et de l'Ontario.

Le témoin se retire.

M. Armstrong propose que M. Creighton et M. McWilliams soient entendus.

La proposition est adoptée.

M. Creighton et M. McWilliams sont appelés et assermentés. On les interroge sur l'outillage nécessaire au chargement et au déchargement, et sur les tarifs de transport entre les endroits d'expédition des Etats-Unis et Owen-Sound. On a aussi étudié la possibilité de réduire les tarifs de transport entre les houillères de l'Alberta et la tête des Grands Lacs, puis par eau jusqu'à Owen-Sound.

Plusieurs échantillons de briquettes ont été produits au cours des témoignages.

Le témoin se retire.

M. Cantley propose qu'un sous-comité composé du Président, du Vice-président et de M. McDonald prépare le rapport à présenter à la Chambre et que ledit rapport soit étudié à la prochaine séance du Comité.

La proposition est adoptée.

Le Comité s'ajourne jusqu'au vendredi 18 juin, à 3 heures.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

VENDREDI 18 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes se réunit à 3 heures sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Flemming, Howden, Lapierre, McDonald (Cap-Breton) et Neill.

Sont aussi présents: Le Dr Camsell, sous-ministre des Mines, M. C.-P. Hotchkiss, secrétaire de l'Office fédéral du Combustible, M. L.-H. Jelliff, M.P., et M. G.-G. Coote, M.P.

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

M. Cantley propose, avec l'appui de M. Snowden, que MM. Harrington, McKenzie et Cornell, qui ont rendu témoignage mercredi le 16 courant, reçoivent le prix de leur voyage en chemin de fer et leurs frais de voyage, comme il est d'usage pour les témoins qui viennent rendre témoignage devant le Comité.

La proposition est adoptée.

M. McDonald propose, avec l'appui de M. Bury, que 500 exemplaires du procès-verbal et du compte rendu des témoignages portant le n° 5, avec les rectifications indiquées par M. Wolvin, soient imprimées pour l'usage du Comité.

La proposition est adoptée.

M. Cantley informe le Comité qu'il a obtenu des renseignements du ministère des Affaires extérieures, de l'ambassade britannique de Washington, en réponse à un télégramme envoyé par M. Cornell concernant les règlements relatifs à l'entrée en douane du charbon canadien aux Etats-Unis pour l'approvisionnement des navires, etc.

Débat. (Voir les télégrammes au compte rendu des témoignages).

M. Armstrong propose, avec l'appui de M. Flemming, que le Président télégraphie au premier ministre de l'Alberta lui demandant de répondre au précédent télégramme du Comité, vu que le Comité est sur le point de présenter son rapport à la Chambre.

La proposition est adoptée.

Le Président informe le Comité qu'il a reçu du sous-ministre des Mines un mémoire en réponse aux questions posées par le Comité le 21 mai. La lettre accompagnant ce mémoire s'énonce comme suit:—

OTTAWA, 11 juin 1926.

Suivant la demande de votre Comité, je vous envoie une série de mémoires se rapportant aux questions qui m'ont été posées lorsque j'ai comparu devant votre Comité le 21 mai.

Ces mémoires traitent des sujets suivants. (Voir l'addenda ci-joint).

J'espère que ces mémoires répondront aux questions posées par le Comité.

Votre tout dévoué,

CHARLES CAMSELL,
Sous-ministre.

Le Dr Camsell est rappelé et interrogé de nouveau au sujet des mémoires qu'il présente et de la houille semi-anthracite de la Colombie-Anglaise.

M. Jelliff, M.P., et M. Coote, M.P., reçoivent la permission d'entretenir le Comité sur la qualité des houilles de certains charbonnages albertains.

Sur motion de M. Armstrong, il est résolu que M. Jelliff et M. Coote soient interrogés comme témoins.

M. Hotchkiss est rappelé et interrogé au sujet du charbon canadien exporté aux Etats-Unis pour l'approvisionnement des navires et à propos de la houille ménagère et des cokeries.

Le Comité s'ajourne pour se réunir plus tard sur convocation du Président.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

SALLE DE COMITÉ No 436,

LUNDI 21 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada et des questions connexes se réunit à 8 heures 30 du soir sous la présidence de M. Lapierre, président.

Membres présents: MM. Armstrong (Lambton), Bury, Cantley, Garland (Bower-River), Gershaw, Howden, Lapierre, MacDonald (Cap-Breton-Sud), McLean (Melfort), et Neill.

Est aussi présent: M. Hotchkiss, secrétaire de l'Office fédéral du Combustible.

Le greffier donne lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Le procès-verbal est adopté.

Le Président informe le Comité que, le 19 courant, il a télégraphié à M. Brownlee, premier ministre de l'Alberta, la dépêche de jour suivante:—

"CHER MONSIEUR,—Je n'ai pas reçu de réponse à mon télégramme du 11 juin à propos des renseignements désirés par le Comité. Je vous avais alors télégraphié ceci: Par résolution, aujourd'hui, le Comité d'enquête sur les richesses houillères du Canada me prie de vous demander de bien vouloir transmettre les renseignements suivants:—

1° Quel est le plus bas prix auquel les propriétaires de mines de l'Alberta peuvent charger 500,000 tonnes de la meilleure qualité de charbon ménager albertain sur les wagons, à la sortie des mines, pour expédier dans l'Ontario?
2° Le gouvernement de l'Alberta annulera-t-il ou réduira-t-il les droits qu'il perçoit sur tout le charbon expédié en Ontario, et s'il effectue une réduction, quelle sera-t-elle?
3° Le gouvernement de l'Alberta prendra-t-il la responsabilité de l'examen et du choix de tous les envois de charbon en Ontario?"

Le Président informe le Comité qu'il vient de recevoir (21 juin) la réponse suivante à ladite dépêche de jour:—

EDMONTON (ALBERTA), 21 juin 1926.

M. E.-A. LAPIERRE.—Réponse à vos messages des 11 et 19. A la question 1, les prix actuels sont: Edmonton, Pembina et Wabamum, morceaux de trois pouces, trois dollars soixante et quinze; charbon pérat (egg) trois vingt-cinq. Lethbridge, pérat, quatre pouces par deux pouces et demi, trois soixante et quinze. Coal-Spur, morceaux de plus d'un pouce, quatre dollars. Drumheller, morceaux, trois soixante et quinze; pérat, trois et vingt-cinq. Je cherche à réunir les exploitants en assemblée pour voir s'ils consentiraient à réduire ces prix. Question 2: la seule taxe imposée par le gouvernement provincial sur le charbon de l'Alberta, c'est 5 cents par tonne. Cela ne compte pas, et devra encore moins compter si le gouvernement doit surveiller les envois. Question 3: Le gouvernement provincial est disposé à protéger les consommateurs ontariens en examinant tout le charbon expédié de notre province.

J.-E. BROWNLEE.

Ayant exprimé sa satisfaction pour la réponse reçue du premier ministre de l'Alberta, et ayant de nouveau étudié la teneur dudit télégramme, le Comité examine l'article 316 de la loi relative au tarif des Etats-Unis (dumping), dispositions spéciales. Après étude, on donne instruction au greffier de faire figurer l'article 316 dans le compte rendu (voir l'addenda ci-inclus).

Le sous-comité nommé le mercredi 16 juin, composé du Président, M. Lapierre, du Vice-président, M. Bury, et de M. MacDonald (Cap-Breton-Sud), et chargé de préparer un projet de rapport à la Chambre des communes a soumis ce projet à l'attention et à l'approbation du Comité, comme ceci:—

Les paragraphes 1 à 5 ont été lus, examinés et approuvés.

Les paragraphes 6 et 7 ont été examinés, modifiés et adoptés avec les modifications.

Le paragraphe se rapportant à la recommandation d'imprimer trois cents exemplaires anglais et cinquante français du procès-verbal et du compte rendu des témoignages, etc., est examiné et approuvé.

Puis le Comité examine les recommandations de 1 à 12 inclusivement sous les diverses rubriques indiquées dans le projet de rapport, comme suit:—

1. Envois d'essai de charbon de l'Ouest.
2. Législation.
3. Coopération avec les provinces.
4. Office fédéral du Combustible.
5. Droit sur le charbon.
6. Aide à la production du charbon des provinces Maritimes.
7. Exemption de droits.
8. Facilités de manutention du charbon.
9. Frais de transport.
10. Aide à l'essai et au transport par rail.
11. Facilités d'ensoutage du charbon à Vancouver.
12. Augmentation du transport du fret.

Plusieurs recommandations contenues dans le projet de rapport ont été modifiées.

M. Bury propose, avec l'appui de M. Howden, que les recommandations telles que modifiées soient incorporées au troisième et dernier rapport du Comité.

La proposition est adoptée.

M. Cantley propose, avec l'appui de M. Garland (Bow-River), que le rapport, tel que modifié, soit adopté comme rapport du Comité à présenter à la Chambre.

La proposition est adoptée.

Le Comité s'ajourne alors *sine die*.

V. CLOUTIER,
Greffier du Comité.

RICHESSES HOUILLÈRES DU CANADA

LISTE DES PERSONNES QUI ONT RENDU TÉMOIGNAGE OU PRODUIT DES RENSEIGNEMENTS POUR LE COMPTE RENDU—PREMIERS MINISTRES ET MINISTRES QUI ONT ASSISTÉ À LA CONFÉRENCE.

Noms	Pages		
	Témoignage	Addenda	Conférence
Aird, Harry	16		
Baxter, l'hon. J.-B.-M	.....	.....	187
Britt, Thomas	85		
Buchanan, Wm	123		
Burchell, Geo.-B	267	313	
Camsell, Charles	1, 318	341	
Coote, G.-G. (M.P.)	325		
Cornell, F.-C	288		
Craig, l'hon. R.-W	.....	.....	203
Creighton, A.-J	293		
Crombie, D	138	312	
Cuttle, F.-T	152, 162		
Dougall, James	88–102, 133		
Douglas, l'hon. J.-C	.....	.....	192
Draper, Thomas	218		
Ellis, J.-A	238	260	
Ferguson, l'hon. G.-H	.....	.....	193–203
Gzowski, C.-S	138	160	
Halpin, W.-J	253		
Harrington, l'hon. G.-S	272		
Hotchkiss, C.-P	39, 326		
Jelliff, L.-H., (M.P.)	323		
Jenkins, Geor.-H	83		
Maxwell, Wm	.....	315	
McCourt, E.-Fred	59		
McKenzie, Norman	273		
McWilliams, R.-H	293		
Neill, A.-W., (M.P.)	175		
Pringle, James	138		
Richards, l'hon. C.-D	.....	.....	206
Smart, I.-V	138		
Tait, Sir Thomas	265		
Vaughan, R.-C	68	158	
Wattles, F.-M	208		
Wolvin, Roy-M	105		

NOTE.—Plaques photographiques montrant les tombereaux, machines à brasser et wagons à bascule (machines modernes de chargement et de déchargement) ont été produites par M. Thomas Draper, qui en a fait cadeau au Comité.

M. Wm. Buchanan a produit un échantillon de charbon provenant de la veine supérieure d'une des mines de Drumheller.

Les données produites au cours de l'enquête ont été fournies par M. Douglas, du *C.P.R.* (voir page 134).

M. Ellis, au sujet des prix du charbon albertain, voir pages 237, 243.

M. Halpin, au sujet du tonnage du charbon expédié, voir page 253.

M. Jelliff, au sujet de l'analyse de charbon livré dans les ports de l'Est, aux navires qui vont à l'étranger, voir page 328.

Voir aussi les états de la *Schuster Coal Company*, de Belleville, et de la *James Sowards Coal Company*, de Kingston, aux pages 216, 217.

TÉMOIGNAGES

SALLE DE COMITÉ N° 425,

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI 21 mai 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Le PRÉSIDENT: Je demande à M. Camsell de faire sa déclaration.

M. CHARLES CAMSELL: Je crois, monsieur le Président, que la carte que nous avons préparée représente, dans son ensemble, l'état du problème houiller du Canada. (Il indique la carte). Cette carte est une compilation des renseignements que nous avons obtenus de la Commission géologique des Etats-Unis et de la Commission géologique du Canada. Auparavant, il y avait plusieurs cartes partielles, mais nous avons réuni sur cette carte tous les renseignements relatifs à la localisation des gisements houillers du continent. D'un coup d'œil, vous y trouverez aussi clairement que la chose est possible, toutes les données du problème houiller canadien. Ce territoire (il indique l'Ontario) a eu dans le passé beaucoup de difficulté à s'approvisionner de charbon. La carte indique la relation qui existe entre ce territoire et nos charbonnages de l'Ouest et de l'Est et aussi les mines américaines qui jusqu'ici ont eu la haute main sur la situation dans ce territoire. Elle indique encore, aussi clairement qu'on peut le faire graphiquement, quel est l'ensemble de la situation. Le tout se résume à une question de transport. Le coût du transport du charbon soit de l'Alberta soit de la Nouvelle-Ecosse dans le territoire à desservir, voilà le problème. Et la situation se complique du fait que cette province se trouve si proche des charbonnages américains. Les houillères américaines sont les principales mines de houille bitumineuse du continent. Le bassin minier de l'Etat du Michigan peut paraître important par son étendue mais il ne l'est pas par sa valeur, car sa production n'est que d'à peu près un million de tonnes par année et c'est une houille très friable. Elle ne se vend que sur le marché local. Je crois donc que pour ce qui concerne ces territoires, la houille du Michigan peut être écartée.

M. NEILL: Où est le bassin d'anthracite américain?

M. CAMSELL: Ici (il indique) où vous voyez les petites taches rouges. L'anthracite est représenté en rouge, la houille bitumineuse en fauve et le lignite en vert.

M. BURY: Serait-il possible de faire reproduire cette carte en miniature?

M. CAMSELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Serait-ce coûteux?

M. CAMSELL: Non. Nous avons ici, dans notre rapport intérimaire, une reproduction de cette grande carte murale, mais c'est un peu trop petit, je crois. Vous y voyez la place des gisements.

J'étais à répondre à une question de M. Neill au sujet de la place des terrains anthracitifères des Etats-Unis. Ils se trouvent dans le coin nord-est de la Pennsylvanie. Vous pouvez voir par la carte que ces terrains ont peu d'étendue comparés aux mines de houille bitumineuse. J'ai oublié l'étendue mais je crois qu'elle est d'à peu près 400 milles carrés. La production s'y élève à 90 ou 100 millions de tonnes par année. Il vient à peu près 5 pour 100 de cette quantité au Canada. Les fonctionnaires de l'administration américaine estiment qu'au taux actuel de production le gisement sera pratiquement épuisé dans un siècle.

L'Office du Combustible a donné beaucoup d'attention au problème de l'approvisionnement d'une partie de l'Ontario en charbon ménager, dans le but de trouver des succédanés à l'anthracite pennsylvanien dont la quantité et la qualité vont diminuant.

M. HOWDEN: La ligne rouge représente les routes du charbon? (Il indique).

M. CAMSELL: Pas précisément les routes mais les directions.

M. HOWDEN: Du charbon vers les marchés?

M. CAMSELL: C'est le commencement et la fin d'une route particulière et la distance en mille. La distance est indiquée sur ce grand bleu que nous nous proposons d'ajouter à cette carte. Ainsi, lorsque ces deux feuilles seront réunies ensemble, vous aurez sous les yeux presque tout le problème houiller canadien.

Le PRÉSIDENT: Cela indique-t-il les tarifs de transport?

M. CAMSELL: Oui, les tarifs de transport et les distances non seulement par rail mais aussi par eau. Le charbon arrive dans les provinces consommatrices canadiennes, surtout l'Ontario et le Québec, venant des mines canadiennes, américaines ou anglaises, comme l'indique ce bleu (il montre).

M. FLEMMING: Vous dites que l'Office du Combustible a fait enquête sur le coût de l'anthracite et les moyens d'y substituer d'autres combustibles?

M. CAMSELL: Oui.

M. FLEMMING: Votre enquête n'a pas porté beaucoup sur la houille bitumineuse ou sur le charbon destiné aux chemins de fer ou à l'industrie, mais plutôt sur le charbon ménager?

M. CAMSELL: C'est le problème le plus pressant, la fourniture du combustible ménager, que nous avons le plus étudié tout d'abord. Mais en même temps, nous avons recueilli beaucoup de renseignements au sujet des autres questions que vous avez soulevées relativement aux combustibles pour les industries et pour les chemins de fer. Sur ces points, vous aurez des renseignements de première main de M. Hotchkiss qui va rendre témoignage devant le Comité. Tout à l'heure, M. Armstrong a soulevé la question dans ses remarques au sujet de l'enquête de M. Hotchkiss sur les industries des Etats-Unis. Nous avons demandé à M. Hotchkiss d'aller passer quelque temps là-bas, non seulement dans les champs anthracitifères mais aussi dans les zones houillères. Au sujet du charbon qui venait au Canada provenant de différents endroits, nous voulions avoir des renseignements sur l'extraction, la qualité du charbon et la route suivie pour venir au Canada. Il a préparé sur la question un rapport que nous pouvons placer à la disposition du Comité.

M. FLEMMING: Ces renseignements concernent-ils le charbon sorti du puits?

M. CAMSELL: Oui, ce rapport date d'un peu plus d'un an maintenant. C'est l'an dernier qu'il est allé faire cette enquête.

M. BURY: Je crois qu'il y a un peu d'anthracite au Canada.

M. CAMSELL: Oui, il y en a.

M. BURY: La carte ne semble pas l'indiquer.

M. CAMSELL: Il y a certaines parties ici dans le nord de la Colombie-Anglaise (il indique).

M. BURY: On ne les voit pas sur la carte.

M. CAMSELL: Eh! bien, je ne sais pas...

M. ARMSTRONG: Quelle est l'étendue du bassin anthracitifère de la Colombie-Anglaise?

M. CAMSELL: Je ne saurais vous le dire de mémoire.

M. ARMSTRONG: Pourrez-vous plus tard le dire au sténographe.

M. CAMSELL: Je pourrai me procurer le renseignement.

M. MCLEAN: (Melfort): Il n'y a pas d'anthracite en exploitation.

M. CAMSELL: Non...

M. NEILL: Y a-t-il de l'anthracite à Banff?

M. CAMSELL: Je ne crois pas que le gisement soit en exploitation dans le moment, monsieur Neill.

M. ARMSTRONG: Monsieur Camsell, vous avez dit il y a un instant que vous aviez les tarifs de transpor du charbon des ports américains aux ports canadiens, comme Port-Arthur et Fort-William?

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: Seriez-vous assez bon de nous donner les tarifs de Buffalo et de Cleveland à Port-Arthur et à Fort-William? Vous pourriez peut-être inclure cela dans votre mémoire?

M. CAMSELL: C'est environ 40c. la tonne.

M. ARMSTRONG: Savez-vous quel est le coût du chargement et du déchargement?

M. CAMSELL: M. Hotchkiss me dit que le chargement est de 5 à 8c. la tonne.

M. ARMSTRONG: Et le déchargement?

M. CAMSELL: A peu près 50c.

M. ARMSTRONG: Par tonne?

M. CAMSELL: Oui.

M. BURY: Est-ce au moyen des appareils les plus récents ou quelque ancien procédé?

M. CAMSELL: L'outillage de chargement à Toledo est d'un genre très moderne.

M. ARMSTRONG: Il vous en coûte de 5 à 8c.?

M. CAMSELL: Oui.

M. BURY: Et le chargement?

M. CAMSELL: Il s'agit du chargement.

M. BURY: C'est 50c. par tonne?

M. CAMSELL: Non, cinq à huit cents.

M. ARMSTRONG: Cela ne peut pas être exact. Ces chiffres peuvent être bons pour le port de Toledo, mais l'outillage de déchargement ne peut pas être moderne s'il coûte ce que vous avez dit.

M. CAMSELL: Voulez-vous permettre à M. Hotchkiss de répondre à cette question?

M. HOWDEN: Cela veut-il dire 40c. dans les deux directions?

M. CAMSELL: Non, par cette route, le charbon ne va que dans un sens.

M. MCLEAN (Melfort): Il ne serait pas possible d'obtenir des taux semblables de Buffalo à Port-Arthur aller et retour.

M. CAMSELL: J'ai le tarif de retour sur les marchandises qui viennent dans l'autre direction. Voyez-vous, le minerai de fer vient de Duluth, et le blé, de Port-Arthur.

M. HOWDEN: Et les deux bateaux remontent à vide?

M. CAMSELL: Oui.

M. HOWDEN: Vous ne pourriez pas avoir ce tarif pour le retour lorsqu'il y a concurrence entre le grain et le minerai?

M. CAMSELL: C'est peu probable.

M. ARMSTRONG: Vous n'avez pas le tarif sur le minerai transporté de Michipicoten à Port-Arthur?

M. CAMSELL: On n'expédie pas de minerai de fer de cet endroit.

M. ARMSTRONG: D'où l'expédie-t-on?

M. CAMSELL: De Duluth. Il ne se produit pas de minerai actuellement au Canada sur le lac Supérieur.

M. ARMSTRONG: D'où vient le minerai de fer?

M. CAMSELL: Du Minnesota (E.-U.).

M. MCLEAN: Du bassin de Missaba?

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: On le charge au port de Duluth.

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: Avez-vous une idée des tarifs de Duluth à Cleveland, Toledo ou Buffalo?

M. CAMSELL: Je puis vous procurer ces chiffres. Je ne les ai pas ici.

M. ARMSTRONG: Il serait bon que vous insériez ces données dans votre rapport.

M. HOWDEN: Monsieur Camsell, je le regrette, mais je ne comprends pas bien ceci: ce charbon serait-il transporté de Windsor à Port-Arthur ou de Port-Arthur à Windsor?

M. CAMSELL: De Toledo à Port-Arthur. Le transport se fait vers l'est. On ne transporte pas de charbon de Port-Arthur à Toledo.

M. HOWDEN: Ainsi le charbon se transportera dans les deux directions pour le même prix?

M. CAMSELL: Non, actuellement, je crois savoir que Port-Arthur et Fort-William n'ont qu'un outillage de déchargement. Ils ne sont pas organisés pour charger le charbon.

M. BURY: En tout cas, on veut dire que le tarif vers l'ouest est un tarif nominal, parce que les bateaux s'en retournent. On ne fait que les utiliser et ce qu'on en retire est argent trouvé?

M. HOWDEN: C'est ce que je veux savoir.

M. CAMSELL: La situation est la même sur l'Atlantique entre Montréal et Swansea. Les navires chargés vont de Montréal aux ports britanniques. Ils rapportent du charbon comme lest et le tarif est très bas.

M. ARMSTRONG: De combien est-il?

M. CAMSELL: La cote de l'an dernier était de 7 shillings 6 deniers, mais cela varie.

M. ARMSTRONG: La grosse tonne?

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: Il y a combien de milles?

M. CAMSELL: Trois mille milles ou plus.

M. ARMSTRONG: A peu près $1.50 par tonne?

M. CAMSELL: Oui.

M. Armstrong:

Q. Vous connaissez bien les houillères de l'Alberta, les qualités et les catégories de charbon qu'on trouve dans les diverses régions, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Pourriez-vous indiquer la partie où l'on pourrait extraire le charbon le plus propre aux usages domestiques, dans l'Ontario, par exemple? C'est, je crois, la question à laquelle il importe que vous répondiez.

M. MCLEAN: C'est bien, c'est une question importante.

M. CAMSELL: Ce qu'on appelle du charbon ménager en Alberta, c'est un charbon qu'on prend dans cette partie du bassin minier de l'Alberta donnée sur la carte comme lignitifère. Je crois que le charbon produit dans la vallée de la Drumheller est à peu près le meilleur charbon que l'on puisse extraire pour consommation domestique.

M. ARMSTRONG: Voici pourquoi je pose cette question, monsieur Camsell: Le genre de charbon à expédier dans l'Ontario pour consommation domestique devrait venir d'une région déterminée. Vous devez être l'homme le plus compétent du pays pour désigner cette région. Je sais que c'est beaucoup vous demander—trop pour aujourd'hui—mais j'aimerais que vous désigniez le terrain dont on peut extraire le meilleur charbon ménager à expédier dans l'Ontario.

M. CAMSELL: Cette question peut s'entendre de deux manières. Voulez-vous connaître le meilleur gisement actuellement exploité ou les gites exploitables non encore exploités.

Débat.

M. CAMSELL: Voulez-vous me donner un peu de temps pour vous obtenir ces renseignements?

Le PRÉSIDENT: Certes.

M. BURY: D'une manière générale, monsieur Camsell, diriez-vous que les charbonnages de Drumheller donnent un combustible ménager économique et et de bonne qualité pour expédier dans le Canada central?

M. CAMSELL: Il est assez difficile de répondre à cette question. Elle touche à plusieurs points. Vous voulez savoir si ce charbon peut s'expédier économiquement?

M. BURY: Je n'aurais peut-être pas dû dire " économique ". Mettons le prix de côté. Supposons qu'on peut le transporter dans le Canada central à un tarif raisonnable. Est-ce un charbon qui peut se transborder: serait-il encore en bon état après le transbordement?

M. CAMSELL: Je le crois.

M. MCLEAN: Nest-il pas vrai, monsieur Camsell, que les gisements de Lethbridge et de Drumheller surtout, et peut-être quelques gîtes moins importants à quelque 100 milles à l'ouest d'Edmonton contiennent un bon charbon qui pourrait endurer le transbordement beaucoup mieux qu'une grande quantité de houille de l'est de l'Alberta?

M. CAMSELL: Il y a de bon charbon dans la région de Mountain-Park et dans celle de Saunders-Creek.

Le PRÉSIDENT: D'où venait le charbon qu'on a apporté à Toronto l'an dernier?

M. CAMSELL: De la région de Drumheller.

Le PRÉSIDENT: Il a donné satisfaction?

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: Encore une question. Je regrette de prendre autant de temps. On a dit, monsieur Camsell, qu'une grande partie du charbon de certaines régions albertaines se désagrège et n'est plus toujours en bon état à la livraison. Vous venez de nous donner à entendre que ce charbon peut endurer le transbordement. Je veux savoir ceci. N'est-il pas vrai que le charbon de l'Alberta que l'on expédie en Ontario est moins susceptible de se désagréger une fois rendu dans la région des lacs que si on le laissait en Alberta? C'est-à-dire que l'atmosphère sèche de l'Alberta a tendance à désagréger le charbon beaucoup plus vite que la température humide de l'Ontario.

M. BURY: Il se fait probablement plus d'évaporation en Alberta.

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: Par conséquent, le charbon resterait plus longtemps bon si on l'emmagasinait dans l'Ontario plutôt que dans l'Alberta?

M. CAMSELL: Il semble raisonnable de conclure que tel serait le cas. Nous n'avons jamais fait d'expériences sur ce point.

M. ARMSTRONG: Quand vous ferez l'autre rapport, monsieur Camsell, voudrez-vous être assez bon de voir les fonctionnaires de votre département et de vous assurer s'ils n'auraient pas fait quelque enquête là-dessus. S'ils en ont faite, voudrez-vous en indiquer les conclusions dans votre rapport?

M. CAMSELL: Nous avons fait des recherches, car j'avais reçu une demande de renseignements d'un homme de chemin de fer sur ce point. Nous avons eu des opinions contradictoires non seulement au sujet du transport du charbon canadien mais aussi du charbon britannique lorsqu'on le fait voyager dans des wagons découverts. Dans certains cas il y a eu déperdition de poids par évaporation. D'autre part, il y a eu parfois augmentation de poids.

M. ARMSTRONG: Et c'était entièrement dû au climat?

M. CAMSELL: A l'accroissement ou à la perte d'humidité.

M. BURY: L'augmentation de poids se produisait surtout dans le charbon venant d'une contrée a climat sec de l'Ouest plutôt que dans les produits extraits dans les régions humides de l'Est ou provenant de la Grande-Bretagne. Le charbon albertain vient d'un pays très sec. Contient-il plus d'humidité?

M. CAMSELL: Il y a plus d'humidité dans certaines houilles de l'Alberta que dans le charbon de la Nouvelle-Ecosse.

M. BURY: C'est l'humidité qui s'évapore? Par exemple, le charbon de la Saskatchewan contient plus d'humidité que tout autre que nous avons. L'humidité va de 30 à 50 p. 100. Dans le transport de ce charbon, il y a une grande déperdition de poids, plus que dans l'expédition du charbon de Drumheller dont la teneur en humidité n'est que de 14 ou 15 p. 100.

M. HOWDEN: Le charbon de Drumheller est-il reconnu comme un bon succédané de l'anthracite, dans l'Ontario? Les consommateurs ontariens sont-ils satisfaits de ce substitut?

M. CAMSELL: Ceux qui se sont servis de charbon albertain en sont satisfaits. C'est une question de prix.

M. HOWDEN: Et ils sont satisfaits des résultats du charbon?

M. CAMSELL: Oui.

M. FLEMMING: La question de classer le charbon à la sortie du puits n'est-elle pas importante? En réalité n'est-elle pas plus importante que celle du territoire où la mine est située, au point de vue de la qualité du charbon domestique? N'est-ce pas réellement un des points importants de la faire bien classer à la sortie du puits, avant l'expédition.

M. CAMSELL: C'est un important facteur, à mon sens.

Le PRÉSIDENT: Quelle sorte de charbon a été apporté à Toronto l'hiver dernier?

M. CAMSELL: Ce qu'on appelle le charbon ménager de l'Alberta.

Le PRÉSIDENT: Cela correspond-il à nos gaillettes (Stove coal)?

M. CAMSELL: Non, c'était du charbon en gros morceaux.

M. GARLAND (Bow-River): De quelle autorité relève le classement du charbon?

M. CAMSELL: Je crois qu'il relève du gouvernement provincial.

M. MCLEAN: On a transporté ici la valeur d'une cargaison de charbon de l'Alberta. A-t-on fait un choix à la mine?

M. CAMSELL: Il y a eu un arrangement, je crois, par lequel le gouvernement albertain accordait...

M. MCLEAN: A certaine mine?

M. CAMSELL: Oui, il a donné les commandes.

M. ARMSTRONG: Dans le rapport que vous devez préparer au sujet de ce territoire, voudrez-vous inclure une estimation de la quantité de charbon disponible dans le territoire désigné? Ce serait important.

M. CAMSELL: Je ne crois pas que ce soit important, monsieur Armstrong. Il ne s'agit pas de la quantité.

M. ARMSTRONG: Mais c'est pour le public. Il aimerait à savoir. Nous avons bien confiance, mais si vous nous donnez une estimation de la quantité de charbon utilisable en Ontario que l'on peut retirer de ce territoire, ce renseignement aura un bon effet.

M. GARLAND: Ce renseignement est déjà dans le rapport de 1923.

M. ARMSTRONG: Pas tel qu'il va le donner dans son estimation. Il ne sait pas où est cette région.

M. MCLEAN: Il lui serait difficile d'obtenir ces renseignements.

M. BURY: En supposant qu'on peut obtenir la bonne qualité de charbon dans l'Alberta, cela devient une question de transport?

M. CAMSELL: C'est mon avis.

M. BURY: Alors, le grand facteur du coût du transport, en ce qui concerne les chemins de fer, est l'importance de la quantité qu'ils peuvent transporter à la fois. Ainsi, s'ils ne peuvent mettre que 1,800 tonnes par train le prix sera de tant; mais s'ils peuvent transporter 2,500 tonnes, le prix du transport sera réduit de 60 p. 100, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: Je crois que c'est évident.

M. GARLAND: Je suppose qu'il existe actuellement une base pouvant servir à une détermination intelligente des prix?

M. ARMSTRONG: Monsieur Camsell, avez-vous pensé au fait que le coût de l'extraction de la houille est un facteur important.

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: Si les mineurs ne travaillent que quelques mois pendant l'année, ils exigeront un salaire plus élevé que s'ils travaillent toute l'année.

M. CAMSELL: Le coût de l'extraction de la houille n'est pas toujours pris en considération, non seulement par les consommateurs de ce produit, mais aussi par les gens qui l'extraient du sol, c'est-à-dire les mineurs eux-mêmes. Les différentes formations géologiques et la profondeur à laquelle se trouvent ces gisements, rendent la production plus coûteuse dans un endroit que dans un autre. Le coût de la production dans les mines de la Virginie occidentale n'est que d'un dollar et demi la tonne, à cause de la facilité avec laquelle on peut extraire la houille, mais le coût en Nouvelle-Ecosse atteint probablement trois fois ce chiffre par suite de conditions différentes. Il n'y a probablement pas deux endroits au monde où le coût est le même parce que les conditions diffèrent.

M. ARMSTRONG: Y a-t-il des districts en Nouvelle-Ecosse, par exemple, où du charbon acceptable à la province de Québec et à certaines parties de l'Ontario pourrait être extrait à un prix moins élevé que celui qui est extrait des mines exploitées actuellement?

M. CAMSELL: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, monsieur Armstrong.

M. ARMSTRONG: Pouvez-vous nous indiquer les régions houillères en Nouvelle-Ecosse capables de produire un charbon répondant aux besoins des provinces d'Ontario et de Québec? Vous connaissez la qualité de charbon renfermé dans chacun des districts de la Nouvelle-Ecosse, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: Nous avons fait une épreuve de cokéification de toutes les houilles de la Nouvelle-Ecosse.

M. ARMSTRONG: Vous avez également une bonne idée des autres qualités de ce charbon, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: Il y a une autre question qui découle de celle que vous m'avez posée; vous n'utilisez pas une seule qualité de houille dans la cokéification; il vous faut mêler vos houilles.

M. MCLEAN: Vous mêlez les houilles?

M. CAMSELL: Oui.

M. FLEMMING: Donnez-nous quelques explications à ce sujet.

M. ARMSTRONG: Oui, expliquez-nous cela.

M. CAMSELL: Les cokeries de Hamilton n'utilisent pas qu'une seule qualité de houille, elles mêlent deux houilles de qualités différentes—qui proviennent toutes deux des Etats-Unis et sont d'excellente qualité.

M. ARMSTRONG: D'où viennent-elles?

M. CAMSELL: Des districts d'Elkhorn et de Pocahontas.

M. BURY: Pourquoi fait-on ce mélange? Est-ce plus économique ou est-ce essentiel à la production d'un coke de bonne qualité.

M. CAMSELL: C'est nécessaire à la production d'un bon coke. Si vous désirez un coke destiné à une fin particulière, vous mêlez vos houilles d'une certaine façon; le mélange diffère selon que vous désirez un coke pour fins métallurgiques, pour fonderies, etc.

M. ARMSTRONG: Fait-on ce mélange à Hamilton?

M. CAMSELL: Oui.

M. HOWDEN: La houille grasse de la Nouvelle-Ecosse ne pourrait pas remplacer l'anthracite, sans être transformée en coke?

M. CAMSELL: Je crois qu'elle serait acceptable comme coke à la majorité des gens ici, car les fournaises installées dans l'Ontario et le Québec sont appropriées au chauffage à l'anthracite, qui renferme très peu de gaz.

M. NEILL: Vous nous avez dit il y a un instant que les consommateurs de l'Ontario était satisfaits du lignite? Pourquoi ne seraient-ils pas également satisfaits de la houille grasse?

M. CAMSELL: Elle renferme une plus forte quantité de gaz.

M. ARMSTRONG: Du gaz et de la suie.

M. CAMSELL: Oui, mais il y a une autre chose à considérer dans le chauffage du charbon bitumineux, ou de tout charbon contenant une forte quantité de gaz volatils, c'est la perte qui en résulte. Il est préférable d'en extraire le carbone et d'utiliser le résidu.

M. NEILL: Vous affirmez que le lignite est supérieur au charbon bitumineux?

M. CAMSELL: Je crois qu'il est supérieur pour les fins domestiques, c'est ce que l'expérience a démontré en Alberta; l'un donne plus de fumée que l'autre.

M. FLEMMING: Voulez-vous expliquer au Comité en quoi consiste la différence entre le lignite et le charbon bitumineux?

M. ARMSTRONG: Avant de nous donner ces explications, je vous demanderais de nous dire si le mot lignite est bien approprié pour désigner un charbon domestique.

M. CAMSELL: Non, je ne le crois pas. C'est pour cette raison que les fonctionnaires de l'Alberta l'ont baptisé "Domestique". Dans certaines classifications on l'appelle "sous-bitumineux", mais vous m'avez demandé de vous expliquer la classification des différentes espèces de houilles. Je crois que les savants se disputent à ce sujet depuis que l'on a découvert le charbon.

M. Armstrong:

Q. Nous nous sommes rencontrés à bord du train et nous avons parlé charbon. Voulez-vous avoir la bonté de nous dire en quoi le lignite diffère du charbon bitumineux?—R. La quantité d'humidité contenue dans le lignite est plus considérable. Le charbon renferme quatre éléments; l'humidité, le carbone, les cendres et les matières volatiles. Le lignite renferme 10 p. 100 ou plus d'humidité. Si la quantité d'humidité est inférieure à ce chiffre on appelle ce charbon bitumineux, et si la quantité est négligeable c'est de l'anthracite.

Q. Une des principales caractéristiques c'est que le lignite contient plus d'humidité que le bitumineux?—R. Oui.

Q. Quel est le coût actuel du transport de la houille de la Nouvelle-Ecosse à Montréal ou Québec?—R. Je peux vous donner le tarif du transport par chemin de fer, mais je ne peux pas vous donner les chiffres exacts du coût.

Q. Pouvez-vous nous dire quels seraient les taux de transport ou les frais de manutention, lorsque cette houille est transportée à bord de péniches ou bateaux à destination de Kingston ou de Toronto?—R. Quel serait le coût.

Q. C'est-à-dire le transport et les frais de transbordement?—R. Vous voulez dire le taux de Sydney à Montréal?

Q. Oui?—R. La *British Empire Steel Corporation* se sert de ses propres bateaux pour effectuer ce transport, et elle exige de 75 à 90 cents pour le transport du charbon, je crois.

Q. C'est-à-dire de 75 à 90 cents la tonne?—R. Oui.

Q. A Montréal?—R. Oui.

Q. Il s'agit évidemment de transport par eau?—R. Oui.

Q. S'agit-il d'une grosse tonne?—R. Le taux par chemin de fer est de $4.50, je crois.

M. Flemming:

Q. S'agit-il d'une grosse tonne?—R. Non, d'une tonne ordinaire.

M. Armstrong:

Q. Quels efforts a-t-on fait pour transborder ce charbon dans des péniches à Montréal pour le transporter à Toronto?—R. Je vous demande pardon?

Q. Quels efforts a-t-on fait pour transborder le charbon des vaisseaux à Montréal ou Québec, dans des péniches ou bateaux afin de l'expédier par les canaux à Kingston ou à Toronto; a-t-on fait quoi que ce soit en ce sens? —R. Le charbon de la *British Empire Steel Corporation* est transporté de Sydney à Montréal dans ses propres bateaux, mais leur tonnage ne leur permet pas d'aller plus loin à cause des canaux. Il faut le transborder à Montréal dans des bateaux appropriés à la navigation des canaux.

Q. Pouvez-vous nous dire quel est le coût du transbordement, et du transport par bateau à travers les canaux jusqu'à Toronto et autres endroits de l'Ontario?—R. Non, mais je peux vous dire quels sont les taux en cours.

Q. Donnez-nous les?—R. Je crois savoir qu'il n'y a pas de taux fixes sur les expéditions de charbon de Montréal aux centres situés sur le lac Ontario, et ce transport n'est pas très considérable.

Q. Le département a-t-il fait enquête sur cet aspect de la question?—R. Oui. M. Hotchkiss possède certains renseignements sur ce sujet.

M. McLean (Melfort):

Q. Pouvez-vous nous dire quelle est la capacité des navires employés à cette fin?—R. Ce sont des bateaux d'environ 2,000 tonnes.

Q. Vous voulez dire pouvant transporter 2,000 tonnes?—R. Oui.

Q. Quel est le tonnage des bateaux faisant le transport de Sydney à Montréal?—R. De 4,000 à 8,000 tonnes.

Q. Pouvez-vous nous dire quelle serait la différence si des bateaux de 2,000 tonnes effectuaient le transport de Sydney à Montréal? La chose serait-elle possible?—R. Je ne sais pas. Je crois que vous aurez alors des navires sous différents contrôles.

Q. Je l'admets, mais la chose serait-elle possible?—R. J'en doute.

M. Armstrong:

Q. On a inscrit certaines questions en ce sens au feuilleton de la Chambre. On demandait quel était le nombre de navires de la Marine Marchande Canadienne disponibles qui n'avaient pas été utilisés, même au cours de la dernière année, et qui seraient propres au transport du charbon par les canaux. Si je me rappelle bien les faits, on a répondu qu'il y en avait douze. Ne croyez-vous pas que l'on pourrait faire cette expérience en envoyant ces bateaux à Sydney prendre un chargement de 2,000 ou 3,000 tonnes de charbon?—R. J'imagine qu'il faudrait s'entendre avec la *British Empire Steel Corporation* pour qu'elle fournisse le charbon. Cette compagnie possède des navires, qui font le trajet de Sydney à Montréal, et elle ne se soucierait pas de céder ce commerce à d'autres.

M. Flemming:

Q. La *British Empire Steel Corporation* est-elle seule à transporter du charbon de Sydney à Montréal?—R. Je le crois.

M. Armstrong:

Q. Est-elle seule à posséder des mines en Nouvelle-Ecosse?—R. La *British Empire Steel Corporation* produit de 80 à 90 pour 100 du charbon expédié de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Y a-t-il des régions en Nouvelle-Ecosse où l'on pourrait trouver du bon charbon propres à l'expédition, si cette compagnie refusait d'en expédier de cette manière?—R. Oui, il y en a.

Q. Pouvez-vous nous dire où elles se trouvent?—R. Il y a des régions du Cap-Breton, sur la côte ouest de la Nouvelle-Ecosse, qui ne sont pas sous le contrôle de la *British Empire Steel Corporation.*

Q. Ce charbon est aussi bon?—R. Tout aussi bon.

Q. D'aussi bonne qualité que leur charbon ordinaire?—R. Je le crois.

M. Flemming:

Q. Il est assez bon pour que ça vaille la peine de s'en occuper?—R. (Le témoin ne réponds pas).

M. Armstrong:

Q. De quel port ce charbon pourrait-il être expédié?—R. Il ne peut pas être expédié d'Inverness; on le transporte par chemin de fer jusqu'à un endroit le long du détroit de Canso, et on le décharge là.

Q. Quelle serait la distance?—R. A environ soixante milles de la voie.

Q. Pouvez-vous nous donner une estimation de l'étendue des mines et de la quantité de charbon disponible dans ce district?—R. Nous vous obtiendrons les renseignements existants sur cette question.

M. McLean (Melfort):

Q. Y a-t-il d'autres sortes de houilles que la houille grasse et la houille à coke?—R. Elles sont toutes désignées sous le nom de houilles grasses.

Q. Sont-elles toutes propres à la cokéfaction?—R. Je ne saurais dire de prime abord, mais je sais que ce sont toutes des houilles grasses. Il y a des houilles grasses qui ne se prêtent pas à la cokéfaction.

M. Garland:

Q. Le transport de Montréal à Toronto, ou de tout endroit en Nouvelle-Ecosse à Toronto, pourrait s'effectuer, je crois, d'après votre témoignage, en négociant avec une compagnie de navigation privée?—R. C'est possible.

M. GERSHAW: Au sujet du charbon de l'Alberta, les fournaises sont-elles, en général, adaptées à la consommation de ce charbon? Les gens habitués au chauffage à l'anthracite sont-ils préjugés contre l'emploi du charbon albertain?

M. CAMSELL: Je ne saurais dire si les gens ont des préjugés contre ce charbon. Certaines personnes aiment un charbon, et d'autres en aiment un autre, et vous ne sauriez dire pour quelles raisons.

M. GERSHAW: Que pensez-vous des fournaises employées?

M. CAMSELL: Dans ce pays la plupart des fournaises sont adaptées au chauffage à l'anthracite. C'est le principal combustible domestique employé aujourd'hui.

M. GERSHAW: On pourrait brûler l'anthracite avec ces mêmes fournaises?

M. CAMSELL: On pourrait le brûler aussi efficacement dans ces fournaises adaptées au chauffage du charbon volatil.

M. GARLAND (Bow-River): N'est-il pas vrai que dans l'Ouest du Canada on se sert des mêmes fournaises, des mêmes poêles, et des mêmes chaudières qu'à Toronto, par exemple, et qu'on en est satisfait. Je crois que les maisons y sont aussi chaudes que celles d'Ottawa, et nous utilisons du charbon d'Alberta. Notre expérience a démontré que ces appareils de chauffage peuvent consumer le charbon albertain et donner des résultats satisfaisants.

M. CAMSELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit simplement de faire connaître aux gens la manière de brûler ce charbon.

M. CAMSELL: Oui.

M. BURY: Les marchands de combustibles constatent, je crois, qu'il faudra bientôt substituer le coke à l'anthracite américain, parce que les mines seront épuisées, ou il y aura un embargo sur l'exportation de ce charbon.

M. CAMSELL: Nous aurons à choisir entre différentes solutions.

M. ARMSTRONG: Tout en parlant de l'anthracite américain, vous avez déclaré il y a un instant qu'on en expédiait de 90,000 à 100,000 tonnes par année.

M. CAMSELL: Non, j'ai dit que la production des mines d'anthracite s'élevait à 90,000,000 ou 100,000,000 de tonnes par année.

M. ARMSTRONG: Vous nous avez dit que ces mines seraient épuisées dans un certain nombre d'années, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: En combien d'années?

M. CAMSELL: J'ai dit qu'elles seraient épuisées en moins d'un siècle, d'après les estimations faites.

M. ARMSTRONG: Si je comprends bien les faits, on n'extrait pas plus de charbon aujourd'hui des mines d'anthracite qu'on ne le faisait il y a dix ou quinze ans.

M. CAMSELL: Non, la production a été à peu près la même pendant toute cette période.

Le PRÉSIDENT: Mais vous avez entendu parler d'une période beaucoup plus courte, monsieur Camsell, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: J'allais ajouter, monsieur le Président, que la durée des mines d'anthracite qui nous approvisionnent sera loin d'atteindre le siècle. Nous nous approvisionnons des mines situées dans le nord de la Pennsylvanie, et on calcule que ces mines dureront de 35 à 40 ans.

M. NEILL: Vous nous avez dit que nous recevions 5 p. 100 de la production des mines d'anthracite? Est-ce que cela veut dire que nous en recevons 20,000,000 de tonnes—vous avez parlé de 100,000,000.

M. CAMSELL: Cinq p. 100 de 100,000,000 donne 5,000,000.

M. NEILL: 5,000,000 de tonnes?

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: A ce sujet, monsieur Camsell, avez-vous des renseignements définis concernant l'attitude du Congrès américain à Washington relativement à l'expédition de l'anthracite en Ontario.

M. CAMSELL: On a déposé des projets de lois devant le Congrès en trois occasions différentes, je crois, visant à la mise d'un embargo sur l'exportation de l'anthracite.

M. ARMSTRONG: N'y a-t-il pas un bill actuellement devant le Congrès à ce sujet?

M. CAMSELL: Pas à ma connaissance. Peut-être, je ne saurais affirmer; il y en avait un l'an dernier.

M. ARMSTRONG: Voulez-vous avoir la bonté de donner la date de ces bills et indiquer leur nature dans le rapport que vous préparez?

M. CAMSELL: Oui.

M. GARLAND (Bow-River): Y a-t-il d'autres charbons propres au chauffage domestique aux Etats-Unis, près de la frontière, qui ont servi ou pourraient servir à des fins domestiques?

M. CAMSELL: En plus de l'anthracite?

M. GARLAND (Bow-River): En plus de l'anthracite.

M. CAMSELL: Oui, il y a un charbon dans la Virginie occidentale ne contenant qu'une faible partie de gaz volatils, qui est beaucoup employé pour les fins domestiques. Ce charbon vaut le Pacohontas et le New-River; il y a aussi du charbon semblable en Pennsylvanie.

M. GARLAND (Bow-River): Donneraient-ils satisfaction en Ontario?

M. CAMSELL: Je le crois. Si on pouvait le vendre moins cher que l'anthracite, c'est surtout une question de prix.

M. GARLAND (Bow-River): Pourriez-vous nous donner également dans votre rapport, monsieur Camsell, la quantité de charbon importée en Ontario, et dire s'il y a possibilité de limiter ces importations.

M. CAMSELL: Je comprends.

M. GARLAND (Bow-River): Et en plus donner le prix que commande ce charbon dans l'Ontario.

M. CAMSELL: Quand vous dites "Ontario", monsieur Garland, ne serait-il pas préférable de mentionner un endroit de l'Ontario en particulier.

M. GARLAND (Bow-River): Vous pourrez choisir un endroit.

M. CAMSELL: Dirons-nous Toronto?

M. GARLAND (Bow-River): Oui, ça sera satisfaisant.

M. CAMSELL: Très bien.

M. GARLAND (Bow-River): Je crois que ces renseignements sont importants, parce que vos conclusions dépendront en grande partie de ces choses, et nous serons alors en mesure de décider s'il y a possibilité de supplanter ce charbon qui nous fait concurrence.

M. HOWDEN: Mais le charbon canadien est de meilleure qualité, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: Tout dépend de l'usage que vous en faites.

M. HOWDEN: J'entends pour fins domestiques. D'après la plupart des rapports que j'ai lus il semble que le charbon de l'ouest canadien est le meilleur substitut pour l'anthracite. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse est inférieur à celui de l'Ouest canadien. Peut-on dire également que le charbon bitumineux américain est inférieur à notre charbon canadien, car il est inutile de tenir compte des variétés les moins désirables dans notre rapport final.

M. CAMSELL: A mon avis, vous ne pouvez pas dire que le charbon des provinces Maritimes et inférieur au charbon de l'Alberta.

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Où cette élimination commence-t-elle?

M. HOWDEN: J'ai lu les deux rapports antérieurs, et il me semble y avoir vu que le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne peut remplacer l'anthracite américain que sous forme de coke. Ce charbon, à l'état naturel, ne peut pas remplacer l'anthracite américain pour les fins domestiques.

M. BURY: Je crois que la houille bitumineuse des Etats-Unis est plus grasse, renferme plus de suie et fait plus de fumée que la meilleure variété de charbon domestique albertain, et qu'ainsi elle n'est pas aussi désirable pour les fins domestiques.

M. CAMSELL: Il n'y a pas de doute, monsieur Bury, que nous pouvons nous procurer du charbon bitumineux,—dont le contenu en gaz volatils n'est pas élevé, — des mines de la Virginie, qui est aussi bon que celui que nous avons ici.

M. BURY: Importe-t-on du charbon de cette qualité, des Etats-Unis?

M. CAMSELL: Oui, nous en importons des Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Quelle sorte de charbon utilise-t-on à la cokerie de Hamilton?

M. CAMSELL: Du charbon américain.

M. ARMSTRONG: Pouvez-vous nous dire, monsieur Camsell, pour quelles raisons les villes de l'Est n'emploient que du charbon américain? Pourquoi n'utilisent-elles pas de plus fortes quantités de charbon de la Nouvelle-Ecosse, en profitant des taux de transport peu élevés?

M. CAMSELL: Parce qu'à Toronto et à Hamilton on peut obtenir le charbon américain à meilleur compte.

M. ARMSTRONG: Est-il aussi bon pour la cokéfaction?

M. CAMSELL: Le charbon employé à Hamilton pour la cokéfaction est probablement le charbon le mieux adapté à cette fin au monde.

M. ARMSTRONG: Et c'est du charbon américain?

M. CAMSELL: Il n'y a pas beaucoup de variété de charbon qui se prêtent à la cokéfaction; certaines variétés sont propres à la fabrication du coke métallurgique et d'autres à la fabrication de coke domestique.

M. ARMSTRONG: Quelle quantité de charbon américain importe-t-on à Hamilton pour fins de cokéfaction?

M. CAMSELL: Les cokeries de Hamilton emploient 500 tonnes de charbon par jour.

M. ARMSTRONG: Tous les jours de l'année?

M. CAMSELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous combien coûte ce charbon livré à Hamilton?

M. CAMSELL: Non, je ne le sais pas.

M. GARLANG (Bow-River): Nous pourrions faire venir un témoin des cokeries de Hamilton un peu plus tard; je crois que cela vaudrait la peine.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous le ferons.

M. ARMSTRONG: Permettez-moi une autre question, monsieur Camsell. En conversant avec les fabricants de gaz dans les grandes villes de l'Est, j'ai appris qu'il était très difficile d'éliminer le soufre du gaz, surtout lorsqu'on utilise le charbon de la Nouvelle-Ecosse. Avez-vous fait des expériences en ce sens, et quel succès avez-vous obtenu?

M. CAMSELL: Dans l'élimination du soufre?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. CAMSELL: Oui, nous avons fait des expériences en ce sens.

M. ARMSTRONG: Et il n'y a pas de doute qu'on peut éliminer le soufre sans encourir de grandes dépenses?

M. CAMSELL: Non, le soufre dans le charbon de la Nouvelle-Ecosse se présente sous deux formes. Dans un cas le soufre peut être éliminé par des moyens mécaniques, c'est-à-dire au moyen du lavage. Dans l'autre cas il faut l'enlever du gaz.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que dans ce dernier cas cela rend le coût de la fabrication du gaz prohibitif?

M. CAMSELL: Tout dépend de la concurrence.

M. ARMSTRONG: On peut l'éliminer à peu de frais, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: Je ne sais ce qu'il en coûterait.

M. ARMSTRONG: Vous dites que certaines variétés de houilles de la Nouvelle-Ecosse, servant à la fabrication du gaz, ne contiennent que peu de soufre?

M. CAMSELL: On n'utilise que de petites quantités de charbon de la Nouvelle-Ecosse pour la fabrication du gaz. On utilise ce charbon surtout dans les chaudières à vapeur et à d'autres fins industrielles, mais non à la fabrication du gaz.

M. ARMSTRONG: N'est-il pas employé pour la cokéfaction?

M. CAMSELL: On l'emploie à ces fins à Sydney.

Le PRÉSIDENT: Quelle sorte de charbon utilise-t-on dans les usines à gaz de Montréal, monsieur Camsell?

M. CAMSELL: Du charbon américain; toutefois je crois qu'on expérimente avec le charbon de la Nouvelle-Ecosse.

M. FLEMMING: Peut-on livrer le charbon américain à Montréal à meilleur compte que le charbon de la Nouvelle-Ecosse qui est livré par eau?

M. CAMSELL: Les taux à Montréal se rapprochent beaucoup; Montréal est l'endroit où les taux sont presque identiques.

M. FLEMMING: Si le charbon de la Nouvelle-Ecosse était d'aussi bonne qualité, la question du prix ne serait pas un obstacle?

M. CAMSELL: Non, je ne le crois pas.

M. ARMSTRONG: Pourriez-vous, monsieur Camsell, donner une estimation du coût de la production du charbon extrait de cette mine située à quelque 60 milles du port du Cap-Breton, je crois, dans le rapport que vous préparerez?

M. CAMSELL: Je ne me crois pas de taille à entreprendre cette tâche?

M. ARMSTRONG: Le coût actuel de la production?

M. CAMSELL: Je n'oserais pas entreprendre cela, et je ne connais personne dans mon département suffisamment renseigné sur cette question pour vous donner les chiffres du coût actuel de la production.

Le PRÉSIDENT: Cette question relève de la compétence des propriétaires de mines.

M. CAMSELL: Oui.

M. FLEMMING: Est-ce la seule mine à Inverness...

M. MACDONALD: Je crois qu'on y exploite quatre mines actuellement.

M. BURY: Je me demande, monsieur Camsell, si vous pouvez nous renseigner sur la question du prix du charbon à la mine. Cela dépend du rendement à l'heure du mineur?

M. CAMSELL: Oui.

M. BURY: Pouvez-vous nous donner des détails sur le rendement des différentes mines exploitées actuellement en Nouvelle-Ecosse et en Alberta, et pouvez-vous nous dire...

M. CAMSELL: Vous donner le rendement par homme?

M. BURY: Vous savez ce que je désire. Quel est le rendement? Dans certaines mines américaines, par exemple, le rendement d'un mineur atteint jusqu'à sept tonnes par jour.

M. CAMSELL: Oui.

M. BURY: Dans certaines mines de l'Alberta le chiffre n'est pas aussi élevé, et dans la Nouvelle-Ecosse il est plutôt bas à cause des difficultés que présente l'extraction, mais je désirerais connaître le rendement, si la chose est possible, parce que c'est un des facteurs importants du prix. Je désirerais également savoir si l'emploi des machines contribuerait à faire baisser les prix. Ce sont les renseignements que je désire. Je voudrais savoir si on pourrait accroître le rendement en utilisant des procédés mécaniques d'extraction.

M. GARLAND: Il faudrait faire une enquête sur toutes les mines pour savoir quel est leur rendement. A Drumheller nous avons des mines qui se servent de machines, et d'autres qui n'en ont pas. Dans ces dernières les petites dimensions de la veine et la difficulté de l'extraction ne rendraient pas ce procédé économique.

M. BURY: M. Camsell est un témoin impartial, tandis que les propriétaires de mines ne le seraient peut-être pas autant.

M. CAMSELL: Je ne sais si les renseignements que vous demandez sont disponibles, c'est-à-dire le rendement à l'heure par homme pour chaque mine du pays. Si le Bureau de la Statistique a recueilli ces données, nous pourrons probablement les obtenir.

M. BURY: C'est un facteur important.

M. CAMSELL: Je le sais.

M. GARLAND: Je propose qu'une copie en miniature de cette carte et que cet état soient annexés au rapport de ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il de cet avis?

La proposition est adoptée.

M. ARMSTRONG: Je regrette de vous avoir posé tant de questions, monsieur Camsell, mais nous sommes ici pour recueillir des renseignements. Lorsque vous préparerez la partie de votre rapport concernant la législation qui a été soumise au Congrès à Washington, auriez-vous la bonté de nous dire tout ce que vous savez sur les combines effectuées, et sur celles qui sont en formation.

M. CAMSELL: Je crains de ne pouvoir vous renseigner sur ce dernier point...

M. ARMSTRONG: Vous n'avez pas de renseignements.

M. CAMSELL: Presque pas.

M. ARMSTRONG: Ne pouvez-vous pas en obtenir?

M. CAMSELL: Je verrai ce que je pourrai faire.

M. ARMSTRONG: Je vous pose cette question parce que j'ai eu connaissance de la réalisation de certaines coalitions, et de la préparation d'autres organisations de ce genre aux Etats-Unis. J'imagine que vous devriez obtenir ces renseignements sans difficulté à Washington.

M. CAMSELL: Je m'efforcerai d'obtenir tous les renseignements possibles sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. ARMSTRONG: Seulement une autre question: Voulez-vous avoir la bonté de nous donner, dans la première partie de votre rapport, une idée de nos régions houillères et de leur étendue. Quelques lignes suffiront.

M. CAMSELL: Nous avons cela ici sous forme de carte. Il y a une carte indiquant la consommation et la provenance du charbon.

M. ARMSTRONG: Pourriez-vous inclure une de ces cartes dans votre rapport?

M. CAMSELL: Nous vous fournirons autant de ces cartes que vous en désirerez.

M. ARMSTRONG: Je propose que vous en remettiez une copie à chacun des membres le plus tôt possible.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire quand vous serez en mesure de fournir ces renseignements au Comité?

M. CAMSELL: Certaines des questions posées par M. Armstrong demanderont beaucoup de recherches, mais nous donnerons les renseignements le plus tôt possible.

Le PRÉSIDENT: Vous serez à la disposition du Comité si nous avons besoin de vous, si le Comité vous avertit d'avance?

M. CAMSELL: Certainement.

M. FLEMMING: Il me semble que nous devrions savoir de M. Camsell, avant qu'il se retire, si son département est en mesure de nous renseigner sur le coût du charbon aux différentes mines de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse. Si nous ne pouvons pas obtenir ces renseignements de ce département, nous nous les procurerons ailleurs. Sachant cela, nous y ajouterons le coût de transport et ainsi nous connaîtrons le prix de cet article rendu à destination. Le Comité serait heureux de savoir quel est le coût aux différentes mines canadiennes, ainsi qu'américaines. Si M. Camsell nous fournissait ces renseignements, nous n'aurions pas besoin de faire venir des témoins de chacune de ces localités. Il nous faut connaître ces faits avant d'aller beaucoup plus loin.

M. CAMSELL: En réponse à cette question, je vous dirai que nous pouvons vous fournir une quantité énorme de chiffres concernant le prix à la mine, mais pas sur le coût.

M. BURY: Vous pouvez nous donner le prix du charbon à la mine?

M. CAMSELL: Exactement.

M. BURY: Mais vous n'avez pas de statistiques ou de données pour indiquer le coût actuel de la production à la mine, ce qui permettrait d'établir les profits des propriétaires de la mine.

M. CAMSELL: Non.

M. BURY: Ces choses changent continuellement. Il doit en être ainsi, car le coût par tonne ne doit pas être aussi élevé lorsqu'une mine est exploitée à pleine capacité que lorsqu'elle ne l'est que la moitié du temps.

M. CAMSELL: Nous aimerions à connaître le coût de production des différentes mines du Canada, mais les propriétaires de mines n'aiment pas à donner ce genre de renseignements. Nous pouvons vous fournir la liste des prix aux différentes mines.

M. BURY: Je crois que nous devrions nous procurer la liste des prix à la mine, nous renseigner sur le coût du transport, et ainsi être en mesure de dire aux propriétaires de mines: "Si vous exigez tel prix pour votre charbon à la mine, nous ne pourrons pas en acheter, car en y ajoutant le coût du transport, le prix en devient prohibitif."

M. MACDONALD: J'habite à quatorze milles de Glace-Bay, et je paie le charbon $6.25 la tonne. Ce même charbon se vend $3.50 à Trois-Rivières.

M. BURY: Nous vivons au milieu des mines de charbon, et il nous faut payer $6.50 la tonne.

Le Comité s'ajourne au mardi 25 mai, à 11 heures du matin.

SALLE DE COMITÉ No 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 25 mai 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

HARRY AIRD est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Quelle position occupez-vous présentement, monsieur Aird?—R. Je suis directeur de la *Canadian Import Company* et gérant du bureau de Montréal.

Q. Depuis combien d'années occupez-vous ce poste?—R. Quinze ans, ou plus.

Q. Vous êtes au courant des conditions de transport sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs?—R. Oui, en ce qui concerne les marchés de Montréal et Québec.

Q. Avez-vous préparé une déclaration pour le Comité, monsieur Aird?—R. Non, monsieur, on ne m'a pas demandé d'en préparer; on m'a dit qu'on me demanderait certains renseignements concernant le transport du charbon, mais on ne m'a pas posé de questions définies.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à M. Flemming d'interroger le témoin.

M. Flemming:

Q. Monsieur Aird, dans votre commerce, vous avez vendu du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, monsieur.

Q. Et du charbon de la Pennsylvanie?—R. Oui.

Q. Vous avez vendu de l'anthracite pour la consommation domestique?—R. Oui, monsieur.

Q. Votre compagnie fait-elle le commerce de la houille bitumineuse employée par les industries?—R. Oui.

Q. Vous faites ce commerce, et la houille qui vous est expédiée de la Nouvelle-Ecosse à Montréal est-elle entièrement transportée par eau?—R. Oui, par eau seulement.

Q. Vous n'avez jamais vendu de houille de la Nouvelle-Ecosse qui vous était expédiée par chemin de fer?—R. De très faibles quantités, en cas d'urgence seulement, car les taux sont prohibitifs.

Q. Vous êtes-vous déjà occupé de la réexpédition du charbon à Montréal, en le transbordant à bord de bateaux plus petits à destination de points sur le haut du Saint-Laurent et sur les lacs?—R. Nous avons un quai maritime à Montréal et réexpédions du charbon sur le Saint-Laurent jusqu'à Cornwall. Mais nous n'allons pas beaucoup plus loin que Cornwall.

Q. A combien de milles à l'ouest de Montréal se trouve Cornwall?—R. A environ 80 milles.

Q. Pourquoi n'êtes-vous pas allés plus loin?—R. La concurrence sur le marché ne nous permet pas d'expédier le charbon canadien plus loin, c'est-à-dire en quantité appréciable.

Q. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur le coût ou le prix du charbon, disons, acheté à la mine en Nouvelle-Ecosse?—R. Vous voulez dire le coût aux mines?

Q. Oui?—R. Je ne suis pas en mesure de vous donner ces renseignements, monsieur Flemming; nous sommes des distributeurs de charbon, et la question du coût actuel de la production à la mine ne nous intéresse pas directement.

Q. Je désirerais, monsieur Aird, obtenir d'abord des renseignements sur le coût du charbon à la mine, et ensuite sur le coût du transport à Montréal?—R. Oui.

Q. Et lorsqu'il est réexpédié, sur le coût du transbordement?—R. Oui.

Q. Et sur le coût du transport à bord des petits bateaux ou des péniches, jusqu'à destination?—R. Oui.

Q. Je désire connaître le coût ultime, et les éléments constituants de ce coût?—R. Je pourrais vous donner un aperçu général, monsieur Flemming, mais je crois que je ferais mieux de m'en abstenir. Vous pouvez obtenir des chiffres exacts des propriétaires de mines du Cap-Breton; nous nous occupons surtout de la manutention du charbon, depuis l'arrivée à Montréal jusqu'à ce qu'il atteigne le consommateur.

Q. Etes-vous au courant de la question du transport, disons, du Cap-Breton à Montréal?—R. Oui, d'une façon générale.

Q. Par eau?—R. D'une façon générale. Il est préférable, je crois, que je ne me prononce pas, car vous pouvez obtenir ces renseignements des producteurs.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du coût du transbordement et du transport à Cornwall?—R. Vous parlez de la houille bitumineuse?

Q. Oui, de la Nouvelle-Ecosse?—R. Je crois qu'on peut transborder la houille du bateau dans les wagons de chemin de fer ou dans un bateau plus petit à raison de 50 cents la tonne.

Q. C'est un bon renseignement. Cinquante cents couvrent cette opération? —R. Oui, le transbordement du bateau dans les wagons ou à bord d'un autre bateau.

Q. Quel est le coût du transport de Montréal à, disons, Cornwall?—R. Par bateau, y compris le déchargement, de 90 cents à un dollar environ.

Q. Le transport coûterait environ 50 cents et le transbordement approximativement 50 cents?—R. Le partage pourrait différer quelque peu de ces chiffres. Le transport de Montréal se fait à bord d'embarcations munies d'appareils de déchargement, et le 90 cents ou le dollar couvre le transport et le déchargement.

Q. Si vous transportiez du charbon plus à l'ouest que Cornwall, le coût n'augmenterait pas d'une façon correspondante à la distance?—R. Non pas d'après la distance...

Q. Pourriez-vous dire au Comité quel serait, à votre avis, le coût du transport, y compris le transbordement, de Montréal à Kingston, comparativement à Cornwall?—R. Le coût du transport à Kingston serait d'environ un dollar, pourvu que les quais soient munis d'appareils de déchargement.

Le Président:

Q. Trouve-t-on cet outillage à Kingston?—R. Oui, sur certains quais.

M. Flemming:

Q. La question de l'outillage des quais est très importante, n'est-ce pas?— R. Oui, très importante?

Q. Oui?—R. Naturellement.

Le Président:

Q. Elle influerait sur les taux?—R. Evidemment.

M. Bury:

Q. Je conclus, d'après ce que vous avez dit, qu'il est très important que les quais soient munis d'appareils de déchargement,—votre prix ne comporte pas seulement le transport au quai à Kingston, il comprend le déchargement de la péniche ou du bateau?—R. Non. Jusqu'à présent, du moins, le transport du charbon en remontant le Saint-Laurent ne se fait que sur une petite échelle; Cornwall est l'endroit le plus à l'ouest que nous avons pu atteindre. Il y a des péniches d'une capacité de 1,000 à 1,500 tonnes munies d'appareils mécaniques leur per-

mettant de décharger la houille le long du canal ou au quai à Cornwall. Il peut se faire que ces péniches ne soient pas disponibles pour le transport à Kingston, mais vous pouvez vous procurer un navire qui apporte du grain à Montréal et lui faire transporter du charbon au retour à raison d'un dollar ou environ. Dans ces cas il faudrait que le quai où le déchargement se fera soit muni d'appareils pour faire ce travail, vu que ces bateaux n'en possèdent point.

Q. Voulez-vous dire que vous exigeriez un dollar même lorsque le bateau est muni d'un appareil de déchargement; que ce dollar comprend non seulement le coût du transport à Kingston, mais aussi le coût du déchargement. Je désire savoir si le prix mentionné, il y a un instant, comprend le déchargement à Kingston en plus du transport de Montréal à Kingston?—R. Non.

M. Howden:

Q. Ni dans un cas, ni dans l'autre?—R. Dans le cas de la péniche à Cornwall, le prix comprend le déchargement.

M. Bury:

Q. Mais j'ai cru comprendre à Kingston?—R. Non, monsieur. Laissez-moi vous expliquer la chose; une embarcation capable de faire le trajet de Montréal à Kingston ne serait peut-être pas en état de faire le trajet de Montréal à Kingston, car dans ce dernier cas il vous faut naviguer sur le lac.

Le Président:

Q. Ces embarcations sont-elles employées exclusivement au transport du charbon?—R. Oui, les péniches dont j'ai parlé.

Q. Elles ne font que cela?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Monsieur le Président, je vous demande la permission de poser une question: Le témoin a dit que les bateaux qui transportent le grain de Port-Colborne, à Montréal par exemple, sont capables de transporter du charbon au retour, s'il y a lieu?—R. Oui.

Q. Si ces bateaux étaient munis d'appareils de déchargement ne pourraient-ils pas transporter cette houille à un dollar la tonne de Montréal à Kingston, Toronto et Hamilton et l'y décharger à ce taux?

Le PRÉSIDENT: Avec l'outillage maintenant en usage sur ces péniches.

M. Armstrong:

Q. Non, je ne veux pas dire cela; j'entends avec un appareil de déchargement moderne. M. Aird sait ce que je veux dire, je crois?—R. Si la quantité transportée, monsieur Armstrong, était suffisante pour justifier l'installation de ce mécanisme sur ces bateaux.

Q. C'est bien cela?—R. Je me demande si on pourrait faire transporter ce charbon à raison d'un dollar, il en coûterait plutôt $1.25 pour le transport à Kingston et à Toronto.

M. Bury:

Q. Je n'ai pas saisi la dernière réponse,—de Montréal à quelle destination? —R. Kingston, Toronto.

M. ARMSTRONG: A Hamilton, et si nécessaire à Port-Colborne, où l'on charge le grain.

M. Howden:

Q. De $1.00 à $1.25?—R. Il faudrait que le transport atteigne un certain volume, pour justifier l'outillage de ces bateaux.

M. Armstrong:

Q. Je comprends bien cela. Si la quantité de houille de la Nouvelle-Ecosse, transportée à bord des bateaux à grain de Port-Colborne à Montréal, est suffisante pour justifier l'installation d'appareils de déchargement sur ces bateaux, je crois que nous pourrons livrer cette houille à Toronto, Hamilton ou Port-Colborne à raison d'un dollar la tonne?—R. Je crois que votre chiffre est un peu bas, monsieur Armstrong, vous seriez plus certain de ne pas vous tromper en le fixant à $1.25.

Q. Je base cette déclaration sur le fait que ces bateaux auront une cargaison pour l'aller et le retour?—R. Oui, mais le temps que prendront les navires transportant le charbon sera un des facteurs à considérer dans l'établissement du taux.

Q. Le temps que l'on mettra à les charger et à les décharger?—R. A les charger et à les décharger.

Q. Je comprends cela; mais vous admettrez que les appareils de chargement et de déchargement, utilisés pour la manutention du charbon, ont été améliorés d'une façon merveilleuse au cours des dernières années?—R. Je l'admets.

Q. Nous l'avons constaté dans l'ouest de l'Ontario?—R. Oui.

Q. Prenez Toledo ou Cleveland, ce que l'on fait dans ces villes est merveilleux?—R. Il ne vous faut pas oublier que la quantité expédiée des ports nommés, Toledo et Ashtabula, est très considérable si on la compare aux expéditions possibles de houille canadienne sur le fleuve.

M. ARMSTRONG: Je comprends très bien cela; mais vous vous rappellerez également que la quantité de grain à transporter de Port-Colborne à Montréal est limitée, tandis que le nombre des bateaux ne l'est pas. C'est-à-dire qu'un grand nombre de bateaux pourraient transporter du charbon au retour. Je désirais faire ressortir cette idée; c'est tout.

M. Bury:

Q. Je désirerais vous poser une autre question pour éclaircir un point. Pourriez-vous nous donner le coût, du moment qu'une cargaison de charbon de la Nouvelle-Ecosse arrive à Montréal. Prenez chaque item par ordre; d'abord le transbordement dans les péniches ou,—prenez les péniches en premier lieu,—puis le coût du transport de Montréal à Cornwall, Kingston et Toronto, afin que chaque élément de coût soit bien compris; dans le dollar en question, on ne comprend pas le transbordement à Montréal, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur.

Q. Je désirerais établir ce point bien clairement.

M. HOWDEN: Obtenons le coût à Montréal pour commencer.

M. BURY: Il ne le connaît pas.

M. Armstrong:

Q. Ne savez-vous pas quel est le coût de. . .

Le PRÉSIDENT: Ne mêlez pas M. Aird. Prenons l'autre question d'abord.

M. Bury:

Q. Ne mêlez pas les choses. Vous nous avez déjà dit que vous préfériez laisser la question du coût à Montréal à d'autres?—R. Oui, le coût actuel de la production et du transport à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Oui, et du transbordement.

M. Bury:

Q. Vous nous avez dit, il y a un instant, que vous préfériez laisser cette question à d'autres?—R. Vous devriez obtenir ces renseignements des propriétaires de mines du Cap-Breton.

Q. Prenons le charbon au quai à Montréal; nous désirons connaître en détail le coût du charbon, de cet instant jusqu'à ce qu'il atteigne Cornwall, Kingston, et Toronto, si vous le désirez.

M. ARMSTRONG: Il est évident que nous voulons Toronto et Hamilton également.

M. Bury:

Q. Bien?—R. Je peux vous donner des chiffres exacts en ce qui concerne Cornwall, je peux vous donner des estimations ou des opinions sur le coût probable du transport à Kingston ou Toronto, mais j'aimerais à vous faire remarquer qu'on n'a pas fait de telles expéditions jusqu'à présent.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de nous donner les chiffres pour Cornwall d'abord?—R. A Cornwall?

Q. Oui, item par item, afin que nous sachions à quoi nous en tenir.—R. J'établirais le coût du déchargement à 50 cents la tonne.

M. BURY: Oui, continuez.

M. Armstrong:

Q. Le déchargement dans les péniches?—R. Le déchargement et le chargement dans des wagons de chemin de fer ou bateaux faisant le service sur les lacs.

M. McLean (Melfort):

Q. Ça coûterait moins cher pour charger les bateaux des lacs que les wagons? —R. Non, parce qu'il faut décharger la houille sur terre et la recharger afin de déterminer le poids, à moins qu'il ne soit possible de transborder une quantité définie, et dans ce cas le coût serait peut-être un peu moins élevée.

M. Bury:

Q. Quel est l'item suivant?—R. Des droits de 7 cents la tonne sur le charbon exigés par la Commission du port de Montréal.

M. Armstrong:

Q. Dans quel but perçoit-on ces droits?—R. Pour l'entretien du port.

Le PRÉSIDENT: Des droits de port.

Le TÉMOIN: Il y aurait le transport à Cornwall à bord de péniches munies d'appareils de déchargement, soit un dollar la tonne, et cela comprendrait le déchargement.

M. Bury:

Q. C'est ce que je désire trouver. Si on additionne ces droits on obtient le coût exact du transport du charbon jusqu'au port de Montréal dans les charbonniers.—R. Oui.

Q. Jusqu'au quai de Cornwall?—R. Oui. J'ajouterai que le tarif par voie ferrée de Montréal à Cornwall est également de un dollar.

M. MCLEAN (Melfort): C'est un tarif de concurrence.

M. Armstrong:

Q. Avant de passer à autre chose, vous ai-je bien saisi? Vous avez d'abord déclaré que le tarif d'un dollar comprendrait les frais de transbordement du charbon du navire dans la péniche et le déchargement à Cornwall?—R. Non, monsieur; le transbordement du charbonnier du Cap-Breton dans les bateaux du Fleuve ou des Lacs coûte 50c.

M. Bury:

Q. Ou dans les wagons?—R. Ou dans les wagons.

M. ARMSTRONG: Ce tarif me semble très élevé.

M. BURY: Puis ajoutez à cela le tarif du transport par voie ferrée ou sur les Lacs.

M. Armstrong:

Q. Ces péniches sont-elles remorquées ou automotrices?—R. Dans ce cas-ci, elles sont remorquées.

Q. Elles n'ont que leur outillage mécanique?—R. L'outillage pour le déchargement.

Q. Supposons que vous expédiez à Toronto toute une cargaison, ne pourriez-vous décharger à Montréal, ou à tout endroit où se fait le transbordement, pour moins de 50c. la tonne?—R. Il est possible que dans certains cas on puisse faire mieux.

Q. Oui. Vous n'auriez pas, je veux dire, à le décharger sur le quai si toute la cargaison devait poursuivre la route?—R. Non; je vous donne un tarif moyen général.

Q. Supposons que vous expédiez à Kingston; pouvez-vous expédier à cet endroit? Quel serait l'effet de la concurrence du charbon américain d'Oswego qu'on expédierait à Kingston?—R. Le charbon viendrait de Charlotte ou de Sodus-Point; Oswego expédie de l'anthracite.

Q. La concurrence n'existerait pas pour ce qui est du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Vous avez Sodus-Point et vous avez Charlotte.

Q. Quel serait l'effet de la concurrence à Kingston?—R. Les tarifs pour l'anthracite d'Oswego et de Fairhaven aux ports du lac Ontario sont d'environ 75c.; les tarifs sur la houille grasse doivent être à peu près les mêmes.

Q. De 75c. à Kingston?—R. Oui; il serait peut-être plus exact de dire de 60 à 75c.

M. Bury:

Q. Nous avons maintenant le coût exact du transport à Cornwall. Vous ne sauriez dire, approximativement, ce que serait le coût additionnel pour Kingston, Toronto, Hamilton; vous n'aimeriez pas à fixer un chiffre?—R. Je pourrais exprimer une opinion sur ce que nous pourrions espérer si nous songions à prendre ce service; je dirais $1.25 au plus.

Q. Pour quel endroit?—R. Pour Toronto, Kingston, et peut-être Hamilton.

M. Howden:

Q. Le déchargement compris?—R. Non.

Le Président:

Q. Pour les frais de transport seulement?—R. Les frais de transport.

M. Bury:

Q. Non, en plus du transport à Cornwall; $1.25 au lieu d'un dollar est-ce juste?—R. $1.25 au lieu d'un dollar.

M. BURY: Une addition de 25c. plus le déchargement.

M. Bury:

Q. Plus les frais de déchargement à ces trois endroits plus à l'ouest, Kingston, Toronto et Hamilton, est-ce exact?—R. C'est exact. Je répète de nouveau qu'avec de plus vastes marchés et un plus fort tonnage ces tarifs pourraient être réduits. Beaucoup dépend des marchés et du tonnage.

Le Président:

Q. L'opinion que vous exposez est basée sur les conditions actuelles et non sur un tonnage plus élevé?—R. Il ne s'agit pas d'un million ou d'un demi-million de tonnes, non.

M. Howden:

Q. Quel serait probablement le coût additionnel pour le déchargement de ce charbon?—R. Cela dépendrait de l'outillage des consignataires et du tonnage qui passe sur le quai. Le volume du charbon qui passe sur un quai affecte énormément le coût.

Q. Oui, mais d'une façon générale, en coûterait-il 25c. la tonne?—R. Ce chiffre est peut-être trop bas, je dirais environ 40c.

M. Bury:

Q. Dans les conditions actuelles?—R. Oui.

M. BURY: Il en coûterait moins avec un tonnage plus fort.

M. McLean (Melfort):

Q. Supposez-vous que le navire a son propre outillage?—R. Non.

Q. Avec l'outillage du quai?—R. Bien peu des navires à grain et autres bateaux des lacs sont pourvus de tangons ou de treuils pour le déchargement; les outillages sont à terre.

Q. Ils n'ont même pas de mâts pour les tangons?—R. Bien peu en sont pourvus.

M. Armstrong:

Q. Vous savez cependant, monsieur Aird, que certains navires modernes portent l'outillage nécessaire pour le déchargement du charbon?—R. Oui.

Q. Et je sais que le déchargement ne coûte que quelques cents la tonne?—R. Certains navires, monsieur Armstrong, munis de courroies mécaniques pour le déchargement, et allant des ports du lac Erié à Port-Colborne ou Toronto, incluent dans leurs tarifs de transport des marchandises le coût du déchargement des marchandises sur les quais.

Q. Pour quelques cents la tonne?—R. Peut-être; le coût est inclus dans le tarif de transport.

M. Bury:

Q. Ces charbonniers ne sont que des péniches?—R. Les vapeurs des Lacs. . .

M. Howden:

Q. Des péniches?—R. Oui.

Q. Que l'on remorque?

M. Bury:

Q. Non, non. Je ne parle pas des vapeurs qui transportent le grain, mais des vaisseaux qui amènent le charbon de Montréal à Cornwall, Toronto, Hamilton et autres endroits; ces derniers sont-ils tous du même genre?—R. Oui, ce sont tous des vaisseaux à moteurs du type spécial aux canaux.

M. Armstrong:

Q. On pourrait les pourvoir de cette machinerie spéciale pour le déchargement?—R. Oui.

Le Président:

Q. Ils sont aménagés pour le transport du grain. Avec du charbon pour la cargaison de retour, certes ces vaisseaux auraient une plus forte capacité que les péniches actuellement en usage.

M. Bury:

Q. Quelle sorte de péniches sont actuellement en usage? Sont-ce simplement des allèges traînées à la remorque?—R. Ce sont des allèges généralement employées pour le ravitaillement en charbon des océaniques dans le port de Montréal.

Q. Remorquées?—R. Oui.

M. BURY: Ce que je voulais savoir, c'est si ces vaisseaux seraient remplacés par d'autres pourvus de moteurs, en supposant que le mouvement proposé vienne à se réaliser.

M. ARMSTRONG: Remplacés par des vaisseaux comme ceux qui servent pour le transport du grain.

M. McLean (Melfort):

Q. Quelle est la capacité des vaisseaux qui remontent le fleuve de Montréal à Toronto, monsieur Aird?—R. De 2,000 à 2,500 tonneaux.

Q. Ce dernier chiffre est la limite la plus forte?—R. Oui, une charge de 2,500 tonnes serait le maximum.

Q. J'ai vu un article sur le *Citizen* de l'autre jour, je crois vous l'avoir passé, monsieur Bury, au sujet d'un nouveau vapeur pour le service des Lacs, qui est arrivé à Toronto des chantiers de la Clyde, en Ecosse, un jour de la semaine dernière, jeudi ou vendredi, chargé d'anthracite. Je ne crois pas que vous ayez une idée de sa capacité, et vous ne pouvez dire quelle est la masse de la cargaison transportée jusque-là?—R. La capacité maximum d'un vaisseau pour le service des canaux est aujourd'hui dans les environs de 2,500 tonneaux, à part le charbon de ravitaillement propre au vaisseau.

Q. C'est là la capacité pour le fret?—R. Oui.

Le Président:

Q. Et quel est alors le tirant d'eau?—R. 14 pieds.

Q. C'est la profondeur du canal de Cornwall?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Voulez-vous dire qu'un vaisseau peut porter une cargaison de 2,500 tonnes de charbon?—R. Oui. Lorsque vous aurez comme témoins les intéressés dans le transport par eau, vous aurez probablement plus de détails sur les frais et les taux de fret.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous quelque relation avec les vaisseaux de la marine marchande du Gouvernement canadien au sujet de la manutention du fret?—R. Non, excepté que je m'occupe de leur fournir le charbon nécessaire à leur ravitaillement.

Q. Je comprends qu'il y a douze de ces vaisseaux qui ne servent pas actuellement et que l'on pourrait employer au transport du charbon de l'ouest à l'est ou de l'est à l'ouest; vous n'avez aucun renseignement sur leur capacité?—R. Les vaisseaux de la marine marchande canadienne dont la longueur peut convenir aux canaux peuvent transporter, je crois, entre 2,500 à 3,000 tonnes à pleine charge, mais dans le tirant d'eau offert par les canaux, leur capacité serait réduite à environ 1,300 tonneaux.

Le Président:

Q. L'objet de l'emploi des vaisseaux de la marine marchande du Gouvernement pour ce genre de trafic, si la chose est possible, serait de transporter du charbon de Fort-William aux ports de la baie Georgienne et sur les Grands Lacs.

M. ARMSTRONG: Je me demande si réellement quelques-uns de ces vaisseaux seraient disponibles pour les fins que nous étudions.

Le PRÉSIDENT: La profondeur du canal de Cornwall n'est que de 14 pieds.

M. ARMSTRONG: Le nombre de vaisseaux que j'ai cité m'a été fourni dans une réponse donnée cette année par le Gouvernement.

M. Bury:

Q. Monsieur Aird, d'après ce que je comprends de votre témoignage, les vaisseaux de la marine marchande du Gouvernement pourraient transporter du charbon sur les canaux, mais ne contiendraient pas autant de fret que les autres vaisseaux que vous avez mentionnés; ils ne pourraient porter qu'environ 1,300 tonnes, tandis que les autres portent jusqu'à 2,500 tonnes?—R. Oui.

Q. Donc leur emploi ne serait pas économique?—R. Les vaisseaux de la marine marchande du Gouvernement ont été construits pour le service sur les mers plutôt que sur les canaux.

[M. Harry Aird.]

M. BURY: Leur emploi ne serait pas économique.

M. ARMSTRONG: On pourrait les utiliser pour le service à la tête des Lacs.

M. McLean (Melfort):

Q. A part cela, connaissez-vous le genre des bateaux dont parle M. Armstrong; savez-vous comment ils sont aménagés à l'intérieur, quelle est la disposition de leurs ponts, et autres détails?—R. Je crois que vous apprendrez mieux ces détails en questionnant les mariniers; mais le type de vaisseaux dont parle M. Armstrong est à cale unique et un seul pont.

Q. C'est ce que je voulais savoir. Or, ces vaisseaux de la marine marchande ne sont pas à cale unique pour chargement en grenier, munis d'un seul pont, je crois?—R. Oui, ils sont de ce type.

Q. Les vaisseaux du Gouvernement?—R. Le type mentionné est à simple pont et peut être chargé en grenier, n'ayant qu'une cale unique.

Q. Leur emploi serait économique si nous avions une profondeur d'eau suffisante?—R. On ne peut s'en servir pour le service sur les canaux.

Q. Mais si nous avions assez d'eau, une profondeur suffisante?—R. On pourrait alors y mettre une pleine charge.

Q. Nous voulons être bien sûrs qu'il s'agit des mêmes vaisseaux. M. Armstrong parle des vaisseaux de la marine marchande du Gouvernement canadien, vous savez quels sont les vaisseaux dont il s'agit?—R. Un bon nombre de vaisseaux de la marine marchande du Gouvernement sont de dimensions pouvant passer par les canaux et sont à cale unique et un seul pont.

Q. Oui, et à part le tirant d'eau, ils pourraient servir pour le service des lacs?—R. Ils peuvent passer par les canaux et nul doute qu'ils pourraient servir au cabotage dans le haut des Lacs.

Q. Mais ils ne pourraient porter une pleine charge dans les canaux à cause de. . .—R. A cause de leur fort tirant d'eau.

M. Bury:

Q. En supposant qu'il faudrait construire des péniches, avez-vous une idée du prix de ces nouveaux vaisseaux, c'est-à-dire du type des péniches que vous avez mentionnées portant 2,500 tonnes en remontant les canaux?—R. J'aimerais mieux ne pas donner une opinion à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Cela supposerait un volume suffisant de trafic pour en venir à cette nécessité.

Le TÉMOIN: Il y a aujourd'hui un grand nombre de vaisseaux faisant le trafic sur les canaux qui seraient heureux d'avoir une cargaison de retour.

M. Armstrong:

Q. C'est ce qu'il faudrait; à mon sens, c'est là le but que nous devons rechercher: les vaisseaux qui font maintenant le service entre Port-Colborne et Montréal pour le transport du grain sont ceux qui devraient rapporter du charbon, et de cette manière le transport du charbon se ferait à meilleur compte, n'est-ce pas?—R. Je suis d'avis que la supposition est parfaitement juste.

Q. Et si l'on installait des machines appropriées sur ces vaisseaux pour opérer les déchargements, pensez-vous que ces vaisseaux pourraient recevoir cette machinerie et en faire usage d'une manière permanente?—R. Je préfère ne pas répondre à cette question pour la raison suivante: si vous installez des convoyeurs à courroie ou des appareils mécaniques de levage sur ces bateaux à grain, vous pouvez compromettre ou réduire leur capacité pour le fret, qu'il s'agisse du grain ou du charbon. Il reste encore la question du coût de cet aménagement et le capital ainsi investi augmenterait les frais de transport; c'est une question de calcul.

Q. Je comprends cela; pourtant la chose est possible?—R. Je crois que cela peut se faire.

[M. Harry Aird.]

Le Président:

Q. Si je vous comprends bien, l'installation de ces machines à bord des bateaux à grain et les sommes que représenteraient cette installation empêcheraient le transport du charbon aux prix que nous venons de citer?—R. Non, monsieur Lapierre. Je crois qu'ils peuvent être aménagés pour transporter le charbon à des taux équivalents, pourvu que le volume du trafic puisse justifier l'aménagement des vaisseaux de cette manière. On revient toujours à la question du volume du trafic pour les aménagements de ce genre.

Q. Si nous avions suffisamment de trafic, les changements pourraient être faits aux vaisseaux faisant le transport des grains, et ceux-ci pourraient en retirer des profits?—R. Je crois plutôt, si le volume du trafic devient suffisant, ou si le marché du charbon se développe considérablement à l'ouest de Montréal, je suis d'avis qu'il vaudrait mieux avoir des docks bien équipés de machinerie pour opérer les déchargements et recevoir le charbon. Les vaisseaux pourraient ainsi prendre plus de fret, le transporter à meilleur marché en ayant les facilités appropriées dans les divers docks; on aurait de meilleurs résultats de cette manière.

Q. Le port de Toronto est-il pourvu de facilités pour ces déchargements?—R. Il y a certaines commodités.

Q. Et à Hamilton?—R. Je ne suis pas certain au sujet de cet endroit; il devrait y avoir aussi quelque facilité pour le déchargement.

M. Bury:

Q. Monsieur Aird, le charbon qui serait transporté dans ces cas serait du charbon mou; pouvez-vous nous dire si les manutentions dans les docks, le chargement et le déchargement, brisent beaucoup le charbon?—R. Il y a un certain degré de concassage dans les manutentions des charbons par n'importe quelle méthode. Personnellement, je suis d'avis que les machines modernes avec bennes à mâchoires ne brisent pas le charbon plus que les anciens procédés; que si nous avons une benne prenant à la fois deux tonnes, et, dans quelques cas, cinq tonnes de charbon, les mâchoires de la benne écrasent une certaine quantité de charbon, mais il en reste une énorme quantité qui ne vient pas en contact avec les bords de la benne. Or dans l'ancien temps, on se servait de pelles pour remplir un baquet, et à mon avis, la friction continuelle des pelles pour chaque vingt livres de charbon pouvait amener autant de concassage que les mâchoires des machines actuelles.

Q. Quelle quantité peut prendre une benne?—R. La quantité varie de une à cinq tonnes.

Q. Une à cinq tonnes?—R. Oui, monsieur.

M. Howden:

Q. Le charbon ne se brise-t-il pas en tombant?—R. Oui.

M. McLean (Melfort): Mais on peut le laisser tomber de plus bas, si l'on veut.

M. Bury:

Q. De quelle hauteur le fait-on tomber?—R. Cela dépend entièrement de la hauteur de l'outillage.

Q. Est-il possible d'avoir une installation ne laissant pas tomber le charbon, ou du moins d'une hauteur très réduite?—R. Oui.

M. Bury: Si la hauteur de chute est de dix pieds, je ne vois pas comment le charbon bitumineux pourrait résister sans se briser.

M. Gershaw: A Montréal, la hauteur de chute est d'un peu plus de dix pieds.

Le Président: Certes, certains charbons sont plus friables que les autres.

[M. Harry Aird.]

M. McLean (Melfort):

Q. Il n'y a rien qui empêche de réduire la hauteur de chute. Supposons que je laisse tomber quelque chose, je puis abaisser ma main, avant de provoquer la chute, et ainsi réduire la descente.

M. BURY: C'est ce que je veux dire, réduire la hauteur de chute au minimum.

Le TÉMOIN: On se sert de convoyeurs à courroie pour le déchargement.

M. ARMSTRONG: De nos jours, l'outillage des docks peut manutentionner le charbon en le brisant très peu.

M. Armstrong:

Q. Il y a une autre question que je voudrais poser: avez-vous quelques notions définies sur les tarifs de transport des ports de la Nouvelle-Ecosse ou du Cap-Breton à Montréal?—R. Je ne sais pas quels sont les taux cette année. Tout ou pratiquement tout le charbon du Cap-Breton est transporté dans des vaisseaux appartenant aux propriétaires de mines ou affrétés par eux. Je crois monsieur Armstrong que les témoins de la *British Empire Steel Corporation* pourrait vous renseigner mieux que moi à ce sujet.

Q. On nous a dit, n'est-ce pas, que ce transport coûtait 60c., si je me rappelle bien?—R. J'oserais dire...

Q. Quarante à soixante cents?—R. Non; les bateaux qui vont régulièrement chercher à Sydney une cargaison de charbon à destination de Montréal reçoivent probablement de 70 à 95 cents.

M. Flemming:

Q. 60 à 90c.?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. S'il en est ainsi, alors le charbon de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton, d'après vos chiffres, peut être livré à Toronto et Hamilton pour $2 la tonne, en ajoutant aux frais que vous avez mentionnés le transport de Montréal à Toronto et Hamilton qui serait d'environ $1.25?

M. GERSHAW: $3.00.

M. ARMSTRONG: Non, $1.25.

M. HOWDEN: Les frais de transport jusqu'à Toronto et Hamilton s'élèvent à $3.00 la tonne.

M. MCLEAN (Melfort): De Sydney.

M. ARMSTRONG: D'où provient cette différence?

M. HOWDEN: Je vais vous le dire; il y a 50c. pour le déchargement à Montréal.

M. BURY: Calculez en partant de Sydney.

M. HOWDEN: Très bien. Mettons le transport de Sydney à Montréal au taux de 75c.; puis 50c. pour le transbordement à Montréal; 7c. pour la Commission du Port; $1.25 pour le transport jusqu'à Toronto: puis 40c. pour le déchargement; cela fait environ $3.00.

M. GERSHAW: $2.97.

M. HOWDEN: Vous trouvez $2.97. Il y a 75c. à partir de Sydney—, 50c. et 7c. à Montréal; $1.25 de transport jusqu'à Toronto; 40c.; cela fait $2.22; ajoutez ensuite 75c.

M. BURY: Je trouve $2.97 en tout.

M. HOWDEN: J'avais dit environ $3.

Le TÉMOIN: Je crois que l'on ferait mieux de calculer les frais à $2.50 ou $2.60 pour rendre les vaisseaux à l'accostage à Toronto.

M. Armstrong:

Q. 2.60 jusqu'à quel point?—R. Jusqu'à l'accostage près des docks.

Q. A Toronto?—R. A Toronto ou Hamilton ou Kingston.

M. BURY: Puis il y a en plus les frais de déchargement à 40c., ce qui fait le montant cité par M. Howden, $3.

M. Armstrong:

Q. Cette évaluation que vous faites des frais se rapporte aux conditions actuelles?—R. Absolument.

Q. Si l'on avait de bonnes facilités pour le chargement et le déchargement, et si l'on accordait en sus un taux de concurrence aux vaisseaux qui transportent le grain à Montréal et Toronto, les frais pourraient-ils être réduits fortement sur une grande quantité?—R. Je ne sais si la réduction serait forte, monsieur Armstrong; mais il y aurait une certaine baisse des taux.

M. Flemming:

Q. Le volume du trafic serait aussi un facteur à considérer?—R. Tout le calcul est basé sur le volume du trafic, monsieur Flemming.

Le PRÉSIDENT: Et il y aurait concurrence.

M. FLEMMING: Et les facilités...

Le TÉMOIN: Il y aurait concurrence, et même elle serait très forte.

M. ARMSTRONG: Une forte concurrence entre les vaisseaux qui transportent les grains.

M. Howden:

Q. Avec des méthodes les plus perfectionnées, monsieur Aird, serait-il possible de réduire de 50c. ce montant de $3, représentant le total des frais entre Montréal et Toronto?—R. Vous voulez dire de Sydney.

Q. Oui, de Sydney?—R. Examinons d'abord le taux de 75c., à partir de Sydney.

Q. Oui?—R. Je répète de nouveau que je n'exprime pas l'opinion d'un expert en fixant ce taux à 75c.

Q. Il semblerait que c'est la moyenne?—R. Oui. Nous avons ensuite le montant de 50c.

Q. Pour le transbordement?—R. Pour la manutention à Montréal.

M. McLean (Melfort):

Q. Voyons cela. Est-il raisonnable d'avoir un taux de 50c. pour décharger seulement le charbon et le jeter dans un autre vaisseau, quand le taux de transport de Sydney est de 75c.?

M. ARMSTRONG: C'est le taux dans les conditions actuelles.

M. BURY: Nous étudions les conditions actuelles.

M. MCLEAN (Melfort): Oui, mais M. Aird a parlé du déchargement dans le but d'en constater le poids.

Le TÉMOIN: Les frais sont moindres dans quelques cas, mais dans d'autres ils sont plus élevés que 50c., suivant les conditions de la manutention; mais si le volume du fret était très considérable, on pourrait compter un peu moins que 50c. pour les frais de manutention à Montréal.

M. McLean:

Q. Comment le charbon est-il déchargé à Montréal, au moyen de la vapeur ou par. . .—R. Non, au moyen de machines modernes.

Q. Les charbonniers n'ont pas leur propre machinerie pour effectuer le déchargement?—R. Les vaisseaux sont pourvus de tangons, de treuils, mais ces appareils ne servent pas.

Q. Supposons que le trafic entre Montréal et Toronto prendrait beaucoup de développement, serait-il possible pour un charbonnier de décharger son charbon et de le transborder. . .—R. Avec son propre équipement?

Q. Avec sa propre machinerie?—R. Les frais seraient plus élevés.

M. Bury:

Q. Pour le transbordement dans une allège placé le long de son bord?—R. Oui. Les frais seraient plus élevés pour la raison suivante. Supposons qu'un charbonnier de 7,000 tonnes arrive à Montréal; le déchargement s'opère actuellement entre sept à seize heures. Si vous mettez des hommes au travail pour employer l'outillage du vaisseau, vous ne pourrez probablement pas décharger plus de mille tonnes par jour, et les frais de starie du vaisseau pour le temps du déchargement dépasseront de beaucoup les frais entraînés par la machinerie moderne faisant le déchargement.

M. HOWDEN: J'aimerais à voir M. Aird suivre cette série d'opérations, car la question est importante. Que pouvons-nous épargner avec des améliorations?

Le TÉMOIN: Nous avons donc 75c., puis 50c. et 7c. et ensuite $1.25. Je crois qu'il vaut mieux faire le calcul jusqu'à l'accostage aux ports que vous mentionnez que d'ajouter les frais de déchargement en ces ports.

M. Howden:

Q. Continuez.—R. En éliminant ce taux de 40c., il nous reste environ $2.57. Je ne crois pas que nous puissions abaisser ce montant de plus de 25c.

M. Armstrong:

Q. Vous pensez qu'avec des facilités mieux aménagées et en augmentant le volume du fret on pourrait réduire le taux à $2.25?—R. On pourrait réduire le taux de 25c. ou 30c.

M. Bury:

Q. C'est-à-dire le mettre à $2.25. Les facteurs dont vous tenez compte pour effectuer la diminution comprennent-ils la concurrence entre les vaisseaux qui auraient besoin d'une cargaison de retour?—R. Ces estimés sont faits en incluant la condition que nous aurions comme aujourd'hui une certaine concurrence.

Q. De sorte que vous faites entrer en ligne de compte tous les facteurs concevables pour estimer la réduction?—R. Oui. Vous comprenez que nous parlons de cas possibles seulement.

Q. Je comprends cela.—R. Si vous comptez sur un tonnage défini, disons 1,000,000 de tonnes ou sur tout autre volume fixe, alors on peut faire une estimation plus rapprochée.

M. Armstrong:

Q. En d'autres termes, si nous pouvions éliminer le charbon des Etats-Unis et assurer le marché canadien aux producteurs canadiens, nous pourrions obtenir de diverses manières de bonnes réductions dans les frais de manutention par suite du volume du fret?—R. On pourrait réduire les frais.

M. Bury:

Q. Monsieur Aird, vous avez mentionné une chose: vous dites que si nous pouvions spécifier une certaine augmentation de tonnage, disons un million, un million et demi ou deux millions, nous pourrions arriver à des chiffres exacts. Si nous faisions une supposition de ce genre: d'abord que le volume du fret sera augmenté d'un million de tonnes par année ou de deux millions sur cette voie de transport, pensez-vous que sur cette base nous pouvons arriver à descendre au plus bas le coût de transport de Sydney à Toronto?—R. Si vous calculez en partant d'un tonnage fixe, si vous connaissez les ports où doit aller le charbon ainsi que les facilités qu'ils offrent pour le déchargement et le temps nécessaire pour cette opération par les destinataires, naturellement vous pouvez obtenir des chiffres exacts et avoir une proposition concrète des personnes qui exploitent les docks terminaux et des mariniers intéressés au transport du fret.

Q. Pensez-vous que nous ayons raison de dire que, d'une manière générale, si le tonnage est augmenté, les frais de transport seront moins élevés? D'un autre côté ne croyez-vous pas que nous devrions établir des hypothèses nettes et pratiques en disant: pour un million de tonnes par année, les frais seront de tel montant; pour un million et demi, le coût sera de tant, et tel autre montant pour un tonnage de deux millions.—R. Je pense que les propriétaires de mines du Cap-Breton seraient heureux de vous fournir des calculs de ce genre.

Q. D'après votre expérience, ces calculs ne seraient-ils pas éminemment utiles?—R. Oui, monsieur. Mais tout le problème est de savoir si le plan peut être appliqué, à moins que le Gouvernement ne prohibe l'importation du charbon américain. En d'autres termes, jusqu'à quel point le charbon canadien peut-il concurrencer les charbonnages venant par le lac Erié, ceux qui arrivent par chemin de fer sur le marché d'Ontario, à moins d'une subvention sous une forme quelconque de la part du Gouvernement.

Q. Mais nous ne pouvons savoir qu'elle sera l'importance du mouvement sans établir les taux les plus bas pour la livraison en ces localités; et nous ne pouvons établir ces prix à moins de faire une supposition basée sur un tonnage d'un million ou un million et demi de tonnes par année; si nous pouvions dire au Gouvernement: nous nous sommes assurés d'avoir des provinces Maritimes pour l'est d'Ontario un tonnage d'un million de tonnes de charbon par année, et nous pouvons le livrer à tel prix pour concurrencer le charbon américain. Il me semble que nous ne pourrons avoir une proposition définie, ni des chiffres exacts, à moins de prendre le tonnage comme base.—R. Vous connaissez sans doute les efforts répétés de la *British Empire Steel Corporation* pour placer du charbon bitumineux sur le marché de Toronto; jusqu'à présent ces efforts ont été vains, à cause des prix; il a été impossible d'avoir le marché de Toronto et obtenir un prix qui puisse assurer la vente de ce charbon, du moins jusqu'à présent.

Q. En partant de quel tonnage?—R. Il s'agissait d'un tonnage relativement peu considérable, mais je puis ajouter: cette corporation est allée jusqu'à utiliser de petits vaisseaux qui pouvaient remonter les canaux leur faisant transporter du charbon de Sydney à Montréal, puis décharger en partie pour faire correspondre le tirant d'eau à la profondeur des canaux et rendre du charbon à Toronto dans la même cale; même à ces conditions, il a été impossible de trouver un marché à Toronto qui pût justifier ce mode de transport du charbon; la corporation attend encore une solution qui lui permettrait de se rendre sur ce marché.

M. McLean (Melfort):

Q. Y a-t-il simplement une question de prix?—R. C'est-à-dire, le charbon lui-même peut-il satisfaire les clients de Toronto? Est-ce uniquement une différence de dollars et de sous?—R. Je le crois. Le charbon du Cap-Breton est très populaire sur notre marché, c'est-à-dire à Montréal. Cette année il s'en vend des quantités très considérables.

Q. Pour des fins industrielles?—R. Pour fins industrielles, pour les chemins de fer, pour le ravitaillement des vaisseaux.

Q. On ne l'emploie pas pour l'usage ménager?—R. Non.

Le Président:

Q. Dans vos propres transactions, employez-vous le charbon bitumineux des deux provenances, des Etats-Unis et du Canada?—R. Nous avons employé du charbon américain en quantités considérables, mais nous avons maintenant adopté spécialement le charbon canadien.

Q. Puisque vous connaissez les deux, pouvez-vous suggérer une législation ou un mode de transport qui favoriserait le charbon du Cap-Breton à l'encontre de l'emploi du charbon américain? En d'autres termes, peut-on trouver un système ou édicter une législation qui pourrait faire remplacer à Montréal la

houille américaine par la houille du Cap-Breton?—R. Ce remplacement s'opère actuellement. Le marché de Montréal est maintenant alimenté surtout par la houille canadienne.

M. Armstrong:

Q. Il en est ainsi pour le charbon bitumineux?—R. Oui, pour le charbon bitumineux seulement. Je puis dire qu'à part le charbon importé par la compagnie *Montreal Light, Heat and Power* pour fabriquer du gaz, et une petite quantité pour fins métallurgiques, je crois que le marché est fourni entièrement cette année de charbon canadien.

M. Flemming:

Q. La compagnie *Montreal Light, Heat and Power* fabrique du gaz et produit une certaine quantité de coke?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous éclairer au sujet du coût de production du coke et sur la possibilité d'en fabriquer pour remplacer l'anthracite américain?—R. Non, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Pendant quelque temps on a étudié la possibilité d'ériger à Montréal quelques cokeries, mais on n'est pas encore arrivé à quelque chose de défini.

Le Président:

Q. Si je comprends bien, il s'agit de trouver le capital nécessaire à cette entreprise?—R. C'est une des difficultés, et il faut aussi trouver un marché pour le coke. A tort ou à raison, le coke est classé par les consommateurs comme un combustible d'occasion, et il faut accoutumer le public à se servir du coke pour le chauffage des logis, et à moins d'éliminer l'anthracite, je crois que cette idée fera de lents progrès.

M. Howden:

Q. La houille des provinces Maritimes peut-elle faire concurrence à la houille américaine par ses propres mérites, tonne pour tonne?—R. Pour la production de la vapeur, oui; et sur certains marchés, mais pas à Toronto. Là, il faudrait avoir des prix de concurrence.

Q. Je veux parler des mérites seulement, de la valeur réelle du charbon. Les deux houilles se valent-elles?—R. Pour les fins ordinaires, oui.

M. Armstrong:

Q. Pourquoi la compagnie du gaz de Montréal n'emploie-t-elle pas plus de houille du Cap-Breton pour la production du gaz et du coke?—R. Je pense que les officiers de la compagnie pourraient mieux que moi répondre à cette question, mais voici ce que j'en connais: cette compagnie cherche et préfère un charbon pauvre en soufre. Elle achète un charbon ayant une teneur en soufre de .75 à 1.25 tandis que la teneur moyenne en soufre de la houille du Cap-Breton est de 2.50 à 3 p. 100. Pour le gaz d'éclairage, la compagnie préfère un charbon peu riche en soufre comme celui qu'elle achète des charbonnages américains.

Q. Le soufre ne pourrait être éliminé sans une forte dépense, n'est-ce pas? —R. Je le crois. C'est un caractère propre à chaque charbon. Le soufre se dégage pendant la cuisson dans les cornues.

M. ARMSTRONG: Dans d'autres usines, on sépare le soufre, et je suis convaincu qu'on pourrait faire la même chose et séparer le soufre du gaz.

M. HOWDEN: En se servant du procédé à la vapeur.

M. ARMSTRONG: Voici pourquoi je dis cela: dans l'ouest de l'Ontario, nous employons le gaz naturel en grandes quantités dans les cités et villes de tout le district. Il y a deux ans, on nous a fourni du gaz naturel, tel qu'il était à la sortie des puits, et il contenait alors une forte teneur en soufre. La compagnie a alors adapté des appareils pouvant récupérer le soufre, et nous avons maintenant une qualité splendide de gaz exempt de soufre.

[M. C. P. Hotchkiss.]

M. Flemming:

Q. Alors, monsieur Aird, la raison pour laquelle la houille de la Nouvelle-Ecosse n'est pas utilisée à Montréal pour la production du gaz est sa trop forte teneur en soufre?—R. Oui. D'après ce que je comprends, la compagnie de Montréal trouve que certaines houilles américaines conviennent mieux à leur production que le charbon du Cap-Breton.

M. Bury:

Q. Est-ce bien vrai? Je comprends que les cokeries ne peuvent fonctionner qu'à la condition de pouvoir vendre le gaz, parce que ce sous-produit est tellement important dans le rendement de la fabrication, que si on ne vend pas le gaz, il est perdu. Dans ce cas, la houille américaine serait meilleure pour la production du coke à cause de la qualité du gaz qui en résulte. Est-ce bien cela?—R. Je suis votre raisonnement, et je suis porté à être de votre avis, à part l'argument apporté par M. Armstrong que le soufre peut être éliminé du gaz à peu de frais.

Q. Je vais laisser de côté cette question pour le moment. Supposons qu'il n'y aurait pas de procédé économique pour éliminer le soufre, car dans le cas où ce procédé existerait, cette objection n'existerait plus?—R. Je ne suis pas au fait de la technique, et je préfère ne pas donner d'opinion.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons bientôt des techniciens à ce sujet, et il est préférable de remettre cette question. M. Aird nous a parlé de la question du transport, et il nous a donné des renseignements très précieux.

M. BURY: C'est parfaitement vrai.

M. Flemming:

Q. Il y a un point que je voudrais faire élucider par M. Aird. Vous avez parlé du coût de la livraison du charbon à Kingston, Toronto, Hamilton et autres endroits situés sur le bord du fleuve. Connaissez-vous les taux de chemins de fer de Montréal aux endroits placés loin du fleuve, où le charbon américain ne peut se rendre, après la traversée du lac ou la descente sur le fleuve, sans un transbordement sur les wagons, afin de savoir si nous pouvons entrer en concurrence pour le marché de ces localités? Vous connaissez les tarifs de chemins de fer de Montréal aux localités situées, disons, dans l'est d'Ontario et loin de la voie fluviale?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons avoir ce renseignement de M. Hotckiss, n'est-ce pas, monsieur Hotchkiss?

M. HOTCHKISS: Vous trouverez cela sur la carte, à part les taux pour transport combiné par eau et voie ferrée.

M. Flemming:

Q. Permettez-moi de poser une question à M. Aird. Le coût du charbon américain serait fortement augmenté s'il fallait le transborder dans les ports du fleuve ou des lacs pour le rendre par voie ferrée?—R. Naturellement cela augmente le coût; mais quelles localités avez-vous en vue, monsieur Flemming?

Q. Toutes les localités situées loin du Fleuve ou des Lacs. Prenons Ottawa, par exemple?—R. A Ottawa, la concurrence américaine se fait grâce au transport direct par voie ferrée des mines de la Pensylvanie, sans passer du tout sur l'eau. Le charbon peut venir directement par voie ferrée à Ottawa pour dix sous de moins la tonne, je crois, qu'en passant par Montréal et le rendant ensuite par chemin de fer. En d'autres termes, le charbon américain peut venir à Ottawa directement par voie ferrée pour dix sous de moins la tonne qu'en venant par eau à Montréal. Et le charbon bitumineux du Cap-Breton a en plus $1.30 la tonne pour frais de transport de Montréal à Ottawa.

Q. Mais le taux de transport par eau de Cap-Breton, le transbordement à Montréal, puis le transport par voie ferrée de Montréal à Ottawa forment en tout à peu près le même montant de frais que le transport du charbon américain jusqu'ici, j'imagine?—R. Aujourd'hui, le charbon canadien fait concurrence au charbon américain sur le marché d'Ottawa. Sans mentionner de noms, je puis vous dire que l'une des plus grosses fabriques de pâte de bois et de papier reçoit actuellement une consignation de 70,000 tonnes de charbon canadien venant du Cap-Breton: le trajet s'effectue par eau jusqu'à Montréal, puis par voie ferrée de Montréal à Ottawa. Je puis ajouter que les houillères reçoivent un prix bien bas pour le charbon vendu à Ottawa. Elles sont obligées de faire cela pour faire face à la concurrence.

M. HOWDEN: Mais les taux combinés sont manifestement plus élevés que le transport direct des mines américaines.

Le PRÉSIDENT: Ce dernier transport est fait entièrement par voie ferrée.

M. HOWDEN: Mais le taux dans le premier cas est plus élevé que dans l'autre.

M. Bury:

Q. Quel est le taux de transport par voie ferrée des mines américaines à Ottawa?—R. $4.13, je crois.

M. HOTCHKISS: Des mines américaines à Ottawa, le taux est de $3.92, je crois.

Le TÉMOIN: D'après cette carte, le taux Westmoreland est de $4.11 des mines de Pittsburg à Ottawa.

M. Bury:

Q. Prenons le charbon du Cap-Breton venant à Montréal; les frais sont 75c., 50c. et 7c. Et maintenant quel est le taux de transport de Montréal à Ottawa?—R. $1.30.

Q. Cela fait $2.57?—R. Oui.

M. FLEMMING: $2.57 contre $4.11.

M. Armstrong:

Q. Dites-moi pourquoi le taux est-il de $1.30 de Montréal à Ottawa tandis qu'il n'est que de $1 la tonne de Montréal à Kingston?—R. $1 est le taux de Cornwall. Le parcours est plus long pour Ottawa. Je crois que par voie ferrée la distance à Cornwall n'est que 77 milles, tandis que Ottawa est à plus de 100 milles de Montréal.

M. FLEMMING: La distance est de 114 milles.

M. Bury:

Q. Vous n'avez pas le prix de la houille à la sortie de la mine ou à bord des trains partant des mines américaines?—R. Non, je vous réfère de nouveau aux exploitants de charbonnage.

M. Gershaw:

Q. Pour confirmer ce que je pense au sujet de la route la plus économique de transporter le charbon, les frais de transport du Cap-Breton à Toronto, en complétant par voie ferrée, sont de $2.97. Or, si nous avions l'avantage d'un fort volume de trafic, de la concurrence, et l'aide des meilleures machines, vous croyez que l'on pourrait réduire les frais à $2.25 environ?—R. A $2.25 au lieu de $2.57, et non pas au lieu de $2.97. Nous avons décidé de laisser les frais de déchargement.

Q. Oui, c'est bien cela, $2.57.—R. On pourrait réduire ce montant de $2.57 à $2.25 environ, mais ce sont là des calculs.

Q. C'est une estimation seulement, mais c'est votre opinion?—R. Oui, et en supposant que l'on trouvera un système pratique qui n'ait pas été employé jusqu'à présent.

M. HOWDEN: Il faudra ajouter les frais de déchargement dans tous les cas.

M. McLean (Melfort):

Q. Dans l'enquête préliminaire, les témoins venant de Toronto ont dit au comité qu'il est difficile à Toronto de faire la livraison du charbon à domicile à cause de la distance considérable entre le logis du consommateur et les docks sur le bord de l'eau. Comment faites-vous cette livraison à Montréal, car je crois que vous avez à faire face au même problème?—R. Le charbon bitumineux ne sert pas pour les usages ménagers à Montréal.

Q. Je comprends cela, mais l'anthracite, ou encore supposons que vous ayez à livrer du coke fabriqué avec du charbon déchargé sur la rive; quelle est la différence avec le charbon arrivant par chemin de fer?—R. Le charbon pour usage ménager qui est livré à Montréal de nos jours et expédié par la *D. L. & W.*, la *D. & H.* ou la *Lehigh Valley*, se rend à une quinzaine de postes disséminés dans toute la ville. Disons, par exemple, que la moyenne du coût de livraison soit de $1.50 à partir de ces postes. En comparaison, le coût de livraison à partir des quais serait de $2.25 ou environ, soit de cinquante à soixante sous de plus la tonne.

Q. Il y a une différence aussi forte?—R. Oui; en réalité, le charbon pour usage ménager arrive à Montréal et par eau et par voie ferrée. Les charbons d'Angleterre viennent en quantités considérables, en particulier le charbon gallois, et cette catégorie est distribuée à partir du rivage.

Q. Et les frais de livraison sont de $2.25 la tonne?—R. A peu près cela, peut-être $2 la tonne.

Q. Cette somme est-elle pour la livraison seulement?

M. BURY: Ou comprend-elle le profit du détaillant?

M. McLean (Melfort):

Q. Oui, y a-t-il un certain profit?—R. Non, c'est le coût de livraison seulement.

Q. Comment se fait la livraison?—R. A peu près comme dans tous les autres centres: dans des voitures tirées par des chevaux ou dans des camions.

Q. En vrac ou en sacs?—R. Beaucoup de charbon est livré en sacs, environ 40 pour 100.

M. Bury:

Q. Le charbon est ensaché dans les cours?—R. Oui, avant la livraison.

Q. Quel est le coût de la livraison par lots d'une tonne, soit en voiture à chevaux ou en camion?—R. Cela dépend de la zone de livraison. Le taux minimum sur lequel le vendeur base ses calculs est de $1.50 pour le charbon en vrac, et jusqu'à $2.

Q. Dans la zone la plus rapprochée?—R. Non; dans la zone la plus rapprochée le taux serait de $1.25 à $1.50 la tonne, et il varie de $1.80 à $2.25 pour les autres zones. Ces chiffres sont pour la livraison seulement.

Q. Combien coûterait ce même charbon venant de la *D. L. & W.* et arrivant au poste le mieux situé?—R. J'oserais dire que le coût de livraison serait peut-être équivalent au minimum cité, soit de $1.25 à $1.50. On ne peut manutentionner l'anthracite à moins de $1.25 à $1.50 la tonne.

Q. La question suivante n'est peut-être pas à propos, mais pouvez-vous nous dire pourquoi le coût de livraison est-il si élevé en partant d'un poste terminal? —R. A cause de la congestion du trafic, et du taux assez élevé payé aux charretiers.

Q. A combien environ s'élève ce taux?—R. Si vous voulez me donner le temps de préparer un mémoire à ce sujet, je serai heureux de vous le soumettre.

Q. Donnez une idée?—R. Je puis dire que je suis l'un des directeurs de la maison *Farquhar, Robertson, Limited*, l'un des principaux distributeurs. Notre

livraison par camionnage est faite à contrat par un maître charretier, et je me sers de ces taux pour indiquer la moyenne.

Q. La livraison est-elle faite par tombereaux, camions ou automobiles?—R. Elle est faite surtout en tombereaux d'une capacité d'une tonne. On emploie aussi des chariots simples, des camions doubles et des camions-automobiles.

Q. Les charges sont de une à deux tonnes?—R. D'une à cinq tonnes.

Q. Alors la distance et la congestion du trafic sur les rues sont les deux principaux facteurs?—R. Naturellement ces facteurs règlent le coût.

Q. Et je suppose que les salaires ne sont pas plus élevés à Montréal qu'à Toronto?—R. Non, je ne le crois pas.

M. HOWDEN: A Winnipeg, les charretiers reçoivent 75c. la tonne pour livrer le charbon.

M. MCLEAN (Melfort): Oui, c'est le prix régulier dans l'Ouest.

M. Flemming:

Q. Je veux vous demander, monsieur Aird, s'il serait possible de transporter du charbon du Cap-Breton à Montréal durant la saison de navigation, puis de l'expédier ensuite par voie ferrée au cours de l'hiver?—R. Je ne le crois pas. Cela peut se faire, mais les frais retomberont encore sur le prix de vente du charbon canadien. En d'autres termes, si vous emmagasinez un demi-million de tonnes de charbon à Montréal pour expédition au cours de l'hiver, vous encourrez immédiatement des frais élevés pour chaque tonne emmagasinée, puis pour le rechargement sur les wagons, avant de penser à solder les frais de transport proprement dits.

Q. Quel serait le supplément de frais par tonne?—R. C'est difficile à dire. Il vous faudrait un terrain d'une vaste étendue, et chaque pied carré de ce terrain signifierait des frais en sus de la manutention. Je puis dire que le coût probable serait de 40 à 50 sous par tonne pour placer le charbon en tas, puis le recharger, outre le loyer de l'espace occupé.

Le Président:

Q. L'espace devrait être à proximité des appareils de déchargement?—R. Oui.

M. Flemming:

Q. Si l'on vous donnait 50c. pour le transbordement dans un autre vaisseau et si au lieu de faire ce transbordement vous mettiez le charbon sur des wagons, y aurait-il une augmentation de frais au montant de 50c.?—R. Je vous ai donné un taux de 50c. pour le déchargement et le chargement sur wagons. L'emmagasinement serait tout à fait en sus des chiffres que j'ai donnés jusqu'à présent.

Q. Mais ces frais additionnels ne se monteraient pas à 50c.?—R. Je ferai encore remarquer ici que le taux de 50c. pour frais de terminus peut être réduit, s'il s'agit d'un fort volume.

Q. Mais voici ce que je veux faire connaître au Comité: le taux de transport par voie ferrée durant l'hiver, du Cap-Breton à Montréal, est tellement plus élevé que le taux de fret maritime, que l'on pourrait emmagasiner le charbon et l'expédier de nouveau à bien meilleur marché que par consignation directe durant l'hiver. C'est l'idée que je veux expliquer.—R. Même dans le cas du transport durant l'hiver, cette route n'est pas pratique ni logique, car le charbon du Cap-Breton ne peut venir à Montréal exclusivement par chemin de fer à cause des taux prohibitifs. Le charbon est alors expédié du Cap-Breton à Portland, puis se rend à Montréal par le chemin de fer National du Canada, à bien meilleur marché que par consignation directe à Montréal des mines par voie ferrée.

M. Armstrong:

Q. Le charbon perd-il de la valeur par l'emmagasinage?—R. Oui, jusqu'à un certain point. Le plus fort changement résulte de l'exposition du charbon à

la neige et à l'humidité, ce qui augmente la teneur en eau lors de la livraison au consommateur.

M. Flemming:

Q. Y a-t-il une différence entre cette teneur en eau dans la houille canadienne et la houille américaine?—R. L'humidité naturelle des deux charbons est en général à peu près la même.

M. Armstrong:

Q. En réponse à la question de la manutention du charbon en fort volume, si le Gouvernement fédéral, disons, demandait de livrer un million de tonnes de charbon à Hamilton ou Kingston ou Toronto, le coût du transport de ce charbon serait bien inférieur aux chiffres que vous avez donnés, n'est-ce pas?—R. J'ai dit qu'ils seraient réduits. La réduction ne serait pas forte, mais les frais seraient moindres.

Q. N'y a-t-il pas une manière de donner les commandes pour les cités de Toronto, Hamilton et Kingston, commandes représentant de fortes quantités de charbon livré à un prix spécifié? La chose n'est-elle pas possible?—R. Il est probable que les vendeurs de Toronto et d'Ontario pourraient donner une réponse plus précise à cette question; mais je puis dire, d'après ce que nous connaissons du charbon du Cap-Breton comme produit d'utilité générale, il n'y a rien qui en empêche l'usage satisfaisant par les consommateurs de l'Ontario. Nos plus grands moulins de pâte de bois et de papier font usage du charbon canadien. Nos lignes de vapeurs ayant Montréal comme port d'attache se servent du charbon canadien pour emplir leurs soutes. Nos chemins de fer utilisent ce charbon avec toute satisfaction.

M. Bury:

Q. Monsieur Aird, M. Flemming a soulevé la question de l'emmagasinement. Pour avoir le bénéfice des taux les plus bas à partir du Cap-Breton et des provinces Maritimes, la provision de charbon pour l'hiver et le commencement du printemps doit être expédiée par eau avant la fermeture de la navigation et avant l'arrivée des glaces, puis emmagasinée en grandes quantités à Montréal et dans d'autres centres. D'après ce que vous connaissez, les diverses industries qui se servent de ce charbon seraient-elles en mesure d'emmagasiner une proportion considérable de leur provision d'hiver, ou cette provision devrait-elle être placée dans des dépôts centraux?—R. La majorité des industries gardent une réserve raisonnable dans leurs usines. A part cette réserve, leurs besoins sont satisfaits de semaine en semaine. Très peu d'industries ont suffisamment d'espace pour emmagasiner toute leur provision d'hiver.

Q. Pourraient-elles garder une provision pour deux ou trois mois?—R. Les industries ont en moyenne une réserve de charbon pour deux ou trois mois, et elles gardent cette réserve comme ressource contre les dépenses imprévues et les cas d'urgence.

Q. En d'autres termes, elle ne la dépensent pas du tout?—R. En général, non; pas durant l'hiver. Vous trouvez nombre d'usines qui dépenseront leur réserve ordinairement dans le printemps, alors que les conditions du marché et de la main-d'œuvre pour l'année sont connues, puis elles accumulent immédiatement une réserve fraîche.

Q. Elles remplacent l'ancienne réserve par une nouvelle?—R. Oui.

Q. Et cette dépense se fait à la fin de l'hiver?—R. Oui.

Q. S'il en est ainsi, nous ne pouvons compter sur les usines pour aider à l'emmagasinement du charbon durant la saison de navigation?—R. Très peu. Il y a quelques exceptions.

Q. En laissant de côté les exceptions, il faudrait de vastes terrains pour emmagasiner durant la saison de navigation la provision nécessaire à de grands

centres comme Montréal et Toronto?—R. Il faudrait augmenter les facilités d'emmagasinement pour recevoir au moins le surplus que l'on voudrait fournir au marché d'hiver.

M. BURY: Et non seulement cela, mais il faudrait augmenter ces facilités, si possible, de manière à ce que toute la production de charbon durant la saison de navigation puisse être emmagasinée, afin de ne pas avoir à recourir au transport d'hiver ou par voie ferrée.

M. McLean (Melfort):

Q. Il y a à Montréal aujourd'hui certaines facilités pour l'emmagasinement du charbon?—R. Oui, par exemple pour les chemins de fer. Le chemin de fer National du Canada recevra entre 400,000 et 500,000 tonnes de charbon durant cette saison de navigation, et sur ce montant plus de 200,000 tonnes seront transportées dans une cour pour y être gardées comme provision d'hiver.

Q. Transporté là par eau?—R. Non, sur leurs wagons.

Q. Le charbon est déchargé des vaisseaux sur les wagons?—R. Oui, et ceux-ci sont aiguillés vers le terrain d'emmagasinement.

M. Bury:

Q. Si nous voulions compléter le transport du charbon des provinces Maritimes durant la saison de navigation, afin d'éviter tout transport par voie ferrée après la fermeture de la navigation, faudrait-il augmenter de beaucoup les facilités d'emmagasinement aux points de distribution?—R. Oui, à moins que la transaction ne soit assez avantageuse pour les consommateurs de Toronto ou de tout autre marché pour qu'ils reçoivent et emmagasinent eux-mêmes leur provision de charbon. A Montréal, nos fabriques de ciment emploient une forte quantité de charbon qu'elles emmagasinent elles-mêmes; elles le reçoivent durant la saison de navigation et l'empilent pour l'hiver. D'un autre côté, il y a un grand nombre d'industries, je dirais la majorité, qui reçoivent leur charbon à la semaine, à part la réserve d'urgence qu'elles maintiennent.

Q. Donc, il faudrait une augmentation considérable des terrains d'emmagasinement?—R. Oui, d'une manière ou de l'autre.

M. Armstrong:

Q. Vous avez dit que le chemin de fer National du Canada emmagasinait environ 400,000 tonnes de charbon à Montréal?—R. Non, j'ai dit que ce réseau recevait de 400,000 à 500,000 tonnes de charbon à Montréal, et 200,000 tonnes environ étaient mises en réserve. On peut facilement vérifier la quantité emmagasinée en demandant cela à l'agent général du combustible pour le réseau National. Je donne des chiffres rapprochés seulement.

Q. Pouvez-vous nous dire combien de ce charbon est en provenance du Canada?—R. Tout ce charbon est extrait en Canada.

Q. C'est du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Le charbon est-il emmagasiné à l'air libre ou à couvert?—R. A l'air libre, sur une hauteur de dix à douze pieds.

Q. En remblais?—R. En remblais ventilés.

M. Armstrong:

Q. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien emploie surtout du charbon canadien?—R. Dans l'Est, oui, mais pour certaines raisons, je comprends qu'il préfère importer de Pennsylvanie ses approvisionnements de Montréal, les transportant sur ses propres wagons des mines américaines.

M. McLean (Melfort):

Q. Vous avez mentionné les vaisseaux qui se ravitaillent de charbon à Montréal. Est-ce pour aller vers l'Ouest en partant de Montréal?—R. Je voulais parler des vaisseaux de lignes; ceux de la ligne *Cunard et White Star*, etc.

Q. Ces vaisseaux partent vers l'est? Les vaisseaux des Lacs prennent-ils du charbon canadien en partant de Montréal?—R. Oui, une petite quantité.

Q. Mais la majeure partie du charbon consommé sur les Lacs est du charbon américain?—R. Oui.

Q. Monsieur le Président, je voudrais élucider un point qui a été soulevé il y a quelque temps: les frais supplémentaires de manutention du charbon pour l'emmagasiner et ensuite l'expédier de nouveau, en comparaison des consignations prises sur un vaisseau; je voudrais connaître la différence dans les frais de ces deux modes d'expédition. Par exemple, vous avez dit 50c. comme étant le coût probable du déchargement d'un vaisseau sur les wagons durant la saison de navigation. En regard de cela, M. Flemming a parlé de décharger les vaisseaux pour emmagasiner le charbon, puis l'expédier en se servant de wagons?—R. Ce sont deux opérations distinctes. Le transport jusqu'au terrain d'emmagasinement, le déchargement, puis le chargement ultérieur, tout cela constitue des opérations additionnelles.

Q. Je veux parler des frais de rechargement sur les wagons?—R. J'ai donné mon opinion que le système consistant à placer le charbon en réserve, et cela au moyen des wagons de chemins de fer, puis de le recharger à même cette réserve, coûterait de 40c. à 50c.

Q. Pourquoi transborder le charbon du vaisseau sur les wagons? Ne pourrait-on décharger directement sur le terrain d'emmagasinement?—R. Non, pas pour les quantités dont vous parlez.

Q. Vous n'avez pas assez de terrain à cette fin à Montréal?—R. Les terrains présentement affectés à cet emmagasinage à Montréal sont utilisés à leur pleine capacité, et il faudra probablement les augmenter.

Q. Vous n'avez pas suffisamment d'espace pour les quantités que nous prévoyons?—R. Non, pas actuellement.

Q. Je veux parler des quais actuels?—R. Le coût de l'espace près du rivage serait probablement trop élevé pour qu'on puisse y emmagasiner de fortes réserves de charbon. Il faudra transporter le charbon sur un terrain moins cher.

Q. Certainement, mais n'y a-t-il pas de ces terrains à bon marché près de la rive, ou sur l'île, où un vaisseau pourrait accoster et décharger sa cargaison pour la laisser en réserve?—R. Nous faisons cela actuellement pour les consignations courantes, lorsque l'emmagasinement est temporaire.

Q. Vous voulez dire qu'un quai sert à l'emmagasinement?—R. Oui, nous avons cela. Nous déchargeons le vaisseau pour charger les wagons ou pour mettre le charbon en réserve, mais l'espace à cette fin est limité.

Q. Mais si nous prévoyons une augmentation considérable du charbon venant de l'Est?—R. On pourrait facilement ajouter des quais et avoir l'accommodation voulue des autorités du port, ainsi que l'espace nécessaire.

Q. Quel serait le coût approximatif de mettre le charbon sur ces réserves et de le charger de nouveau, au lieu de décharger un gros vaisseau dans de plus petits, en calculant la manutention sur le terrain, puis le rechargement sur les wagons plus tard dans la saison? Vous n'avez peut-être pas de chiffres à ce sujet? —R. Je serais heureux de faire ce calcul, mais il faudrait d'abord avoir l'espace, et dans le moment nous n'en avons pas.

Q. Mais n'y a-t-il pas suffisamment d'espace sur l'île?—R. Oui, il y a amplement d'espace pour établir ces réserves.

M. McLean (Melfort): Supposons que vous avez des quais et des terrains de réserve comme nous avons à Fort-William, et à des endroits où le charbon vient en concurrence avec le charbon canadien. . .

M. Bury: Vous voulez dire que M. Aird devrait ne tenir aucun compte du coût d'un nouveau quai et de toutes les nouvelles facilités, supposer que tout cela existe, et nous devrions assumer ces frais plus tard. Supposons qu'au lieu d'arriver à votre quai de chemin de fer pour décharger le charbon dans des péniches ou des

wagons, votre vaisseau accoste à un quai nouveau, voisin d'un terrain d'emmagasinage, alors quel serait le coût du déchargement direct sur les réserves, puis le coût du chargement sur des wagons ou des péniches?

M. McLean (Melfort):

Q. Oui, la raison qui me fait poser cette question et qui a provoqué celle de M. Flemming, c'est de trouver les frais additionnels occasionnés par le chargement sur les wagons plus tard au cours de l'hiver.—R. Si nous avions un nouveau quai adjoint à des terrains d'emmagasinage et pourvu de machines modernes pour décharger directement sur les réserves, puis reprendre le charbon plus tard, le taux de 50c. déjà donné couvrirait probablement ces frais, pourvu que le loyer du terrain ne fût pas excessif.

Q. Le coût du loyer serait en plus; les frais de déchargement, puis de rechargement seraient les mêmes que les prix actuels?—R. Oui.

M. Howden:

Q. Si vous n'aviez pas assez d'espace pour l'emmagasinement, il vous faudrait transporter ces réserves plus loin?—R. Prenons le cas du réseau National du Canada: le charbon destiné à l'usage du réseau arrive à Montréal durant la saison de navigation. Les compagnies qui délivrent ce charbon n'ont pas suffisamment d'espace pour emmagasiner ce tonnage considérable et le livrer ensuite suivant les besoins. Elles le placent sur les wagons qui le transportent à la réserve d'où il est rechargé au besoin.

M. Flemming:

Q. Il leur faut emmagasiner ce charbon en un endroit où le terrain est à bon marché?—R. Oui.

M. BURY: La question de M. McLean est restreinte au coût additionnel de la manutention, et ne concerne pas le loyer du terrain.

M. McLean (Melfort):

Q. M. Hotchkiss dit que j'ai peut-être mal compris. Ma question se rapporte au coût de déchargement des vaisseaux, du transport sur les réserves, et environ trois mois plus tard du rechargement des réserves sur les wagons; je cherche le coût des deux opérations en comparaison du déchargement des vaisseaux directement sur les wagons ou de petits vaisseaux qui font immédiatement le transport définitif à destination.—R. Le taux de 50c. peut couvrir cette opération pourvu que le charbon soit à la portée de l'outillage et que l'espace disponible permette d'accumuler une provision pour un certain temps.

M. Bury:

Q. Et cela ne fait aucune différence que la dernière partie de la manutention soit complétée seulement trois mois après—R. Non.

M. MCLEAN (Melfort): Je crois que c'est parfaitement clair.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant une heure. Nous vous remercions beaucoup monsieur Aird, et nous vous donnons congé.

Le témoin se retire.

Le Comité s'ajourne au vendredi 28 mai.

SALLE DE COMITÉ N° 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI 8 mai 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement anthracite et en houille bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Il est proposé par M. Cantley que les agents du combustible de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et du réseau National du Canada soient priés de comparaître devant le Comité et d'apporter avec eux des renseignements détaillés au sujet de la quantité de charbon consommé sur ces chemins de fer, et de donner les raisons qui motivent l'emploi de tel charbon au lieu d'un autre.

La proposition est adoptée.

C.-P. HOTCHKISS est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Monsieur Hotchkiss, vous êtes secrétaire de l'Office fédéral du Combustible?—R. Oui, monsieur.

Q. Pendant combien de temps avez-vous occupé ce poste?—R. Pendant trois ans.

Q. Avez-vous étudié les tarifs de transport du charbon en cours l'année dernière?—R. Oui, monsieur.

M. GARLAND (Bow-River): Monsieur le Président, m'est-il permis de suggérer que le Comité, afin d'obtenir tous les renseignements possibles, exige que les témoins et tout particulièrement les experts comme M. Hotchkiss, fassent un exposé assez long pour faire ressortir les caractéristiques générales du témoignage qu'ils désirent rendre devant le Comité?

Le PRÉSIDENT: Il en a déjà été décidé ainsi, monsieur Garland.

M. GARLAND (Bow-River): Et il a aussi été entendu que l'on ne posera que les questions les plus essentielles.

M. HOWDEN: Je demande, monsieur le Président, que les témoins ne soient pas interrompus trop fréquemment.

Le Président:

Q. Vous avez une déclaration à faire, monsieur Hotchkiss?—R. Oui, monsieur. Je dois dire, monsieur le Président, que lorsque le président de la Commission du Combustible a été entendu, il vous a exposé les principaux caractères des travaux de la Commission. Il a indiqué que nous avions réuni un grand nombre de renseignements sur différents aspects de notre problème du combustible. Il a signalé que la Commission considéra au début que le problème le plus important qu'elle eut à examiner était celui de l'approvisionnement d'un combustible domestique au centre du Canada.

Nous avons d'abord examiné les diverses sources d'approvisionnement et, depuis lors, nous nous sommes efforcés d'introduire des matières combustibles donnant lieu à concurrence sur les marchés centraux du Canada. Nous avons constaté que l'aspect le plus sérieux de la question était que nous avions fini par dépendre entièrement sur une seule source d'approvisionnement, une source étrangère contrôlée par un groupe de puissants intéressés, et aussi que la qualité du charbon que nous obtenions diminuait de valeur et que le prix de ce combustible augmentait d'année en année.

A cette époque, nous importions annuellement au Canada de quatre et demi à cinq millions de tonnes d'anthracite américain, et je crois que nous som-

mes redevables à notre Commission d'avoir amélioré notre situation à cet égard. Aujourd'hui, nous importons plus d'un million de tonnes de moins de ce combustible qu'il y a trois ans, et le coke, la houille à basse volatilité et les anthracites anglais lui font une forte concurrence sur notre marché, ce qui améliore les conditions générales afférentes au problème du combustible, comme on en a eu la preuve durant la dernière grève.

Plus récemment, nous avons tourné notre attention vers le charbon industriel et nous avons recueilli de nombreuses données touchant le marché, les prix des combustibles concurrents rendus à destinations, le coût du transport de nos charbons à partir de l'Est ou de l'Ouest et les possibilités de développer les marchés de ces charbons. Nous avons étudié tout particulièrement les marchés situés dans le territoire compris entre Québec, Toronto et Hamilton, qui peut être regardé comme celui où s'exerce la plus forte concurrence et où il est à espérer qu'on introduira le charbon de l'Est. Nous considérons que l'introduction du charbon de l'Ouest sur les marchés de l'Ontario est une impossibilité et je crois que vous feriez bien d'écarter de vos considérations ce problème irréalisable. Je dis donc que l'introduction du charbon industriel de l'Ouest ne saurait être réalisée dans Ontario et Québec.

M. Bury:

Q. Est-ce que c'est l'opinion qui prévaut en général?—R. Oui, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Vous prétendez qu'il ne saurait concurrencer le charbon américain?—R. Le charbon américain, celui de l'Est et le charbon anglais.

Le Président:

Q. Est-ce la conclusion à laquelle vous en êtes venu, après avoir examiné toute la situation?—R. Oui, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Par "charbon de l'Est", vous entendez celui de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui, monsieur, le charbon de la Nouvelle-Ecosse et celui du Nouveau-Brunswick.

M. Garland:

Q. Votre conclusion s'applique-t-elle à Toronto?—R. A Toronto, North-Bay et Fort-William. Je crois que l'on pourrait stimuler l'introduction du charbon de l'Ouest sur le marché de Winnipeg et qu'il serait possible d'étendre ce marché dans les Etats voisins de l'Ouest. Au moins c'est l'espoir des producteurs industriels de l'Ouest.

M. Armstrong:

Q. Quel est le droit frappant le charbon de ce genre exporté aux Etats-Unis? —R. Cinquante cents la tonne.

M. Flemming:

Q. Quand vous parlez du charbon industriel de l'Ouest, faites-vous une réserve en ce qui concerne le charbon domestique?—R. C'est une question absolument différente.

Le Président:

Q. Vous parlez du charbon industriel?—R. Oui. On en importe une quantité considérable. Winnipeg en importe à l'heure actuelle et si les producteurs industriels de l'Ouest peuvent à peine supporter la concurrence à Winnipeg, il serait puéril pour eux de croire qu'ils peuvent étendre leurs marchés jusque dans l'Ontario.

M. Armstrong:

Q. Sur quels motifs étayez-vous cette déclaration?—R. Sur cette raison qu'on peut transporter du charbon à l'un quelconque des endroits que j'ai mentionnés à un taux décidément moins élevé que le plus bas des tarifs de transport de charbon dans l'Ontario.

Q. De quel charbon et de quel districts s'agit-il?—R. Des districts d'extraction de charbon industriel de l'Ouest.

Q. Mais quel charbon concurrence le charbon industriel de l'Ouest?—R. La houille bitumineuse des Etats-Unis.

Q. Provenant de quelles mines?—R. Des mines de la Pennsylvanie et de la Virginie occidentale.

Q. A Winnipeg?—R. Oui, monsieur.

M. McLean (Melfort):

Q. Cette houille a été vendue dans toute la province jusqu'à ces derniers temps?—R. Je ne dis pas que le charbon de l'Ouest peut soutenir la concurrence industrielle à Winnipeg; je vous ai parlé de la concurrence à laquelle on doit faire face à l'heure actuelle. Le charbon américain soutient une concurrence à cet endroit à l'heure actuelle.

M. Armstrong:

Q. Prétendez-vous qu'il peut s'accaparer le marché de Winnipeg?—R. Pas du tout.

M. Bury:

Q. Si la concurrence est un tant soit peu aiguë à Winnipeg, plus vous allez vers l'Est, plus elle est insoutenable?—R. Assurément.

M. ARMSTRONG: C'est la même histoire qui se répète, que l'Alberta pourrait expédier son charbon à l'est de Winnipeg, par exemple. Cette province a maintenant le contrôle de plus de 80 pour 100 de son charbon domestique.

M. FLEMMING: Le témoin parle du charbon industriel et non pas du charbon connu comme charbon domestique expédié de l'Alberta dans l'Ontario, dans la province du Manitoba et ailleurs.

M. ARMSTRONG: Je le sais, monsieur Flemming, mais on a répété les mêmes histoires au sujet des charbons domestiques, avant ces dernières années, et le gouvernement de l'Alberta, si je ne m'abuse, a contribué à les introduire sur le marché de Winnipeg et à enlever ce marché des mains des Américains.

Le TÉMOIN: Eh bien! monsieur, vous devez envisager les faits tels qu'ils sont et je crois que vous admettrez qu'on éprouve des difficultés à introduire le charbon albertain sur les marchés de l'Ontario et à le mettre en concurrence avec un charbon qui coûte de $15 à $17 la tonne. Si vous pensez d'obtenir une autre catégorie de charbon capable de faire concurrence à un charbon qui peut être acheté pour $5 ou $7 la tonne, vous vous heurterez à une difficulté plus grande encore.

M. Armstrong:

Q. Mais il n'est pas probable que ces différences se feront sentir bien longtemps?—R. Je ne saisis pas très bien votre question, M. Armstrong.

M. MCLEAN (Melfort): Vous rencontrez le charbon néo-écossais dès que vous mettez le pied sur les marchés de l'Est.

M. Armstrong:

Q. Les prix du charbon de la Pennsylvanie s'accroissent d'année en année, n'est-ce pas?—R. Parlez-vous de la houille bitumineuse?

Q. Je parle de l'anthracite.—R. Oui.

Q. Vous parliez du charbon industriel?—R. Je parle exclusivement du charbon industriel. J'ai exposé l'aspect de nos travaux qui intéresse le charbon industriel et il ne faut pas confondre ce dernier avec le charbon domestique.

M. CANTLEY: M'est-il permis de poser une question, monsieur le Président?

Le PRÉSIDENT: Assurément, colonel.

Le colonel Cantley:

Q. Je vois que, en ce qui concerne le charbon à vapeur, vous subissez une forte concurrence de la part des charbons américains?—R. Oui, monsieur.

Q. D'après vous, que serait-il nécessaire de faire, en matière de législation ou de tarif de transport pour assurer au charbon à vapeur la commande du marché de Winnipeg?—R. Je ne crois pas qu'on doive me demander de suggérer de solution législative.

Q. Je ne vous demande pas de suggérer une législation, je vous demande ce qu'il serait nécessaire de faire, sous forme de tarif ou de prix de transport, pour vous permettre de vous assurer la maîtrise absolue du marché, à l'exclusion du charbon américain?—R. (Le témoin ne répond pas).

M. Bury:

Q. Vous pourriez peut-être, monsieur Hotchkiss, nous dire cela? Quelle marge additionnelle de bénéfices, obtenue par un moyen quelconque, soit par mesure législative, soit par un abaissement des tarifs de transport, conviendrait-il de s'assurer pour conquérir le marché de Winnipeg en faveur des charbons industriels et à vapeur, du charbon de l'Alberta? Il ne faut pas oublier le point que, dès que vous avez appliqué cette marge supplémentaire de bénéfices, les Américains réduiront leurs prix d'autant afin de s'assurer un débouché, et vous devrez être prêt à faire face à la situation.—R. C'est juste.

M. MCLEAN (Melfort): Je demande qu'il soit permis à M. Hotchkiss de continuer son exposé.

Le TÉMOIN: Je pourrais répondre au colonel Cantley ou me procurer les renseignements voulus pour lui répondre de manière à le satisfaire. Je peux vous faire connaître le coût approximatif du charbon américain rendu à Winnipeg, et je puis vous procurer les tarifs de transport à partir de l'Alberta jusqu'à Winnipeg. Vous pourrez alors vous rendre compte du prix auquel on devra vendre ce charbon pour soutenir la concurrence qui nous est faite à Winnipeg.

M. Howden:

Q. Ce charbon à vapeur ne devrait-il pas être transporté des montagnes Rocheuses?—R. Non, monsieur, de l'Alberta.

Q. Je croyais que le seul charbon à vapeur que l'on pouvait se procurer dans l'Ouest du Canada provenait du Pas du Nid-de-Corbeau?—R. (Le témoin ne répond pas.)

M. Armstrong:

Q. Ce sont, à votre avis, les tarifs de transport et le prix de revient qui permettent aux Américains de maîtriser ce marché à l'heure actuelle?—R. Oui, monsieur.

Le Président:

Q. Voulez-vous maintenant nous donner cette information? Avez-vous cette information?—R. Oui, monsieur. Le charbon à vapeur américain peut se vendre, rendu à Winnipeg, pour $8 à $8.50 la tonne.

M. Cantley:

Q. S'agit-il d'une tonne de 2,000 ou de 2,240 livres?—R. Il s'agit d'une tonne de 2,000 livres. Il est facile d'arriver à décomposer ce prix. Le transport, à partir de la Virginie occidentale jusqu'aux navires à Toledo coûte $1.99 la

tonne nette; le transport sur les Grands Lacs s'élève à environ 40 cents; le déchargement représente à peu près 50 cents et le fret de Duluth ou Fort-William à Winnipeg est de $3.40; et il y a en sus un droit de 50 cents. Voilà les frais de transport de la Virginie occidentale à Winnipeg.

M. Bury:

Q. Quel en est le chiffre total?—R. $6.79.

Q. Et il reste combien pour le charbon au puits de la mine?—R. Il reste, suivant le tableau 1 cité, une somme de $1.21 à $1.71.

Q. Somme qui représente le prix du charbon au puits de la mine?—R. Oui.

M. McLean (Melfort):

Q. S'agit-il du charbon tout-venant?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Ce charbon est naturellement livré au négociant?—R. Oui.

Q. Il faudrait alors ajouter le prix de livraison?—R. Ce charbon arrive à destination en wagon sur la voie de service du consignataire, la voie industrielle de l'usager. Maintenant, nous avons à tenir compte du prix de transport à partir du Pas du Nid-de-Corbeau, qui s'élève à $5.20, je crois. Il reste donc une somme de $2.80 pour former le total de $8, représentant le prix de la tonne rendue à Winnipeg.

Q. Vous dites $8?—R. Oui.

M. Cantley:

Q. Avez-vous dit $2.08?—R. Non, monsieur; j'ai dit $2.80. Il se rencontre aussi un peu de charbon industriel à Winnipeg, même aujourd'hui et c'est tout juste s'il est capable de faire face à la concurrence. Et on prétend que le marché de Winnipeg est encombré de charbon américain.

M. ARMSTRONG: Combien de charbon américain livre-t-on, chaque année, à Winnipeg?

M. BURY: Faites-vous allusion au charbon industriel?

M. ARMSTRONG: Oui, je veux parler du charbon industriel.

Le TÉMOIN: Malheureusement, nos statistiques ne font pas de distinction entre le charbon utilisé à la tête des Lacs et celui consommé au Manitoba et le Bureau de la Statistique n'a pu nous donner à ce sujet aucun renseignement précis.

M. MCLEAN (Melfort): Les chiffres seraient assez prêts de la réalité, car le charbon utilisé à la tête des Lacs ne représente qu'une somme minime.

M. Armstrong:

Q. Alors, faites-nous connaître le quantité totale importée à Winnipeg et à la tête des Lacs.—R. En 1925, il a été importé près d'un million de tonnes de ce charbon à la tête des Lacs et au Manitoba. En 1924, il en a été importé au delà de deux millions de tonnes.

M. Bury:

Q. De charbon industriel?—R. Cela ne signifie pas qu'on s'est accaparé le marché dans cette mesure, mais cela indique des variations en deux ans. En voici la raison: les chemins de fer étaient bien approvisionnés en charbon, et, par conséquent, n'eurent pas à en acheter autant que l'année précédente.

Q. Il s'agit du charbon consommé par les chemins de fer?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Fait-on usage de ce charbon américain à l'ouest de Winnipeg?—R. Je crois qu'on l'a utilisé jusqu'à Biggar.

M. Bury:

Q. Avez-vous une idée de la quantité de charbon industriel et de charbon à vapeur dirigé de la tête des lacs à Winnipeg. Vous avez parlé de la tête des Lacs et du Manitoba?—R. Précisément.

Q. Prenez les mêmes endroits, c'est-à-dire la tête des Lacs et le Manitoba, et donnez-nous des statistiques établissant quelle quantité de notre charbon industriel canadien y est transportée.—R. La statistique ne distingue pas, sous cette rubrique entre les charbons domestiques et industriels.

Q. Mais c'est une erreur?—R. Oui. J'estime qu'il ne s'y transporte pas plus de 50,000 tonnes de charbon industriel.

Le Président:

Q. Qui atteignent la tête des Lacs?—R. Non, Winnipeg.

M. Bury:

Q. C'est-à-dire transportées à la tête des Lacs et au Manitoba, et entrant en concurrence avec les un million et demi ou les deux millions de tonnes dont vous avez justement parlé?—R. Je vous dirai que le Manitoba se procure dans la Saskatchewan une quantité de lignite.

Q. Est-elle destinée à des fins industrielles?—R. Oui. Prenons la houille bitumineuse qui pourrait normalement concurrencer ce charbon. Je ne connais que deux contrats conclus avec les producteurs canadiens de houille bitumineuse sur ce marché.

Q. Où ont-ils été conclus? Pas du Nid-de-Corbeau?—R. Oui.

M. BURY: Cela, monsieur le Président, vient à l' appui de la déclaration faite par M. James Church, ingénieur des mines d'Edmonton, un ingénieur anglais, qui a présenté, au cours de ce mois, une étude sur cette question du charbon albertain, devant la section albertaine de l'Institut des Mines et de la Métallurgie, et dans laquelle il dit que le marché du charbon à vapeur ne nous concerne pas (nous de l'Alberta), parce que nous n'en avons pas pour faire concurrence à la houille bitumineuse canadienne de l'Est ou à celle des Etats-Unis.

Je me demande maintenant si M. Garland, qui connaît la situation charbonnière dans l'Alberta mieux que moi, partage mes vues en général?

M. GARLAND (Bow-River): Sans doute.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes venu à la conclusion que les résultats de notre enquête de 1923 militaient dans ce sens?

M. BURY: Oui. Cela nous épargnerait la peine de discuter sur une question inutile.

Le PRÉSIDENT: C'était là le point de la discussion en 1923.

M. HOWDEN: Dans le rapport du comité sénatorial, on voit que le président de la *Canada Cement Company* a rendu témoignage à l'effet que cette maison ne consommait dans toutes ses usines sauf une au Canada, que du charbon albertain, et qu'elle transportait du charbon américain dans l'Alberta pour y être utilisé à la production de la vapeur.

M. GARLAND: On n'introduit de très peu de charbon industriel dans l'Alberta. Nous avons cherché des marchés de l'autre côté de la frontière. Le développement de notre industrie charbonnière a été envisagé non sans crainte qu'il en résulte certaines modifications de tarifs.

Le PRÉSIDENT: C'était afin d'avoir accès aux marchés américains.

M. MCLEAN (Melfort): Je m'excuse d'avoir à intervenir, monsieur le Président, il était entendu dès le début que nous laisserions à l'orateur la discrétion de présenter son exposé.

M. HOWDEN: On écarterait ainsi, pour quelque temps, l'idée de la concurrence du charbon à vapeur américain sur les marchés de l'Ouest canadien.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien, continuez, monsieur Hotchkiss.

[M. C. P. Hotchkiss.]

M. GARLAND: Je tiens à ajouter ceci, à la suite de mes remarques, que je crois que si nous avions développé nos marchés concernant le charbon industriel dans l'Alberta, nous serions capables de réduire le coût de la production, de sorte qu'avec l'aide de tarifs de transport favorables nous serions en mesure de faire une concurrence sur les marchés de Winnipeg. Au surplus, je ne crois pas que nous puissions le faire maintenant, bien que nous le désirons.

Le PRÉSIDENT: Vous ne dites pas qu'à la faveur de tarifs de transport réduits et d'un abaissement du coût de production, vous seriez capables ou vous pourriez être capables de faire une concurrence favorable au charbon américain à Winnipeg.

M. BURY: On atteindrait ce résultat en augmentant la production en masse, en abaissant les prix du transport et en étendant nos débouchés. Je dirai, à l'appui des remarques de M. Garland, que je crois qu'en tant qu'il s'agisse du charbon industriel de l'Alberta, nous ne pouvons espérer étendre nos débouchés plus à l'est avant d'avoir conquis les marchés américains.

M. Armstrong:

Q. Qu'on me permette seulement une question: suivant vos données, il serait impossible au charbon de l'Ouest de concurrencer le charbon américain sur les marchés de l'Est sans diminuer le prix d'extraction et le tarif de transport jusqu'à la tête des Lacs?

M. MCLEAN (Melfort): En ce qui regarde le charbon industriel?

M. ARMSTRONG: Je parle du charbon industriel. Il me ferait peine de croire qu'on paierait un taux de quarante cents de Winnipeg, taux qui représente celui de Port-Arthur à Fort-William, et qu'il serait impossible aux mineurs canadiens et aux chemins de fer de l'Ouest de transporter du charbon jusqu'à Port-Arthur et Fort-William.

M. BURY: Parlez-vous du charbon industriel?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le TÉMOIN: J'appuie entièrement les remarques de M. Garland et de M. Bury touchant le marché de Winnipeg. De fait, je crois que ce centre devrait constituer un débouché pour le charbon canadien, car nous jouissons, à l'heure actuelle, en ce qui regarde les frais de transport, d'une différence qui nous est favorable d'environ $1.50, y compris le droit, c'est-à-dire d'un dollar de transport seul. Je crois qu'il sera difficile, sinon pratiquement impossible, dans les conditions actuelles, d'étendre le débouché du charbon industriel de l'Ouest canadien jusqu'à Fort-William, car il existe un tarif de transport de $3.40 pour le seul trajet de Winnipeg à Fort-William.

M. ARMSTRONG: Quelle est la différence dans le trajet?

M. MCLEAN (Melfort): 472 milles, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Entre les mines situées à l'ouest de Winnipeg et celles de l'Est d'où le charbon est originaire.

Le TÉMOIN: Je ne saurais vous le dire de mémoire, monsieur, mais le fait que la plus grande partie du trajet se fait par eau constitue une grande différence.

Le PRÉSIDENT: Le charbon est débarqué à la tête des lacs par bateau.

M. BURY: Est-ce que je saisis bien la situation, monsieur le Président? Si le charbon à vapeur albertain peut s'assurer le marché de Winnipeg et ceux du Manitoba aux environs de Winnipeg, il aura alors atteint le stade de production en masse et probablement réalisé le coût réduit de rendement dont on a parlé, et il sera plus facile de prévoir, en ce temps-là, s'il peut étendre son champ de consommation plus à l'est. Il est certain que, tant qu'il n'aura pas maîtrisé ce marché et qu'on n'aura pas accru sa production actuelle, nous ne pouvons espérer que sa consommation s'étende davantage vers l'est. Quand nous serons maîtres de ce marché, nous serons en meilleure posture pour l'introduire dans l'Est.

M. GARLAND: Je crois que nous pouvons maintenant passer à une autre page de ce rapport; nous sommes tous d'accord sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Continuez.

Le TÉMOIN: Je crois que lorsque nous étudierons notre problème de l'Est, ainsi que la possibilité d'étendre les marchés de charbon des provinces Maritimes vers l'ouest, nous aurons à faire une étude sérieuse. Nous avons calculé à plus d'un million de tonnes la quantité de charbon consommée dans cette zone exploitée par la concurrence, et il me semble qu'il serait du ressort de ce Comité—pardonnez-moi cette suggestion—de s'enquérir des prix pleins des deux charbons concurrents en cette zone. Vous serez alors en mesure de juger de ce qu'il sera nécessaire de faire pour introduire notre charbon domestique dans cette zone.

Le PRÉSIDENT: Voilà une chose que l'on pourrait faire.

Le TÉMOIN: Je termine ici mon exposé général; je suis maintenant à la disposition du Comité.

M. Bury:

Q. Pouvez-vous nous faire connaître ces zones?

Le Président:

Q. Quels sont les endroits que vous avez localisés et qui tombe dans le ressort de l'enquête?—R. Cette zone s'étend de Montréal à Toronto.

M. Armstrong:

Q. N'avez-vous pas examiné, dans une certaine mesure, la situation dans cette zone?—R. Oui, monsieur.

Q. Quelles sont vos constatations?—R. Notre commission a justement commencé ce que nous appelons une Enquête sur le Problème du Combustible. C'est une vaste entreprise dont l'objectif est de localiser tout le charbon importé au Canada et d'en calculer le prix plein. Nous pourrons alors calculer le prix plein du charbon de l'Est. A Toronto, le charbon industriel américain peut être vendu à destination pour $5 la tonne.

M. Bury:

Q. F. à b. Toronto?—R. Oui. Il est quelque peu difficile de vous donner des chiffres précis sur la différence des prix, bien que je crois que vous pouvez les obtenir en assignant des producteurs de l'Est qui vous procureront les chiffres nécessaires au calcul du prix du produit canadien.

Le Président:

Q. Vous parlez des exploitants des mines de l'Est?—R. Oui, monsieur. On peut acheter aujourd'hui du charbon américain aux mines pour $1.25 à $1.75 la tonne de charbon menu et $1.50 à $2.50 la tonne de tout-venant. Vous avez ici (le témoin indique) les tarifs de transport à partir des différents champs houillers. Ajoutez le prix du transport à celui du charbon pris à la mine, ainsi que le droit, et vous aurez le prix de l'article rendu à n'importe quel endroit. Naturellement, chaque contrat comporte ses propres aléas. Par exemple, on veut se procurer une certaine qualité de charbon; il peut y avoir des frais supplémentaires d'aiguillage à certaines usines; partie du trajet peut se faire par eau; les facilités de déchargement peuvent être excellentes à en endroit et plus coûteuses ailleurs. Ainsi, chaque contrat individuel constitue à lui seul un problème distinct. Si vous voulez obtenir un prix moyen, vous pouvez y parvenir en ajoutant au coût du charbon pris à la mine vos frais de transport et le droit. Alors vous êtes fixés sur les éléments constituant le prix du produit canadien dans les conditions actuelles.

Q. Y a-t-il en à votre connaissance, monsieur Hotchkiss, un accroissement dans la demande de charbon canadien, au cours des cinq dernières années, dans la zone de l'Est?—R. Je vous dirai que les consommateurs sont aujourd'hui plus désireux qu'ils ne l'étaient il y a deux ou trois ans de favoriser le charbon canadien.

M. Bury:

Q. Est-ce par simple motif de patriotisme ou parce qu'ils le croient réellement supérieur aux autres charbons?—R. Je dirai que c'est par patriotisme.

M. Howden:

Q. Parlez-vous du charbon en général ou est-ce que vos remarques s'appliquent au charbon industriel?—R. Il s'agit du charbon industriel.

M. BURY: Je crois qu'il serait sage pour nous tous d'usiter le terme "industriel" pour cette raison que, si vous consultez telle ou telle page des témoignages et que vous ne pouvez remonter en arrière et suivre le fil d'une déclaration antérieure, il y a risque de faire erreur en vous arrêtant sur une référence intermédiaire.

Le Président:

Q. Trouve-t-on une grande quantité de charbon industriel sur le marché de Montréal?—R. Le *C.P.R.* consomme une forte quantité de charbon américain.

Q. Ce charbon est importé par eau, n'est-ce pas?—R. Non, je dirai qu'il est transporté jusqu'à la frontière par voie ferrée d'où cette compagnie le charge sur ses propres wagons.

Q. S'agit-il de charbon apporté par le *C.P.R.* pour son utilité à Montréal?—R. Oui, monsieur.

Q. Importe-t-on du charbon de soute américain?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous des chiffres indiquant environ quelle quantité de ce charbon fait concurrence au charbon de l'Est?—R. Je crois que j'ai certaine de ces données dans mes dossiers, monsieur.

M. Howden:

Q. Manifeste-t-on certaine préférence pour le charbon américain, hors l'aspect du prix?—R. Cela dépend de l'usage auquel il est destiné.

M. CANTLEY: Répétez votre question, s'il vous plaît.

M. Howden:

Q. Manifeste-t-on une préférence pour le charbon américain?—R. Il existe une préférence pour le charbon destiné à la production du gaz.

Q. Mais pour la production ordinaire de la vapeur, le charbon maritime est...—R. Je crois qu'il est en mesure d'exercer une concurrence lorsqu'on peut le vendre au même prix.

M. Bury:

Q. Jusqu'à quel endroit vers l'ouest, jusqu'à Toronto?—R. Non, monsieur, jusqu'à Montréal. Il en vient de fortes quantités à Ottawa à l'heure actuelle. Je crois qu'il y a nombre d'années, Ottawa se procurait une grande quantité de charbon des provinces Maritime. Ce marché a été perdu, mais on est en train de le reconquérir. Je crois, toutefois, qu'on éprouve certaines difficultés du fait de la concurrence du charbon américain à Ottawa.

M. McLean (Melfort):

Q. Pouvez-vous nous dire environ quelle quantité de charbon industriel consomme une cité comme Ottawa?—R. Je pourrais me procurer les données, monsieur.

Q. Approximativement?—R. J'ai ici une liste comprenant 180,000 tonnes et je connais, en outre, un usager qui en consomme 70,000 tonnes.

Q. Un quart de million de tounes, alors?—R. Oui.

Q. Toronto doit consommer un million de tonnes de charbon à vapeur?—R. Oh! bien plus que cela, monsieur.

Q. Bien plus qu'un million de tonnes?—R. Elle consomme près d'un million de tonnes de charbon domestique.

M. McLean (Melfort): Elle devrait consommer plus d'un million de tonnes de charbon industriel.

Le Président:

Q. Voulez-vous, monsieur Hotchkiss, dire au Comité quelles seraient les chances de concurrence du charbon canadien sur le charbon américain entre Montréal et London (Ontario), par exemple.

M. Cantley: Pardonnez-moi si je vous interrompts avant d'abandonner la question du charbon utilisé par les chemins de fer à Montréal. Pouvez-vous nous dire si le *C.P.R.* emploie aujourd'hui ou s'il a employé en ces deux dernières années du charbon canadien à Montréal?

Le Témoin: Je ne sache pas que cette compagnie en utilise une quantité quelconque à cet endroit.

M. Cantley:

Q. Je suis porté à croire qu'elle n'en utilise pas du tout.—R. C'est aussi mon impression, monsieur.

M. Armstrong: Vous pourriez répondre aux questions du Président concernant la quantité de charbon importée par le *C.P.R.* pour être utilisé dans ses propres usines à Montréal, n'est-ce pas?

Le Président: A Montréal.

M. Armstrong: En passant vos chiffres au sténographe.

Le Témoin: Je croyais avoir ces chiffres ici. Québec consomme une quantité variant d'un demi à trois-quarts de million de tonnes de charbon.

M. Bury: Vous parlez de la cité de Québec.

M. Armstrong: Oui, de la cité de Québec.

Le Témoin: Non, de la province de Québec.

M. Cantley: Mais cette quantité est absorbée pratiquement par les villes de Québec et de Montréal.

M. Armstrong:

Q. Et tout ce charbon est d'origine américaine, presque tout?—R. Je suis enclin à le croire.

Le Président:

Q. A-t-on essayé, pendant ces deux dernières années, d'étendre la zone de consommation actuelle du charbon du Cap-Breton. A-t-on expédié de ce charbon à l'ouest de Montréal?—R. Oui, monsieur, on en expédie, je dois dire, environ 100,000 tonnes à Ottawa.

Q. Ce charbon est expédié par voie ferrée?—R. Par voie ferrée de Montréal.

M. Howden:

Q. Croyez-vous qu'on puisse améliorer en quelque sorte la situation actuelle en s'adressant à un centre privilégié des provinces Maritimes pour la production de ce charbon, un centre houiller où les facilités de chargement seraient meilleures, où le charbon lui-même serait d'une qualité supérieure, et où les conditions en général tendraient à favoriser l'extension du marché maritime?—R. Je crois que les facilités de chargement sont excellentes à Sydney à l'heure actuelle, l'outillage y étant des plus moderne.

M. Armstrong:

Q. Que dites-vous du Cap-Breton?—R. Vous faites allusion à quel outillage, à celui des mines?

M. Armstrong: Je parle de celui des houillères.

M. Howden: Vous ne répondez pas tout à fait à ma question. Peut-être n'aurais-je pas dû vous la poser.

M. Bury:

Q. Sans vous limiter à une zone en particulier,—je ne sais pas si vous avez des objections à répondre à cette question,—pourriez-vous nous faire connaître les zones ou districts miniers qui offrent les meilleures facilités pour l'expédition d'un bon charbon à bas prix et du charbon à vapeur le moins dispendieux, à Montréal, par exemple?—R. Eh bien! je ne saurais le faire, je ne pourrais répondre à cette question en ce qui touche aux nouveaux districts non encore exploités.

M. HOWDEN: Ce que je veux connaître, monsieur Hotchkiss, c'est le charbon le plus convenable, celui qui aurait les meilleures chances de concurrencer le charbon américain.

M. Cantley:

Q. Je vais poser la question d'une autre manière. N'est-il pas vrai que presque tout le charbon qui s'expédie à Montréal et à Québec vient de Sydney? —R. Oui, monsieur.

Q. Simplement à cause du transport par eau?—R. Oui.

M. CANTLEY: Cependant, on pourrait faire venir ici du charbon du district de Pictou ou de celui de Springhill, mais il faudrait le transporter en grande partie par voie ferrée et entièrement par voie ferrée s'il vient du district de Springhill. Le chemin de fer National du Canada se procure, cette année, 100,000 tonnes de charbon de Pictou spécialement préparé pour consommation pour les chaufferies mécaniques sur les grandes locomotives. Ce charbon est dirigé sur Montréal par eau, mais c'est du charbon continental. Il est transporté ou il a été transporté par eau dans le district de Montréal, sauf une quantité relativement faible que l'on expédie par voie ferrée durant les mois d'hiver, après la clôture de la navigation. Mais 90 p. 100, je dirai même 99 p. 100 du charbon qui nous vient de la Nouvelle-Ecosse, est originaire de Sydney.

M. ARMSTRONG: M. Camsell nous a donné à entendre, l'autre jour, qu'il y a un district au...

M. FLEMMING: Nord du Cap-Breton...

M. ARMSTRONG: A environ 60 milles du magnifique port d'Inverness, où l'on peut se procurer de grandes quantités de charbon dont l'extraction coûte peu et dont le transport revient à très bon marché.

M. Armstrong:

Q. Savez-vous quelque chose de ce district et des prix de transport, enfin de ce qu'il en coûterait pour se le procurer?

M. CANTLEY: Il n'y a qu'une seule compagnie engagée à l'extraction de ce charbon au nord de l'île du Cap-Breton, à Inverness, et elle est en liquidation; elle a failli une demi-douzaine de fois. Toutefois, elle y extrait encore un peu de charbon qui ne vient pas jusqu'ici, mais qui est utilisé pour la consommation domestique dans la Nouvelle-Ecosse. Ce charbon ne constitue pas un élément important dans l'étude de la question.

M. BURY: On trouve tous ces détails aux pages 75 et 76 du rapport de la Chambre où M. Chisholm donne un exposé très clair concernant le chemin de fer en cause ainsi que les mines qu'il était supposé desservir à l'origine, de même qu'une relation montrant comment l'entreprise a été ruinée.

M. ARMSTRONG: M. Camsell devrait s'y connaître. Il nous a laissé entendre qu'il y avait une quantité importante de charbon dans ce district.

M. CANTLEY: Je ne sais pas ce qu'il devrait savoir, mais je suis au courant des faits.

Le PRÉSIDENT: Cela clôt la question. Si quatre-vingt-dix pour cent du charbon des provinces Maritimes vient de Sydney, il n'y a pas lieu de s'arrêter à aucune autre zone houillère.

M. HOWDEN: Cela prouve assez bien le fait que le charbon maritime ne peut faire de concurrence au delà de Montréal ou d'Ottawa, au plus, à l'heure actuelle.

M. Gershaw:

Q. Vous avez étudié la question houillère pendant longtemps. Pourriez-vous suggérer un moyen par lequel on pourrait étendre le marché du charbon maritime plus à l'ouest?—R. Par l'attribution d'octrois ou par l'accroissement des droits, on arriverait certainement à étendre ce marché vers l'ouest.

Q. Vous ne pourriez pas suggérer des moyens de réaliser une économie en modifiant les méthodes de manutention, de traitement ou toutes autres méthodes de ce genre?—R. Je crois que l'on manipule ce charbon aujourd'hui au moyen d'un outillage moderne, mais le coût estimé du transport par eau sur les canaux pourrait être abaissé quelque peu par la concurrence.

M. Bury:

Q. Et la production en masse?—R. Cela ne montre pas d'une manière définitive, cependant, que vous pouvez faire concurrence au charbon américain à Toronto, par exemple.

Q. Qui pourrait nous faire connaître l'effet sur le coût du transport d'une expédition en masse qui conquérerait le marché du charbon industriel à Montréal et à Toronto, un mouvement en masse de, disons, un million ou un million et demi de tonnes chaque année. Qui pourrait nous faire connaître l'effet que ce mouvement en masse aurait ou pourrait avoir sur l'abaissement du coût du transport?—R. Je vous nommerai M. Playfair, de la *Canada Steamship Company.*

M. Armstrong:

Q. N'est-il pas vrai que le coût du transport est très bas entre Sydney et Montréal?—R. Oui, monsieur.

Q. A combien s'élève-t-il?—R. A environ 75 cents.

Q. Soixante-quinze cents la tonne. Alors, la plus grande partie du prix de la tonne est représentée par le prix d'extraction et celui de livraison au havre de Sydney?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous une idée du coût véritable de la tonne au puits de la mine?—R. Vous pourriez vous le procurer en vous adressant aux producteurs, monsieur.

M. HOWDEN: Le dernier témoin qui a parlé devant ce Comité a préféré ne rien dire au sujet du prix de transport jusqu'à Montréal.

M. ARMSTRONG: Le témoin actuel dit environ 75 cents.

M. Cantley:

Q. Votre chiffre de 75 cents représente le fret du charbon de Sydney à Montréal. Est-ce que cela comprend les frais qui doivent être payés à la Commission du Havre?—R. Non, monsieur.

Q. Il faut les ajouter?—R. Oui, monsieur, ainsi que les frais de déchargement.

M. BURY: J'allais vous le demander.

M. Bury:

Q. N'y a-t-il aucun autre port où ce charbon pourrait être apporté par eau de Sydney?—R. Québec, Trois-Rivières, où on le transporte déjà.

Q. Pourrait-on le transporter à Toronto par eau?—R. Dans de petits navires d'environ 2,000 tonnes de capacité.

Q. Et vous n'en connaissez pas le prix de transport?—R. Eh bien! oui, j'ai déjà de la correspondance à ce sujet.

M. Armstrong:

Q. M. Aird nous a donné à entendre que les navires qui sont affectés aujourd'hui au transport des céréales de Port-Colborne à Montréal sont aussi adaptés au transport du charbon, à leur voyage de retour, à Toronto et à Hamilton. Est-ce vrai?—R. Oui, monsieur.

Le Président:

Q. On peut le transporter à aussi bon marché qu'en péniches?—R. Bien, il est impossible, vous en conviendrez, de se rendre en péniches jusqu'à Toronto.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que les navires qui transportent actuellement du grain de Port-Colborne à Montréal peuvent, après avoir livré leur cargaison à Montréal, descendre à Sydney et prendre une cargaison de charbon et se rendre, sans transborder la marchandise, à Toronto et à Hamilton?—R. Oui, monsieur.

M. McLean (Melfort): Il ne serait pas économique de faire cela.

Le Président: C'est économiquement impossible.

M. Armstrong:

Q. Il serait moins coûteux de transborder le charbon à Montréal, à environ 40 cents la tonne que de descendre et rapporter une cargaison à 75 cents la tonne?—R. Vous avez entendu le dernier témoin dire qu'il croyait que le tarif ordinaire de transbordement à Montréal devait être de $1 à $1.20, si je ne m'abuse; mais il pourrait être réduit, d'après moi. Il y a à Toronto des droits de port qui seraient basés sur la somme d'affaires que vous pourriez atteindre, mais qui s'élèveraient au chiffre de 12 à 19 cents.

M. McLean (Melfort):

Q. Des frais de port à Toronto?—R. Oui, monsieur.

Q. Tandis qu'à Montréal ils s'élèvent à 7 cents?—R. Oui, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Y en a-t-il à Hamilton?—R. Eh bien! je crois qu'il n'y a aucune facilité à Hamilton, à l'heure actuelle, pour la manutention du charbon.

Q. Par eau?—R. Le charbon de l'ouest de la Virgine qui parvient à Hamilton est d'abord dirigé sur Toledo, puis il est transporté par eau jusqu'à Erie ou un autre des ports de lacs canadiens d'où il est expédié par voie ferrée jusqu'à Hamilton.

M. Garland:

Q. N'y a-t-il pas de facilités de transport par eau à Hamilton?—R. Je ne crois pas que Hamilton reçoive de charbon de cette façon. Leurs facilités de quayage sont insuffisantes.

Q. Il y en avait autrefois?—R. Je crois qu'il est actuellement question d'installer des docks à charbon; mais c'est bien là la manière dont on expédie le charbon à Hamilton à l'heure actuelle. En sus de vos droits de port, il faut que vous ajoutiez ceux d'aiguillage, et ces frais d'aiguillage sur les voies de service des usines s'élèvent de 60 à 90 cents la tonne.

M. Bury: C'est outrageant.

Le Témoin: Voilà les difficultés auxquelles vous avez à faire face quand vous cherchez à introduire le charbon néo-écossais.

M. Armstrong:

Q. Ces frais d'aiguillage s'appliquent au charbon américain de la même manière?—R. Le charbon américain vient en ligne directe, comme M. Aird vous l'a dit. A Montréal on pourrait l'expédier directement à 15 ou 20 différents points de la ville.

M. Flemming:

Q. Pour distribution?—R. Oui, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Et on ajouterait les frais d'aiguillage?—R. Dans certains cas on le ferait et en d'autres cas on ne le ferait pas.

M. Howden:

Q. Je ne saisis pas bien la chose, monsieur Hotchkiss. Vous dites qu'il n'y a pas de frais d'aiguillage sur le charbon qui est expédié directement par voie ferrée; est-ce bien vrai?—R. Oui, monsieur.

Q. Mais il y a des frais d'aiguillage sur le charbon déchargé des navires sur le quai?—R. Du havre aux différents endroits de la ville.

Q. Il est déposé sur le quai pour être chargé en wagons et distribué en ville? —R. Oui, monsieur.

Q. Et il y aurait, en outre, des frais de chargement sur les wagons?—R. Oui, assurément, parce qu'il faut l'enlever des navires ou des tas où il est accumulé.

M. McLean (Melfort): Les frais de chargement et de déchargement sont compris ensemble.

M. Howden: Le charbon est déchargé du navire sur le quai et, si on veut alors le distribuer par la ville, il faut le recharger sur des wagons de chemin de fer.

M. McLean (Melfort): Ces deux manipulations forment un seul item de frais, d'après M. Aird.

Le Président:

Q. Cela constituerait deux différents item de frais?—R. Oui, monsieur.

M. Howden:

Q. Ces deux item accroîtraient très sensiblement le prix, étant donné que vous avez à payer les frais de déchargement du navire sur le quai et ceux de chargement du quai sur les wagons: à combien s'élèveraient-ils?—R. Je ne crois pas avoir saisi votre question. Les frais seraient compris sous un item unique couvrant les manutentions jusqu'au wagon?

Q. Très bien, disons un item unique.—R. Cet item est généralement fixé à 50 cents. Maintenant, les frais d'aiguillage sont ceux de mutations du wagon à partir du quai jusqu'à l'usine, et ils s'élèvent à la somme de 60 à 90 cents.

M. Bury: Les frais d'aiguillage sont ceux de mutation du quai à l'usine.

M. Cantley: Prenez, par exemple, le cas de la *Massey Harris Company*; vous déchargeriez son charbon du navire sur les wagons de chemin de fer; ces wagons le transporteraient du quai à l'usine de la *Massey-Harris* ou à cent endroits différents, et ces frais de manutention et de mutation s'élèveraient à la somme de 50 à 90 cents, ce qui est exorbitant.

M. Garland: Et en sus de cela, il y a les frais de distribution.

M. Bury: Monsieur le Président, assurément nous ne devons pas dépasser le terrain où les charbons américains et canadiens se rencontrent sur le même pied. Lorsque vous touchez aux frais de distribution, vous vous trouvez sur ce terrain, parce que le charbon américain doit être distribué tout comme l'autre, et les frais de distribution à ce point régional seraient les mêmes pour les deux catégories de charbon. Je crois que nous devrions passer cette question, parce que la distribution est un facteur qui s'applique également au charbon américain et au charbon canadien.

M. Cantley: Voici la question: Un propriétaire de mine américain vend un millier de tonnes de charbon à la *Massey-Harris Company*. Ce charbon est chargé sur les wagons de chemin de fer à la mine et expédié directement à la *Massey-Harris Company*. Il n'y a aucuns frais d'aiguillage sur ce charbon; mais si l'on expédiait du charbon de la Nouvelle-Ecosse dans des navires de, disons, 2,000 tonnes, il faudrait le débarquer et payer des droits de port d'environ

19 cents, au lieu de 7 cents et demie à Montréal, et débourser des frais d'aiguillage jusqu'à l'usine de la *Massey-Harris Company* ou toute autre usine.

M. BURY: Je comprends parfaitement la chose.

M. CANTLEY: Et ces frais s'élèveraient de 50 à 90 cents la tonne.

M. BURY: Nous comprenons cela.

Le colonel CANTLEY: Voilà l'une des difficultés que nous ayons à éviter.

M. BURY: C'est là un grief contre les chemins de fer d'exiger des frais aussi élevés et contre la Commission du Havre également pour en faire autant.

M. ARMSTRONG: Je ne sache pas qu'on leur ait jamais demandé de réduire leur taux.

M. BURY: Qui a sur les droits de port à Toronto, le même contrôle qu'exerce la Commission des chemins de fer sur les taux ferroviaires? Je m'explique. On m'a laissé entendre que la Commission des chemins de fer pourrait accorder un tarif spécial ou qu'on pourrait lui donner instruction de traiter le charbon comme un produit essentiel à part et de fixer un tarif spécial sans pour cela renverser l'échelle des taux qui prévalent. Si, en ce qui regarde les tarifs de chemin de fer, il est justifiable de considérer le charbon comme un produit essentiel national qui doit, pour ainsi dire, être l'objet d'un traitement distinct des autres produits, ne pouvons-nous pas soutenir que le même principe s'applique aux droits de port? Naturellement, les tarifs de chemin de fer relèvent de la Commission des chemins de fer, mais en ce qui concerne les droits de port, pourquoi ne pourrait-on pas dire à la Commission du Havre: "Voilà un produit essentiel national, il faut le traiter comme tel?"

Le PRÉSIDENT: C'est vrai. Il nous incombe de poursuivre une enquête et de faire connaître les moyens propres à établir un marché pour le charbon canadien au Canada, et nous sommes à étudier les différents aspects de la question.

M. BURY: Mais vous ne saisissez pas le principe de mon argument, monsieur le Président.

M. MCLEAN (Melfort): J'aimerais que le Comité s'enquît des raisons du coût élevé des droits de port et autres questions similaires.

M. BURY: Mais existe-t-il une autorité qui peut faire vis-à-vis de la Commission du Havre ce que nous voulons faire vis-à-vis de la Commission des Chemins de fer? Y a-t-il une autorité qui peut faire vis-à-vis des commissaires du havre ce que nous recommandons de faire vis-à-vis des compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire enlever le charbon de la catégorie des produits essentiels ordinaires?

M. FLEMMING: Il serait mieux de consulter M. Church.

M. MCLEAN (Melfort): Je crois que la suggestion de M. Flemming à l'effet de consulter M. Church est excellente.

Le PRÉSIDENT: M. Ellis va pouvoir nous éclairer là-dessus. Je crois qu'on lui a déjà parlé de la chose. J'aimerais que M. Hotchkiss passât maintenant à la question du charbon domestique.

M. MCLEAN (Melfort): Avant que M. Hotchkiss ne passe à cette question, je voudrais l'interroger sur le transbordement du charbon à Montréal et sur le transport du charbon au moyen de vapeurs à destination irrégulière (tramp steamers) de Sydney à Toronto, par exemple. S'il est possible de transporter du charbon à travers l'océan jusqu'aux Grands Lacs, croirait-il qu'il est possible de transporter du charbon du Cap-Breton à Toronto, au moyen d'une certaine catégorie de vapeurs? Enfin, a-t-il déjà étudié la question?

Le TÉMOIN: Des hommes sensés en qui j'ai toute confiance m'ont assuré que cela n'était pas réalisable.

M. McLean (Melfort):

Q. Comment serait-il possible de transporter sans transbordement des céréales de Fort-William à Liverpool, par exemple, s'il est impossible de transporter du charbon du Cap-Breton à Toronto.—(Le témoin ne répond pas.)

[M. C. P. Hotchkiss.]

M. BURY: Cela dépend des dimensions du navire.

M. MCLEAN (Melfort): Mais un navire de mêmes dimensions peut transporter une lourde cargaison de charbon. Je parle des navires norvégiens qui allaient, il y a deux ans, de Fort-William à Liverpool.

M. BURY: Quel était leur tonnage?

M. MCLEAN (Melfort): Je n'en sais rien, cela importe peu.

M. CANTLEY: Je crois pouvoir en dire quelque chose. Quelques navires norvégiens prirent quelque part une cargaison de charbon à destination de la tête des Lacs; à cet endroit ils se chargèrent de céréales et retournèrent dans leur pays à la fin de la saison et ne revinrent pas au Canada pendant cette saison. La chose n'était possible que parce qu'ils transportèrent leur cargaison à la tête des lacs où ils chargèrent de céréales à destination de Rotterdam ou d'un autre port de mer européen. Ces transports ont été effectués en deux ou trois différentes saisons, mais toujours à la fin de chaque saison. D'autres navires sont venus, des navires étrangers qui se sont engagés dans le trafic des Lacs et ils ont, à l'automne rapporté une cargaison sans transbordement à Montréal.

M. BURY: Etait-ce du grain?

M. CANTLEY: Une cargaison de grain.

M. BURY: Quel était leur tonnage?

M. CANTLEY: Le tirant d'eau de ces navires était limité à 14 pieds et leur capacité était d'environ 2,000 tonnes. Ils trouvèrent de l'emploi sur les lacs et, en fin de saison, ils purent former une cargaison et rentrer dans leur pays. Il s'agit ici d'un trafic saisonnier qui ne concerne en rien le transport ordinaire pendant la saison entière.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, colonel, les navires engagés dans le transport du charbon de Montréal vers l'ouest par les voies fluviales uniques que l'on connaît, ne pouvaient prendre de cargaison d'au delà de 2,000 tonnes?

M. CANTLEY: Environ cette quantité.

M. BURY: Et ils n'étaient pas propres au transport des céréales outre mer.

M. MCLEAN (Melfort): Voici des navires norvégiens qui viennent sur les lacs pour s'engager au trafic des grains, ils ne font qu'un seul trajet en lourd. Si on les dirige vers les lacs pour y rester et transporter des céréales sur un seul trajet, ne sont-ils pas les navires tout désignés pour transporter du charbon à leur trajet de retour?

Le PRÉSIDENT: Mais ils traversent les Grands Lacs, monsieur McLean.

M. MCLEAN (Melfort): La question est celle-ci qu'ils doivent avoir une capacité limitée à 2,000 ou 2,500 tonnes sur les Lacs, où ils vont chercher du grain. Est-ce que ces mêmes navires ne pourraient pas accomplir un trajet avec une cargaison de charbon quand ils trouvent très profitable d'en faire un chargés de céréales?

M. BURY: Mais ils devront alors se rendre à Sydney à vide.

M. MCLEAN (Melfort): Soit Montréal, soit Sydney, peu importe.

M. BURY: A quel endroit déchargent-ils leurs céréales à l'heure actuelle à Duluth?

M. MCLEAN (Melfort): Je veux en venir à ceci que la moitié du temps ils naviguent à vide.

M. BURY: Ils se dirigent vers Fort-William et y prennent une cargaison de grains; où l'apportent-ils?

M. MCLEAN (Melfort): A l'un des ports de lac.

M. BURY: Où vont-ils ensuite chercher leur charbon?

M. MCLEAN (Melfort): A Fort-William d'où ils sont partis.

M. BURY: Pour y chercher du charbon?

M. MCLEAN (Melfort): Non, pour y chercher du grain. Le navire qui transporte des grains ne peut transporter du charbon en même temps. S'il transporte

du charbon de cet endroit à celui-ci (il indique) et qu'il en revient à vide, il pourrait assurément transporter quelque chose de cet endroit à celui-là.

M. BURY: Ce n'est que sur les voies navigables artificielles que son tonnage est limité à 2,000 tonnes?

M. MCLEAN (Melfort): Mais un navire d'un tirant d'eau limité à 14 pieds, qui franchit les canaux verra forcément son tonnage limité sur les Grands Lacs. Il pourrait porter une cargaison un peu plus lourde, mais l'écart ne serait pas très sensible.

M. GARLAND: Ces navires rapportent des minerais comme lest, à un prix très minime. Tous les navires transportant du charbon de Fort-William à Montréal et se rendant de là à Sydney ne se trouveraient pas dans la même situation. Je ne vois pas de similitude entre les deux catégories.

M. Armstrong:

Q. Avant de quitter la question du charbon industriel, monsieur Hotchkiss, vous nous avez donné à entendre que le coût du transport par eau de Toledo à Port-Arthur et Fort-William était de 40 cents; ce prix comprend-il les frais de chargement et de déchargement?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous étudié les facilités de chargement et de déchargement du charbon à ces ports? Dans l'affirmative, qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. Je crois y avoir vu les facilités les plus modernes qui soient en tout autre endroit du continent.

Q. Où?—R. A Toledo et à Newport-News.

Q. Vous avez vu leur organisation. A quel prix opèrent-ils le chargement et le déchargement?—R. A Newport-News, ces opérations coûtent 5 cents la tonne.

Q. Les opérations de chargement et de déchargement?—R. Celles de chargement.

Q. Des convois sur les navires?—R. Oui. A Toledo, le chargement coûte 8 cents la tonne.

Q. Avez-vous une idée de ce que coûte le déchargement à l'autre extrémité du trajet?—R. Je sais que le prix qu'on y demande généralement est de 50 cents la tonne. Tout dépend de la quantité à manipuler; il y a plusieurs autres facteurs qui entrent en jeu; mais je crois que le prix généralement accepté est de 50 cents, lorsqu'il s'agit d'un gros tonnage.

Q. Seriez-vous surpris qu'un témoin vienne ici nous démontrer qu'en plusieurs cas ce déchargement se fait pour 6 ou 8 cents la tonne?—R. J'ai fait une étude assez fouillée des frais de déchargement.

Q. A quels endroits?—R. A certaines de nos usines les plus importantes et j'ai l'assurance que ce chiffre de 50 cents est à peu près exact.

Q. Quelles sont ces usines?—R. Je vous conseillerais de consulter à ce sujet certains hauts fonctionnaires au service de chemins de fer qui chaque année, transportent des centaines de milles tonnes de charbon. Je sais qu'on a estimé, dans certains cas, des frais de déchargement à la somme minime de 25 cents la tonne, mais le chiffre de 50 cents est calculé sur une base loyale d'affaires. Dans le déchargement d'un navire cela pourrait revenir meilleur marché de décharger quelques tonnes à quelques sous de moins, mais il y a ces frais supplémentaires qui font qu'il n'est pas économique de se baser sur certains chiffres relativement au déchargement des navires, sauf dans certaines conditions.

M. Flemming:

Q. N'est-ce pas un fait que la quantité manutentionnée et les facilités de la manutention déterminent le coût de la manutention de votre charbon?—R. Oui, monsieur. Par exemple, les frais imposés par un havre, c'est-à-dire, le loyer, dans le cas d'une compagnie importante pourrait s'élever jusqu'à $70,000 par année. Si ces frais s'élèvent à ce montant pour 70,000 tonnes de charbon, la

manutention est passablement dispendieuse. Si la manutention s'élève à un demi-million de tonnes, c'est autant de gagné.

Q. Est-ce que vous incluez ces frais de déchargement de 50 sous par tonne? —R. Oui, cela fait partie des frais de déchargement.

M. Armstrong:

Q. Mais nous allons supposer que la *Imperial Oil Company* qui emploie 250,000 tonnes à Sarnia, ainsi que la compagnie salinière importante de l'autre côté de la rivière Sainte-Claire, qui en prend un demi-million, nolise des navires, parce que cette question est réglée définitivement par l'emploi d'un navire à déchargement automatique, et que les frais de déchargement sont alors de huit à dix sous, qu'en diriez-vous?—R. Il y a aussi d'autres frais.

Q. Je vous parle des frais réels pour le déchargement du charbon?—R. C'est le chiffre accepté parce qu'il faut tenir compte de tous ces autres frais.

Q. Pas dans le cas de ces corporations privées, dont je vous ai parlé?—R. Je crois qu'elles ont construit un dock.

M. BURY: Nous ne nous occupons pas des corporations privées ayant leurs propres facilités de mise en dock et d'entreposage, et du reste.

Le TÉMOIN: Cela leur coûte autant que dans le cas d'une compagnie privée.

M. McLean (Melfort):

Q. Ces frais de 50 sous comprennent le chargement dans les wagons, n'est-ce pas?—R. C'est le chiffre général qui couvre le charbon qu'il faut amonceler, et le charbon qui est chargé dans les wagons, si je comprends bien.

Q. Si vous veniez me trouver et me disiez: "J'ai besoin de tant de centaines de milliers de tonnes de charbon cette année; je désire que vous me donniez un prix pour le déchargement de ce charbon, et j'en accepterai la livraison de telle manière qu'elle comportera l'entreposage d'une certaine quantité. En faisant les calculs il faut tenir compte de la célérité dans le déchargement des navires. Il faut reprendre une certaine quantité de ce charbon et l'entreposer alors qu'une certaine autre serait chargée directement dans les wagons. Les frais de ce service s'élèveraient à près de 50 sous. Est-ce que ces frais comprendraient le déchargement du charbon du navire, son entreposage et son transport?—(Le témoin ne répond pas.)

M. BURY: Ces frais comprennent non seulement le déchargement du charbon hors des navires, son chargement dans les wagons, mais ils comprennent également les frais supplémentaires pour l'entreposage et la mise en dock?

Le TÉMOIN: Certainement. Il y a un autre point à mentionner relativement à ces navires à déchargement automatique; j'en connais deux qui naviguent sur les canaux dans la partie orientale du pays. Leur usage est limité. Ils s'amarrent à un dock et ils ne peuvent placer leur cargaison de charbon à plus de 40 pieds en arrière du dock.

M. Armstrong:

Q. C'est de la stupidité.—R. Cette distance varie entre 30 et 40 pieds. Il faut avoir soit beaucoup d'espace sur le quai afin de décharger rapidement une grosse quantité, ou il faut que ce charbon soit ramassé et poussé en arrière par des machines établies sur le rivage. Je pense que la réponse la plus efficace quant à savoir si c'est meilleur marché de se servir de navires à déchargement automatique lorsqu'il s'agit de fortes quantités, est le fait que ceux qui font venir de grandes quantités de minerai ne s'en servent pas pour en effectuer le déchargement.

Le Président:

Q. Les acheteurs de minerai ne s'en servent pas?—R. Non, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Pas du tout?—R. Cela pourrait arriver; tout dépend des conditions auxquelles on a à faire face. On pourrait s'en servir à Kingston, où l'on ne met qu'une petite quantité de charbon sur le dock.

M. Bury:

Q. Quand il s'agit de grosses quantités et de transports considérables, le moyen le plus économique c'est d'établir des facilités de transport sur le dock lui-même?—R. C'est l'avis de M. Aird.

M. ARMSTRONG: Je suggérerais que l'on mentionne cela au citoyen d'Owen-Sound qui viendra ici.

M. MCLEAN: De quelles facilités parliez-vous, monsieur Armstrong?

M. ARMSTRONG: J'ai en ma possession certaines lettres, provenant, par exemple, de la compagnie salinière la plus importante des Etats-Unis sur la rivière Sainte-Claire. Elle a des docks à elle. C'est une corporation privée importante. Si je comprends bien, elle a conclu un contrat pour qu'on lui fournisse 500,000 tonnes de charbon cette année même. Elle a fourni une estimation précise du coût du déchargement de cette houille à son usine, et, si je me rappelle bien, il est d'à peu près huit sous par tonne. Il s'agit d'un déchargement effectué à l'aide d'une de ces machines à décharger dont le navire est muni. M. Hotchkiss doit savoir que ces machines sont employées dans une bien plus grande mesure. De fait, elles n'ont été inventées que depuis les quelques dernières années. Ce sont les machines les plus modernes. Je pourrais aussi mentionner la *Imperial Oil Company*, la *Sugar Refinery Company* et d'autres.

Le Président:

Q. Avez-vous vu ces facilités pour le déchargement, monsieur Hotchkiss?—R. Non, monsieur. Mais j'en ai parlé à des gens qui s'en sont servi, et ils me disent avoir constaté que l'emploi des machines sur le rivage est plus économique pour la manutention de quantités considérables sur un dock.

M. ARMSTRONG: J'ai déjà écrit au correspondant de la Chambre de Commerce pour lui demander de nous avertir lorsque cette commande sera déchargée à l'usine de la *Imperial Oil* à Sarnia, afin que le Comité la voie et visite aussi l'usine de salinage et quelques autres. Toutefois, je comprends que M. Hotchkiss a d'autres renseignements à nous donner.

M. BURY: Est-ce que l'homme d'Owen-Sound s'en vient ici?

M. ARMSTRONG: Il y vient, si je comprends bien, pour nous dire combien le déchargement de cette houille est facile, aussi bien que la houille de l'Alberta, à Fort-William et Owen-Sound.

Le Président:

Q. Avant de laisser la situation relative à la houille industrielle, monsieur Hotchkiss. On emploie de très grandes quantités de houille industrielle dans le nord de l'Ontario; la demande pour cette houille va en augmentant. N'est-il pas possible de faire venir heureusement et économiquement la houille industrielle de l'Alberta dans la région minière de l'Ontario septentrional, pour y faire la concurrence à la houille américaine?—R. Non, monsieur. Je répondrais négativement, dans les circonstances actuelles.

Q. Pouvez-vous nous dire approximativement quel serait le tarif de transport sur la houille industrielle, transportée de Drumheller à Cochrane?—R. La houille de Drumheller n'est pas de la houille industrielle.

Q. N'y a-t-il pas de la houille industrielle à Drumheller?—R. Non, monsieur.

Q. Cette étendue le long des chemins de fer Nationaux du Canada ne renferme-t-elle pas de la houille industrielle?—R. Certaines mines ont vendu leur charbon menu dans ce but à très bas prix, pour de la force motrice.

[M. C. P. Hotchkiss.]

Q. Mais il ne ferait pas l'affaire dans l'Ontario?—R. Non, monsieur.

M. Flemming:

Q. Je vois que le taux de Timmins à Montréal est de $4.45; quel serait-il de la Pennsylvanie à Timmins?—R. Je pense que ce serait un taux combiné. Je vais vous le calculer. Je pense que la houille peut être probablement amenée à Byng-Inlet par eau, et de là à Timmins.

Q. Où se trouve Byng-Inlet?—R. Sur la baie Georgienne.

Q. Est-ce qu'elle serait transportée de là à Cochrane?—R. Le *C.P.R.* y a des raccordements. Je crois qu'il se fait de la concurrence au sujet d'une partie de ce commerce septentrional entre Byng-Inlet et Port-Arthur. Le *C.P.R.* est rendu à Byng-Inlet et les chemins de fer Nationaux du Canada ont une ligne unissant Port-Arthur à cet endroit.

M. Armstrong:

Q. Vous avez beaucoup voyagé aux Etats-Unis au cours de vos investigations concernant le transport de la houille. Avez-vous d'autres recommandations à faire outre celles que vous avez déjà insérées dans le rapport?—R. Je ne le crois pas. Je possède bien d'autres renseignements, à la disponibilité, naturellement, du Comité.

Q. Avez-vous vous-même fait un rapport pour le ministère?—R. Voulez-vous dire si j'ai fait un rapport relatif à mon voyage aux Etats-Unis?

Q. Oui.—R. Oui, monsieur.

M. HOWDEN: Les dépositions que nous avons entendues aujourd'hui, monsieur le Président, ont été d'une nature très précise. Je pense qu'elles sont très instructives, mais malheureusement elles n'ont trait qu'aux gisements de houille industrielle.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous avions l'intention de faire, de manière à disposer tout à fait de la question.

M. HOWDEN: J'allais dire que si le témoin peut nous donner des renseignements aussi précieux sur la situation relative au charbon domestique, le Comité ferait aussi bien de l'entendre.

Le PRÉSIDENT: Nous l'entendrons, mais nous allons d'abord disposer entièrement de la question du charbon industriel.

M. HOWDEN: Est-ce que nous pouvons faire revenir ce témoin ici?

Le PRÉSIDENT: Certainement, afin d'entendre son témoignage sur le charbon domestique. Nous allons donner tout le temps nécessaire à M. Hotchkiss, afin qu'il puisse étudier la question de l'anthracite aussi bien que celle de la houille industrielle.

M. CANTLEY: Je suggérerais qu'à la prochaine réunion il nous communique un plus grand nombre de renseignements généraux en ce qui concerne le transport du charbon aux Etats-Unis; son prix de revient aux mines et quelques détails concernant leur exploitation.

M. Cantley:

Q. Vous avez aussi fait des investigations aux mines, n'est-ce pas?—R. Oui, j'ai fait des investigations sur l'exploitation des mines, mais je crois que vous trouverez tout ou presque tout ce qui se rapporte aux taux de transport sur cette carte murale.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hotchkiss peut vous donner ces renseignements basés sur cette carte. Le Comité va s'ajourner maintenant à mardi prochain.

Le témoin se retire.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 1er juin, à 11 heures du matin.

SALLE DE COMITÉ N° 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 1er juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources et des questions connexes, se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

M. E.-FRED MCCOURT est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Vous vous occupez du commerce de charbon?—R. Oui, monsieur. Je suis le président de la *Canadian Industrial Coal Company, Limited,* de Montréal.

Q. Votre compagnie s'occupe de l'importation des charbons écossais et gallois?—R. Du charbon écossais.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de dire au Comité ce qui vous a induit à vous lancer dans le commerce d'importations des charbons écossais et gallois.—R. Dans l'hiver de 1923 ma compagnie a constaté l'impossibilité de se procurer une qualité convenable d'anthracite américain en payant le prix fondamental demandé par les compagnies régulières. La majeure partie de ce charbon était de qualité plus ou moins inférieure. Il s'effritait dans la manutention. Je suis allé en Angleterre et j'y ai constaté que l'anthracite était beaucoup plus pur.

Q. En quelle année était-ce?—R. En janvier 1923. Il était de bien meilleure qualité, et nous avons résolu de l'importer à Montréal. Nous en avons fait venir environ 35,000 tonnes cette année-là. Nous avons eu quelques difficultés à persuader nos clients à s'en servir, mais l'année suivante nous avons doublé la quantité importée. L'an dernier nous avons doublé la quantité que nous avions importée l'année précédente. Cette année, si la chance nous favorise et si la grève se termine, nous nous attendons à doubler de nouveau cette quantité.

Q. Vous avez d'abord importé du charbon gallois?—R. Nous avons reçu du charbon gallois en 1922, durant la grève aux Etats-Unis.

Q. Combien en avez-vous importé pour 1925?—R. Environ 100,000 tonnes.

M. Cantley:

Q. Est-ce là le chiffre importé par votre propre compagnie?—R. Oui.

Q. Ce n'est pas le total des importations?—R. Non, monsieur.

Le Président:

Q. Combien de maisons différentes que vous connaissez s'occupent de ce commerce?—R. Il y a la *Canadian Importing Company;* la *F. F. Weaver Company;* la *International Coal Corporation,* de Montréal; je n'en connais pas d'autres à l'heure actuelle. Il y a la *Butterworth Company,* à Ottawa. Nous approvisionnons de même que l'an dernier la *Milne's Company,* de Toronto.

Q. Pouvez-vous nous donner la quantité approximative de charbon de cette catégorie importée au Canada?—R. Je vois que d'après les statistiques il y a eu l'année dernière des importations totales de 600,000 tonnes de charbon gallois et écossais.

Q. Avez-vous les chiffres pour 1923?—R. En 1923, si ma mémoire est fidèle, les importations se sont élevées à environ 300,000 tonnes.

M. Cantley:

Q. C'est tout de l'anthracite?—R. Oui, monsieur, en 1924?

Le Président:

Q. En 1924?—R. Oui. En 1923 nous avons été pratiquement les seuls importateurs.

LE PRÉSIDENT: Monsieur Cantley, voulez-vous interroger le témoin?

M. Cantley:

Q. Quelle comparaison établissez-vous entre le charbon anthracite anglais considéré dans son ensemble, à savoir le charbon écossais et gallois, et le charbon américain?—R. L'anthracite anglais a un rendement d'environ 25 p. 100 supérieur.

Q. Veuillez nous expliquer cela.—R. Il est exempt d'ardoise, de pierre et autre matières inutiles. La quantité de cendres qu'il laisse varie de 4 à 7 p. 100 contre une moyenne de 10 p. 100 pour le charbon américain.

Q. Son principal avantage réside dans l'absence de pierres et d'impuretés? —R. Oui, monsieur.

Q. Il est mieux préparé?—R. Oui.

Q. Quel fret payez-vous sur ce charbon?—R. Nous payons une moyenne d'à peu près 6/6.

Q. A combien s'élève la manutention à Montréal?—R. Notre manutention, en ne calculant que l'emploi des treuils et de la main-d'œuvre, est légèrement inférieure à 30 sous par tonne nette.

Q. Ceci n'est que pour le déchargement?—R. Oui, rien que pour le déchargement; cela ne comprend pas le loyer ou les frais supplémentaires.

Q. Quel est le coût de l'entreposage?—R. L'entreposage nous coûte dix sous le pied carré par année.

Q. Quels sont les frais de quayage?—R. Ils sont d'à peu près huit sous la tonne.

Q. Huit?—R. Oui, huit.

Q. Quel est le total des frais y compris le déchargement, le loyer et l'espace pour l'entreposage, et les frais de quayage?—R. A peu près soixante-quinze sous par tonne; c'est-à-dire, en comprenant les frais supplémentaires

Q. A combien s'élève le déchet dans la manutention?—R. Nous calculons environ $1\frac{1}{4}$ p. 100, quelquefois un peu plus, quelquefois un peu moins.

Q. Quand vous dites cela, est-ce que vous parlez d'une cargaison que vous recevez et que vous distribuez pratiquement sur-le-champ, ou si vous parlez de vos pertes totales pendant toute la saison, disons, à partir de l'ouverture de la navigation, jusqu'à ce que vous ayez vendu le dernier morceau de ce charbon, en avril de l'année suivante?—R. Oui, monsieur, la moyenne est d'environ $1\frac{1}{4}$ p. 100 pour toute la période. Ce chiffre s'est déjà élevé jusqu'à 2 p. 100 et il est descendu jusqu'à 1 p. 100, lorsque nous pouvions peser des cargaisons individuelles.

Q. Vous vendez à l'heure actuelle seulement de l'anthracite?—R. De l'anthracite écossais.

Q. Quel pourcentage de déchet avez-vous trouvé dans le cas de la houille?—R. De une demie à 1 p. 100. J'ai fait partie de la *Dominion Coal Company* à Montréal durant plusieurs années et c'était la moyenne générale.

Q. Cela me surprend plutôt; j'aurais cru que la moyenne du déchet de la houille aurait été plus du double de celle de l'anthracite.—R. Ce n'est pas ce que j'ai constaté.

Q. Ne croyez-vous pas que cela soit exact?—R. Je ne puis vous parler que de ce que j'ai constaté. Nous avons reçu du charbon américain sur lequel il manquait 2 p. 100 du poids indiqué par le chemin de fer.

Q. Je ne vous parle pas du charbon transporté par voie ferrée, je vous parle de celui transporté par eau.—R. Il est déversé des balances des chemins de fer dans les océaniques.

Q. Par exemple, un navire arrive chargé de charbon anglais ou américain ou quoi que ce soit — je parle du charbon bitumineux — dites-moi quel est le pourcentage de déchet sur, disons, 1,000 tonnes? Il y a un chargement de 1,000 tonnes, et lorsque vous l'avez vendu, quel est, selon vous, votre déchet total de houille?—R. C'est quelque peu difficile de répondre à cette question parce que nous nous basons sur notre expérience.

Q. C'est seulement une question d'opinion.—R. Par exemple, lorsque le charbon anglais est déversé dans le navire, il a été pesé sur des wagons par quantités de huit à dix tonnes. A Newport-News les pesées varient de 60 à 70 tonnes. Naturellement, le nombre des unités qui entrent dans la cargaison a un rapport important. Est-ce cela que vous vouliez savoir?

Q. Ce n'est guère cela. Voici ce que je veux savoir: Vous achetez mille tonnes ou trois mille tonnes, ou une cargaison de huit mille tonnes, selon le cas; vous la manutentionnez sur le dock et elle est transportée par petites quantités de temps en temps, pendant une période de quelques mois; à combien pensez-vous que le déchet s'élèverait?—R. Sur de la houille?

Q. Oui.—R. De une demie à 1 p. 100.

Q. Je crois qu'il s'élèverait à près de 5 p. 100.—R. Je n'en ai jamais eu autant.

Q. J'en ai vu plus d'un p. 100 emporté par le vent lors du déchargement et je crois que vous avez dû être témoin de cela, lorsque le charbon est jeté à bas des bennes qui sont de soixante à soixante-dix pieds au-dessus du sol. Lors d'un gros vent j'ai vu le poussier emporté dans une quantité formant plus de 1 p. 100 de toute la cargaison.—R. Je n'ai jamais vu cela.

M. Bury:

Q. Dans la comparaison que vous faites en ce qui a trait au déchet sur l'anthracite, vous le placez exactement sur le même pied que la houille?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel chiffre de déchet avez-vous donné sur l'anthracite?—R. $1\frac{1}{4}$ p. 100. Habituellement, c'est un charbon plus sec.

Q. Et d'après la même base, à combien s'élève le déchet sur la houille?—R. De une demie à 1 p. 100.

M. Armstrong:

Q. Quel est le prix de revient du charbon à la mine?—R. Il varie naturellement avec sa situation.

Q. Je parle de l'anthracite écossais. Vous en auriez une idée.—R. C'est une transaction commerciale.

Q. Cela se pourrait. Peut-être ne devrais-je pas vous poser cette question, mais nous sommes désireux d'avoir une idée du coût de l'extraction du charbon, par exemple, l'anthracite écossais. Ne pourriez-vous pas nous donner une idée de ce qu'est le prix de revient à la mine et puis le coût du transport de la mine au dock et du dock à votre dock?—R. Ce serait quelque peu difficile sans chiffres. Je vais vous en donner le motif. On importe le charbon écossais ici, les grosseurs étant mélangées. Le charbon gallois et l'américain arrivent ici classifié. Nous ne classifions pas notre charbon. Tout ce que nous faisons après l'avoir reçu c'est de le cribler et de l'envoyer au client en grosseurs mélangées.

Le Président:

Q. Il est livré au client en grosseurs mélangées tel que vous le recevez?—R. Oui.

Q. Seulement pour le charbon écossais?—R. Oui. Je ne saurais répondre de manière à vous donner la moyenne du coût réel.

Q. Quelle est la proportion du charbon écossais manutentionné en comparaison du gallois?—R. D'après les statistiques le nombre de tonnes expédiées au Canada l'année dernière s'est élevé à 600,000. Nous en avons reçu 100,000.

M. Bury:

Q. Lorsque vous parlez du coût à la mine, je ne sais trop ce que vous entendez; voulez-vous dire le prix de revient à la mine?—R. Nous n'avons que le prix, nous n'avons pas le coût.

Q. C'est ce que je veux savoir; c'est le prix, non pas le coût.—R. Oui, le prix. Nous n'avons aucunement les chiffres relatifs au coût.

M. Armstrong:

Q. Vous ne tenez pas à dire quels sont les prix à la mine?—R. J'aimerais autant ne pas les citer.

M. Gershaw:

Q. Le coût du transport s'élèverait à environ $2.37 la tonne?—R. Non, à peu près 6/6, ce qui fait $1.50.

Q. Et puis il y a des frais de 35c. au dock?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Dans quel port?—R. De Glasgow ou Grangemouth à Montréal.

Q. A quelle distance se trouvent les mines de Glasgow?—R. A environ 20 à 22 milles.

M. BURY: Ce qui nous intéresse réellement n'est-il pas le prix de l'anthracite écossais une fois déchargé à Montréal. Peu nous importe le prix, pour le simple motif que nous ne le contrôlons aucunement. Nous ne pouvons pas influencer les mineurs non plus que les propriétaires des mines écossaises, et nous ne pouvons pas non plus influencer le moindrement le coût du transport. Ce à quoi nous avons à faire face c'est la concurrence que nous subissons dans l'est du pays. Voici ce qui nous intéresse vraiment: Quel est le prix de l'anthracite écossais rendu à Montréal ou Toronto?

Le TÉMOIN: Vous voulez dire le prix de vente?

M. Bury:

Q. Oui.—R. Le prix de vente est de $16.75 par tonne nette, livrée non criblée à Montréal, pour l'anthracite écossais, en comparaison de $16.50 pour le charbon américain grosseur "stove", ce qui est la grosseur favorite, et $16 pour le "egg" et le "nut".

M. ARMSTRONG: Je ne puis pas comprendre pourquoi on s'oppose à déclarer le prix à la mine. Les propriétaires doivent avoir des prix, pas nécessairement les vôtres, qu'ils communiquent au public.

M. CANTLEY: Monsieur Armstrong, supposons que vous poseriez ainsi votre question: Quel est le prix déclaré de l'anthracite écossais f. à b. du navire?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

Le TÉMOIN: Je ne crois pas qu'il y ait un prix déclaré pour le simple motif que notre compagnie absorbe tout ce qu'on lui expédie durant l'été.

M. Cantley:

Q. Alors, je crains que nous allions être obligés de vous demander votre prix.—R. Nous recevons tout ce que nous pouvons.

Q. Quel est le prix de revient f. à b.?—R. Il est en moyenne de 42s à Montréal.

Q. Y compris le fret?—R. Oui.

Q. Mais ce prix ne comprend pas les frais de déchargement et de manutention?—R. Ou de la détérioration ou des pertes dans la manutention.

Q. Vous avez répondu à une autre question il y a un instant concernant le prix de vente. Est-ce que ce prix comprend la livraison au domicile du client?—R. Oui.

Q. Ou est-ce que ce prix est pour le charbon une fois déchargé sur le dock? —R. Ce prix comprend la livraison au domicile du client.

Le Président:

Q. C'est le prix coté pour l'anthracite américain à Montréal?—R. C'est le prix de vente au client.

Q. Ce prix comprend les frais de livraison en ville?—R. Oui, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que vos clients préfèrent l'anthracite écossais ou gallois à l'américain?—R. Nous constatons cela. Notre commerce a doublé chaque année depuis deux ans.

M. Bury:

Q. Est-ce que la qualité de l'anthracite américain s'est améliorée ou a empiré?—R. D'après ce que j'en ai vu, elle s'est maintenue.

Q. Depuis combien de temps?—R. Depuis plusieurs années.

Q. Depuis combien de temps dites-vous qu'il n'y a pas eu dépréciation dans l aqualité de l'anthracite américain livré ici?—R. Depuis sept ou huit ans, à ma connaissance. Il est à peu près le même.

Q. Et vous dites que les objections quant à sa qualité ont été faites également en tout temps depuis les sept dernières années?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Quelle machine employez-vous pour le déchargement?—R. Nous nous servons des grues de la Commission du port, les grues Browning.

Q. Les grues Brown?—R. Les grues Browning.

Q. Quelle est leur capacité?—R. Elles peuvent manutentionner environ 400 tonnes par journée de dix heures; c'est-à-dire, en descendant verticalement.

Q. Rien que 400 tonnes?—R. Chacune.

Q. C'est cela qui augmente le prix de la tonne de 30 sous?—R. Je ne crois pas qu'il serait possible d'effectuer le déchargement à beaucoup moins que cela. Nous faisons le déchargement de certains océaniques ayant cinq panneaux d'écoutilles avec cinq grues.

M. Cantley:

Q. Dans ce cas, combien déchargez-vous par jour?—R. De 1,000 à 1,500 tonnes.

Q. Je vous demande quelle quantité vous pouvez décharger de chacun des quatre ou cinq panneaux?—R. Environ 1,500 tonnes par jour jusqu'à ce que l'on parvienne à l'arrimage.

Q. C'est une moyenne de 300 tonnes par panneau d'écoutille?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Quel est le tonnage des navires?—R. Il varie entre 3,000 à 9,000 tonnes.

Q. Quelle est votre appréciation quant à la valeur relative de l'anthracite écossais et gallois?—R. J'hésite à dire ma préférence. Je vais parler de l'anthracite écossais. Il est extrait dans une petite houillère du voisinage de Stirling, à environ vingt milles de Glasgow, et sa qualité est uniforme. Dans le cas du charbon gallois il y a différentes veines, dont quelques-unes sont plus riches que d'autres, et naturellement, la moyenne générale du rendement de la cargaison dépendra de la proportion de la meilleure qualité de charbon qu'elle renfermera.

Q. Est-ce que vous importez de l'anthracite gallois aussi bien qu'écossais? R. Non.

Q. Vous n'importez que l'écossais?—R. Oui.

Le Président:

Q. Dans une grande mesure pour ce motif?—R. Non, c'est plutôt pour une raison commerciale; nous constatons que le charbon est de qualité uniforme.

M. Armstrong:

Q. Il se fait des importations considérables d'anthracite gallois?—R. Oui.

Q. De quel endroit les consignations partent-elles?—R. De Swansea.

Q. Elles partent toutes de Swansea?—R. Je dirais que oui; je n'ai jamais entendu dire que de l'anthracite était expédié de quelque autre endroit.

Q. Dans votre déposition, il y a quelques instants, vous avez mentionné un autre port?—R. Grangemouth, qui se trouve de l'autre côté de l'Ecosse.

Q. C'est en Ecosse. Je croyais alors que vous parliez du pays de Galles? —R. Je ne parlais que de l'Ecosse, monsieur.

Q. Je voulais éclaircir ce point. Vous nous avez dit quel était le prix de vente à Montréal; pouvez-vous nous dire ce qu'il est à Ottawa?—R. Je crois qu'il est de $19.50.

Q. Par tonne nette?—R. Oui.

Q. Livrée au domicile du client?—R. Oui, monsieur.

Q. Connaissez-vous les prix à Toronto?—R. Non, bien que j'y ai vendu du charbon.

Q. Vous y en avez vendu?—R. Oui.

Q. Est-ce que Toronto reçoit du charbon anglais?—R. Il y a déjà trois cargaisons qui y ont été expédiées.

Q. Comment est-il transporté de Montréal à Toronto?—R. Par trois navires qui ont été construits soit en Angleterre ou en Ecosse pour une compagnie de navigation de l'est. Ce sont des navires passant les canaux qui faisaient la traversée et ils ont transporté du charbon.

Q. Ils sont remontés jusqu'à Toronto?—R. Oui.

Q. Sans décharger leur cargaison?—R. Non.

Q. C'était une petite cargaison?—R. 2,000 tonnes.

M. Bury:

Q. C'étaient des charbonniers spécialement construits?—R. Non, des bateaux construits spécialement pour les canaux. Ordinairement, je suppose qu'ils transportent du grain à partir de Buffalo ou Port-Colborne à Montréal.

M. ARMSTRONG: Ils transportent du grain à Montréal et ils rapportent du charbon.

M. CANTLEY: Je pense que je puis vous interrompre ici même afin de sauver du temps. Ces navires ont été construits outre-mer pour le commerce des lacs. A leur premier voyage ils ont transporté du charbon à Montréal et ils ont ensuite remonté les canaux sans décharger leur cargaison. C'étaient de nouveaux navires et c'est la seule cargaison de charbon qu'ils ont transportée. On les a construits outre-mer pour le service des lacs.

Le PRÉSIDENT: Ils ne transportent pas régulièrement de charbon.

M. Howden:

Q. J'allais vous interroger concernant ce charbon que l'on vend à Ottawa. Dois-je comprendre que vous le détaillez à Ottawa?—R. Nous le vendons aux marchands locaux ici.

Q. Vous ne vous occupez pas du commerce de détail?—R. Pas à Ottawa.

Q. Mais à Montréal?—R. Du commerce de gros et de détail.

M. Armstrong:

Q. Vendez-vous le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Non, monsieur.

M. Flemming:

Q. Combien coûte le transport de Montréal à Ottawa?—R. $1.50 par tonne nette.

M. Cantley:

Q. Entièrement par voie ferrée?—R. Oui.

M. Flemming:

Q. Comment expliquez-vous la différence de $3.00 par tonne entre le prix de détail à Montréal et Ottawa?—R. Les détaillants locaux seraient en mesure de répondre à cela; je ne le pourrais pas.

Q. Ce sont les frais de distribution?—R. Oui.

M. Cantley:

Q. Est-ce que l'on a transporté par eau du charbon de Montréal à Ottawa récemment?—R. Pas que je sache.

Q. On l'a déjà fait?—R. Oui; c'était de la houille.

Q. Pourquoi n'en transporte-t-on plus maintenant?—R. Je suppose que cela dépend des taux. A cette époque, si je me souviens bien, les taux étaient de 70 sous par tonne nette.

Q. Mais le taux par voie ferrée n'a pas été abaissé dans l'intervalle?—R. Il est de $1.30.

Q. Mais le taux par voie ferrée n'a pas été abaissé?—R. Non, je crois que le taux par voie ferrée était alors de 90 sous; il y avait une différence de 20 sous.

Q. La différence est à l'heure actuelle bien plus considérable, mais savez-vous pourquoi l'on persiste à l'expédier par chemin de fer?—R. Je l'ignore, monsieur.

Le Président:

Q. Est-ce que ces trois consignations étaient les seules que vous ayez expédiées à Toronto?—R. J'ai envoyé une consignation l'an dernier.

Q. Par voie ferrée ou par eau?—R. Par eau.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de nous dire à combien s'est élevé le transport pour cette consignation entre Montréal et Toronto?—R. Entre 6/6 et 14 s.

M. Cantley:

Q. Je n'ai pas compris votre réponse.—R. La différence serait entre 6/6 jusqu'à Montréal, et 14 s. jusqu'à Toronto.

M. Bury:

Q. 7/6?—R. 7/6.

Q. Qu'est-ce que ces 7/6 représentent?—R. Le transport de Montréal à Toronto.

M. CANTLEY: Autrement dit, il en coûte davantage pour transporter du charbon de Montréal à Toronto que d'Ecosse à Montréal.

Le TÉMOIN: Environ 20 p. 100 de plus.

M. Armstrong:

Q. Combien coûte le transbordement des océaniques aux péniches?—R. Environ 50 sous.

Le Président:

Q. Vous avez toutes les facilités requises pour la manutention du charbon qui arrive et qui part de Montréal?—R. Oui, monsieur. Dans notre cas ce serait quelque peu difficile, parce que nous serions obligés de charger le charbon amoncelé sur le sol dans des camions et de le peser de nouveau.

M. Armstrong:

Q. Vous seriez obligés de le transporter sur un autre dock?—R. Afin de le mettre dans une autre péniche ou un autre océanique; c'est ce qui entraîne les frais de 50c.

M. Cantley:

Q. Faut-il décharger le charbon de l'océanique qui le transporte sur le dock et le charger ensuite sur une péniche?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que vous ne pourriez pas effectuer le chargement directement de l'océanique dans la péniche?—R. Impossible, les flèches de ces grues Browning ne sont pas assez longues pour y arriver.

Q. La chose est très faisable à l'installation de la Nouvelle-Ecosse?—R. Je crois que c'est faisable en ne se servant pas des godets.

Q. Cela se fait régulièrement; c'est-à-dire qu'on ne déchargerait aucunement le charbon, on pourrait le transborder dans des océaniques au bassin ou sur une péniche à côté, le charbonnier étant naturellement placé entre la péniche et le dock.—R. Nous ne pourrions faire cela.

M. Armstrong:

Q. Le chargement reviendrait bien meilleur marché, n'est-ce pas?—R. Bien meilleur marché, mais la difficulté consiste dans les pesées. A moins de consentir à accepter les pesées à destination, et alors elles se font par une autre personne.

M. Flemming:

Q. Cela ne se produirait pas si vous transportiez une cargaison complète?—R. Dans le cas d'une cargaison complète ce serait aussi bien de l'expédier directement.

M. Bury:

Q. Vous pourriez, par exemple, l'expédier dans deux navires?—R. Oui.

Le Président:

Q. Ce ne serait pas économique d'importer du charbon d'Ecosse dans des navires qui pourraient naviguer sur les Lacs?—R. Non.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que ces trois navires qui ont transporté du charbon d'Ecosse ont fait une traversée heureuse, et le charbon a-t-il été déchargé à Toronto en bon état?—R. Oui. Ces navires ont subi quelques avaries, parce qu'un navire passant par les canaux n'est pas aussi solidement construit qu'un océanique.

Q. Est-ce que, par exemple, les vaisseaux qui transportent du grain de Port-Colborne à Montréal ne pourraient pas revenir avec du charbon?—R. Facilement.

Q. Pourquoi ne le font-ils pas?—R. Parce que dans le cas du charbon anglais, il est d'une consistance bien plus friable que l'américain, et que si on le manutentionne très souvent, naturellement, il se brise en morceaux.

M. Bury:

Q. Vous parlez de l'anthracite anglais?—R. Oui. Il est bien plus friable que l'anthracite américain.

Le Président:

Q. Mais dans des conditions favorables, pourrait-on le transporter de Montréal à Toronto sans grande perte?—R. Oui, mais il s'ensuivrait une détérioration supplémentaire, qui serait peut-être importante.

M. Bury:

Q. Est-ce que cet anthracite anglais est plus friable que la houille de l'Alberta? Connaissez-vous la houille de l'Alberta?—R. Je n'en ai jamais vendu.

Q. Est-elle aussi molle et friable que le charbon bitumineux de l'est?—R. Je dirais qu'elle n'est pas aussi friable; naturellement, l'anthracite n'est pas aussi friable que le charbon bitumineux.

M. Gershaw:

Q. En ce qui concerne la durée de la source d'approvisionnement. Pourra-t-on se procurer du charbon pendant une longue période encore, ou s'il y a possibilité que la mine s'épuise?—R. Ce point n'a jamais même été discuté.

M. CANTLEY: Vous parlez de l'anthracite écossais, n'est-ce pas?
M. GERSHAW: Oui.

Le Président:

Q. La possibilité existe-t-elle d'une plus grande source d'approvisionnement disponible pour le Canada, puisque vous dites que vous acceptez tout ce que vous pouvez vous procurer?—R. Le tonnage a augmenté chaque année pendant trois ans; on est très désireux là-bas de trouver des débouchés ici.

M. Bury:

Q. Mais vous n'avez parlé que d'un gisement où l'on se procure ce charbon en Ecosse, vous n'en connaissez pas d'autres?—R. Il n'y en a pas d'autres de connus.

Q. Connaissez-vous l'étendue de ce gisement d'anthracite? Est-il important? —R. Je dirais qu'il mesure à peu près 25 milles carrés. Il se trouve dans des veines sous-jacentes, au-dessous du charbon bitumineux.

Q. Vous n'avez pas d'idée de la quantité; l'a-t-on évaluée?—R. Je ne le crois pas.

Le Président:

Q. Y a-t-il une limite à la quantité disponible au marché canadien?—R. Oui, nous essayons d'obtenir le plus que nous pouvons.

Q. Combien avez-vous obtenu?—R. Environ 100,000 tonnes l'an dernier.

Q. Est-ce que cette quantité pourrait être augmentée?—R. Oui, à moins que la grève ne dure trop longtemps.

M. Cantley:

Q. Savez-vous quelle est la production totale de cette région?—R. A peu près 700,000 tonnes.

Q. Vous en obtenez le septième?—R. Oui, mais nous obtenons le charbon en grosseurs pour le chauffage des maisons.

Q. Savez-vous quels sont les acquéreurs du reste de la production, quels sont vos concurrents pour l'achat de ce charbon?—R. Les brasseries et les distilleries en consomment de très fortes quantités, de même que les serres; ce sont virtuellement les plus gros consommateurs à part nous-mêmes.

Q. Cette consommation se fait entièrement en Ecosse?—R. Oui. Nous importons ce que l'on appelle des " Pearls ". Leur grosseur se compare au charbon " buckwheat " et " pea " du charbon américain. Nous avons commencé à le cribler de cette grosseur cette année et naturellement, nous en obtenons une plus forte quantité.

Q. Est-ce que ces grosseurs " pearls " sont lavées?—R. Elles le sont toutes.

Q. Combien cet anthracite coûte-t-il?—R. Environ 24s. bord à quai à Montréal.

Q. Et combien pour les grosseurs plus considérables?—R. 42s.

Le témoin se retire.

M. R.-C. VAUGHAN est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Monsieur Vaughan, vous avez peut-être préparé une déclaration que vous préféreriez communiquer au Comité?—R. Non, monsieur le Président, parce que je ne savais pas exactement ce que le Comité désirait. Si le Comité le désire, je pourrais probablement expliquer en quelques mots ce que sont nos besoins en fait de charbon et comment nous pouvons le transporter d'une côte à l'autre. J'ignore si cette carte va faire mon affaire. J'ai ici ma propre carte que j'ai préparée.

Q. Aimeriez-vous à ce qu'on la suspende ici?—R. C'est une petite carte.

M. BURY: Je ne crois pas que le sténographe connaisse les titres de M. Vaughan.

Le TÉMOIN: Je suis le vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. CANTLEY: Et agent acheteur en chef en tant qu'il s'agit du charbon.

Le TÉMOIN: Je vais laisser cette carte à la disposition des membres du Comité afin qu'ils puissent la consulter. Elle indique les différentes espèces de charbons employés au Canada.

M. Flemming:

Q. Un instant, s'il vous plaît; vous allez nous parler des différentes sortes de charbons employés par les chemins de fer Nationaux du Canada?—R. Oui.

Q. Vous ne vous servez que de charbon bitumineux?—R. Oui.

Q. Nous aimerions à ce que vous divisiez votre exposé en trois parties. D'abord en ce qui a trait au charbon qui arrive de l'Est, c'est-à-dire, de la Nouvelle-Ecosse ou d'ailleurs dans l'est et la quantité que vous employez. Puis en ce qui concerne la quantité de charbon bitumineux que vous employez dans les régions centrales, et enfin l'usage que vous faites du charbon de l'Alberta dans l'Ouest.—R. Je vais suivre ce plan. Je devrais d'abord dire que nous acceptons sur toutes nos lignes de l'Est des livraisons du charbon de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick par voie ferrée. Nous en transportons par eau plusieurs centaines de milliers de tonnes jusqu'à Lévis. Il est distribué dans cette région-là. On en expédie une certaine quantité dans le nord et une autre est expédiée jusqu'ici. Nous nous servons exclusivement de charbon canadien à Montréal où il est transporté par charbonniers durant l'été. Nous nous servons exclusivement de charbon canadien jusqu'à Ottawa vers le nord, et jusqu'à Brockville, vers l'ouest. Nous avons constaté que telles étaient les limites où nous pouvons employer avantageusement le charbon canadien profitablement. Je pourrais dire que nous nous servons aussi de charbon canadien jusqu'à cette limite.

M. Bury:

Q. Lorsque vous dites "jusqu'ici", le sténographe ne peut vous comprendre. —R. Nous employons le charbon canadien jusqu'à Brockville et Ottawa à l'ouest sur nos lignes du sud, et nous nous en servons aussi loin à l'ouest que Cochrane sur notre ligne transcontinentale. Ces endroits sont les limites auxquelles nous avons constaté pouvoir nous servir du charbon canadien économiquement. De fait, nous dépassons la limite en nous servant de charbon canadien jusque-là, ce serait réellement plus économique pour nous de nous servir de charbon américain à quelques-uns de ces endroits.

M. Armstrong:

Q. Vous voulez parler du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui. Je pourrais dire qu'il n'y a qu'une entreprise dans la Nouvelle-Ecosse qui possède les facilités et la qualité de charbon pouvait être expédié par eau, c'est la *British Empire Steel Corporation.* Elle contrôle toutes les mines ayant du charbon résistant à la manutention et de qualité propre à faire face à la concurrence.

M. Flemming:

Q. Et vous en faites la distribution de ces deux endroits, Lévis et Montréal? —R. Oui.

Q. Des consignations par eau?—R. Oui.

Q. Et vos approvisionnements dans l'Est se font tous par voie ferrée?—R. Nous recevons du charbon de presque toutes les mines là-bas, selon la localisation de leur région, ce qui veut dire le plus court parcours jusqu'au chemin de fer.

Q. Il y a un certain nombre de mines là-bas dont le charbon est de qualité tout à fait inférieure, mais quelquefois, cela signifie un plus court parcours pour nous approvisionner de ce charbon et c'est aussi une question d'habitude, je suppose, car le chemin de fer a acheté du charbon provenant d'un certain nombre de ces mines depuis 30 ou 40 ans et nous l'achetons encore.

Q. Avez-vous étendu votre limite du côté de l'ouest?—R. Oui. Je pourrais dire que l'année dernière la limite à laquelle nous nous servions de notre charbon de la Nouvelle-Ecosse était pratiquement Montréal. Cette année nous l'avons étendue à Brockville, c'est-à-dire, que nous avons fait un approvisionnement de 150,000 tonnes d'autre charbon de la Nouvelle-Ecosse afin de faire face aux besoins de ces deux endroits cette année.

Q. Et quelle est approximativement la totalité de l'emploi que vous faites du charbon de la Nouvelle-Ecosse ou de l'est entre les endroits que vous avez nommés?—R. Vous voulez parler de notre consommation de charbon de la Nouvelle-Ecosse?

Q. Oui?—R. Je crois qu'elle s'élève à près de 1,600,000 tonnes.

M. CANTLEY: Je n'ai pas entendu cette question.

M. Flemming:

Q. Quelle est la quantité de charbon de l'Est employée par les chemins de fer Nationaux du Canada dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et aussi à l'ouest qu'on l'emploie?

M. CANTLEY: Un million et demi de tonnes?

Le TÉMOIN: Oui. Je pourrais faire remarquer à ce sujet, que jusqu'à cette année, nous recevions d'autre charbon à Portland, c'était du charbon américain et du charbon de lest provenant de navires qui s'y rendaient. Mais cette année nous avons fait une proposition à la *British Empire Steel Corporation*, nous lui avons donné l'occasion de faire face à cette concurrence, ce qu'elle a fait—à perte pour elle-même a-t-elle assuré—et nous prenons ce charbon provenant de mines canadiennes pour nous en servir dans la région de Portland. Nous payons un droit de 50s. la tonne lorsqu'il entre aux Etats-Unis, mais nonobstant cela, la *British Empire Steel Corporation* a fait face à la concurrence.

Le Président:

Q. Mais elle a dit qu'elle perdait de l'argent?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Vous ne savez pas combien elle a perdu?—R. Non.

Q. Est-ce qu'elle perdait le montant de la douane?—R. Elle prétend que c'est à peu près ce qu'elle perdait.

M. Cantley:

Q. Dois-je comprendre que vous avez dit que vous payez un droit de 50 s. par tonne sur le charbon que vous avez apporté du Cap-Breton à Terre-Neuve et dont vous vous servez sur vos lignes de Portland à Montréal?—R. Oui, monsieur. Nous sommes obligés de le payer au gouvernement américain. Le charbon avait coutume d'entrer en franchise du Canada aux Etats-Unis.

Q. Quelle partie de ce parcours se trouve en territoire américain et quelle partie au Canada?—R. Il y a environ 150 milles en territoire américain.

Q. Et combien au Canada, 300?—R. Non, la distance est d'environ 150 milles dans chaque pays; 298 milles en tout.

M. CANTLEY: C'est étrange et j'aimerais à attirer cela à l'attention du Comité. Voici un chemin de fer canadien qui exploite une ligne de Montréal à Portland. Il transporte aux Etats-Unis du charbon canadien et le gouvernement américain prélève un droit de 50 s. la tonne sur celui-ci.

Le Président:

Q. Ce charbon va aux Etats-Unis?—R. Tout ce charbon est consommé aux Etats-Unis.

M. Cantley:

Q. Il ne peut pas être tout consommé si la locomotive parcourt 150 milles en territoire américain et 150 milles en territoire canadien?—R. Nous apportons une quantité suffisante de charbon pour subvenir aux besoins du territoire américain. Nous employons l'autre à partir de Montréal.

Q. Vous approvisionnez la région orientale à partir de Montréal?—R. Oui. Tout ce territoire-ci est approvisionné par du charbon provenant des Etats-Unis.

M. Bury:

Q. Quel territoire?—R. Celui marqué en rouge.

M. Armstrong:

Q. Nommez les endroits.—R. De Brockville à l'est, d'Ottawa à l'est, de Cochrane à l'est et de Winnipeg à l'ouest.

M. Cantley:

Q. Pourrais-je vous soumettre un point avant que je l'oublie? Vous avez entendu parler de la douane que l'on exige sur le charbon employé par les chemins de fer Nationaux du Canada. Quelquefois des océaniques arrivent à Montréal et dédouanent du charbon américain pour en remplir leurs soutes. Ils consomment ce charbon, quel que soit le lieu de leur destination, à partir de Montréal. Est-ce que cet arrangement est juste?

Le Président:

Q. La douane est payée sur le charbon américain apporté par le *C.N.R.* au taux de 50c. la tonne?—R. Oui.

M. Flemming:

Q. Vous parlez du territoire où vous consommez du charbon américain. Quelle est votre consommation dans ce territoire?—R. Environ 2,200,000 tonnes. Je pourrais vous faire remarquer que cette situation varie d'année en année. Je parle simplement d'une année normale. Par exemple, l'année dernière il y a eu cette grève en Nouvelle-Ecosse qui a duré jusque vers septembre, alors que le charbon a commencé à être transporté. Nous avons été obligés de transporter du charbon américain dans ce territoire afin de faire face à la pénurie de l'approvisionnement de charbon canadien. En 1924, il y a eu une grève dans l'Alberta qui a duré jusque vers le mois de décembre. Nous avons dû importer plus de charbon américain et nous en servir au delà de Winnipeg, mais je vous donne simplement les chiffres des quantités dont nous avons besoin dans les conditions normales.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous essayé de charger le charbon dans des navires qui font le transport du grain de Port-Colborne à Montréal et leur faire transporter votre charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Quelquefois, lorsqu'il y avait rareté de charbon dans l'Ontario, nous avons essayé d'obtenir des taux, mais nous nous trouvons dans une situation telle aujourd'hui que nous pouvons acheter le charbon à meilleur compte débarqué à Toronto, le charbon américain, après avoir acquitté nos propres frais de transport, que nous pouvons l'acheter à Montréal.

Q. La douane comprise?—R. La douane comprise, ainsi que tous les autres item de dépenses supplémentaires. Ce charbon nous coûte moins à Toronto que le charbon sur les wagons à Montréal en provenance de la *British Empire Steel Corporation.*

M. Howden:

Q. Ce charbon est apporté par des péniches?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Voici ce qui en est; il faut transporter le charbon par voie ferrée des mines de la Nouvelle-Ecosse, non pas par bateau?—R. Non, monsieur Armstrong. J'ai pris le prix de revient du charbon à la péninsule du Niagara et il faut y ajouter quelques frais afin de rendre la comparaison équitable—j'ai ajouté un demi-sou la tonne par mille pour le transport par voie ferrée à partir de la péninsule du Niagara jusqu'à Toronto—et j'ai considéré cela comme le coût plus la douane à Toronto. J'ai pris simplement le prix f. à b. des wagons à Montréal, et ce prix à Montréal sur les wagons est plus élevé que le prix à Toronto sur les wagons de charbon américain. Il faut tenir compte de la grande distance à parcourir et on ne peut actuellement la faire parcourir économiquement que par des navires spécialement construits pour ce commerce et qui peuvent transporter un tonnage maximum par les canaux.

M. Flemming:

Q. C'est-à-dire 2,000 tonnes?—R. Oui. Il faut que ce charbon soit transbordé à Montréal, du moins c'est plus économique de l'apporter dans de grands charbonniers à Montréal et de transborder le charbon que s'il arrivait par Toronto.

Q. Les navires qui transportent le grain de Port-Colborne à Montréal seraient à même de revenir avec du charbon?—R. Ils devraient pouvoir revenir avec du charbon meilleur marché plutôt que de revenir à vide.

Q. Comment obtenez-vous votre charbon de Montréal à Brockville, ainsi que de Belleville et Ottawa?—R. Le charbon que nous expédions à Brockville est transporté par voie ferrée de Montréal. Le charbon que nous recevons à Belleville est transporté par le traversier à wagons—nous en avons un en service entre Cobourg et Charlotte—tout le charbon que nous consommons à Lindsay ainsi que dans le territoire de Belleville vient par le traversier.

Q. Et le charbon que vous consommez à Ottawa?—R. Il vient de Montréal. Celui de la Nouvelle-Ecosse est transporté par voie ferrée.

M. Cantley:

Q. Vous demandez alors un demi-sou par mille?—R. Nous calculons ces frais pour des fins de comparaison. Il faut que nous prélevions quelque chose. Nous apportons ici du charbon par traversier à wagons (Il indique). Nous en faisons venir par Black-Rock. Nous le transportons par traversier de l'autre côté du lac Erié. Nous le transportons à Midland par eau, de même qu'à Midland, Depot-Harbour, Key-Harbour, Port-Arthur, Fort-William ainsi que Duluth.

Le Président:

Q. Tous ces endroits se trouvent dans votre région centrale?—R. Oui.

Q. De Cochrane à Winnipeg?—R. Lorsque nous arrivons dans l'Ouest...

M. Cantley:

Q. Quelle est la limite occidentale de ce groupe marqué en rouge?—R. Winnipeg. Cela apparaît un peu à l'est de Winnipeg parce que nous amoncelons le charbon de l'Ouest à Winnipeg. Cela veut dire que nous l'employons presque en entier jusqu'au premier endroit de la division à l'est de Winnipeg, parce qu'on en charge les tenders des locomotives à Winnipeg se dirigeant vers l'est. Alors nous avons simplement prolongé cette ligne à mi-chemin jusqu'au premier endroit de la division à l'est, vu que les locomotives se dirigeant vers l'ouest prendraient du charbon de l'Ouest à cette tête de ligne.

M. Armstrong.

Q. D'où dans l'Alberta?—R. Il arrive de divers endroits, une certaine partie du district de Brazeau, une autre du district de Mountain Park. Il y a diverses qualités de charbon dans l'Ouest mais les meilleures mines de charbon bitumineux se trouvent plus à l'ouest qu'Edmonton, elles sont approximativement à mille milles plus à l'ouest que Winnipeg.

Q. Employez-vous un peu de cette lignite?—R. Très peu; elle sert surtout aux usages domestiques, et ne convient pas au chauffage des locomotives.

M. Bury:

Q. Avez-vous employé le charbon du district de Drumheller?—R. Non, pas pour les locomotives, c'est-à-dire le lignite pur.

M. Cantley:

Q. Pourquoi ne l'aimez-vous pas?—R. D'abord sa teneur en humidité est très élevée. La principale raison pour laquelle nous ne l'employons pas c'est que la Commission des chemins de fer ne nous permet pas de le faire pendant certains mois de l'année à cause de l'abondance des étincelles qui s'en dégagent; de plus, le coût en serait beaucoup plus élevé que celui du charbon bitumineux, car il nous en faudrait une plus grande quantité. En réalité, le bon charbon bitumineux de cette localité est à peu près l'égal des meilleures houilles de Sydney. Nous achetons le lignite de Drumheller et d'autres endroits pour les stations et les chaudières.

M. Flemming:

Q. Quelle est votre consommation totale?—R. Nous allons acheter de l'Alberta cette année environ 1,300,000 tonnes de houille, je crois.

M. Armstrong:

Q. Quel en est le prix à la mine, livré à bord des wagons?—R. Vous voulez parler de la houille de l'Ouest?

Q. Je veux dire la houille chargée à la pelle à vapeur, par exemple?—R. Nous achetons de la houille à divers prix, livrée sur les wagons par les houillères. Les houillères possèdent leurs propres basculeurs et déversent la houille directement dans les wagons.

Q. Quel prix en donnez-vous?—R. Je n'aimerais pas à le dire. Je vous le dirai volontiers privément. Ma seule raison pour ne pas donner le renseignement (je ne refuse nullement de mettre les membres du Comité au courant) c'est que toutes les compagnies nous vendent de la houille et qu'elles se font concurrence.

Le PRÉSIDENT: Je suggère que nous obtenions les prix des exploitants de houillères.

Le TÉMOIN: Ou si aucun membre du Comité désire avoir un renseignement privé nous nous ferons un plaisir de le lui donner.

M. Cantley:

Q. De façon générale, de quelle arrondissement vous procurez-vous la houille de l'Ouest, du Pas du Nid-de-Corbeau?—R. Nous ne traversons pas le Pas du Nid-de-Corbeau; le Pacifique-Canadien seul passe dans cette région. Nous n'achetons pas de houille du Pas du Nid-de-Corbeau; notre houille vient presque exclusivement de ce que l'on appelle l'embranchement de Coalspur au sud de Edson. Nous achetons environ 200,000 tonnes de houille du district de Brazeau. Nous en achetons environ un million de tonnes le long de la ligne au sud d'Edson.

M. Bury:

Q. C'est-à-dire le long de l'embranchement de Coalspur?—R. Le long de l'embranchement de Coalspur; c'est l'embranchement qu'a construit le Grand-Tronc-Pacifique pour s'approvisionner de houille.

Q. Et vous obtenez le reste du district de Brazeau?—R. Toutefois, nous obtenons de la houille de l'île de Vancouver; nous la transportons par bateaux passeurs jusqu'à Kamloops. Nous nous alimentons de houille de l'Alberta jusque vers cet endroit.

Q. Kamloops est la démarcation entre la houille de la Colombie-Anglaise et la houille de l'Alberta?—R. A peu près.

M. Howden:

Q. Serait-il exact de dire que le prix de la houille est le même sur les trois divisions de cette région?—R. Non, ce ne serait pas exact; le prix varie. La houille la plus coûteuse que nous achetons est celle de la Nouvelle-Ecosse.

Q. La plus coûteuse?—R. Oui.

Q. La houille la meilleure marché vient du centre?—R. Le prix de la houille du centre est à peu près le même une fois le transport et la douane payés. Il ne faut pas oublier que nous avons dû payer, en frais de transport et en douane, presque $3 pour chaque tonne de houille importée dans cette région; malgré tout, je crois que le prix est un peu plus bas que celui que nous payons en Nouvelle-Ecosse.

Q. Et la houille de l'Ouest?—R. Le prix de l'Ouest est d'environ 75 p. 100 de celui de la Nouvelle-Ecosse. En d'autres termes, c'est pour la houille de la Nouvelle-Ecosse que nous payons le plus cher.

Q. C'est-à-dire autant que vous jugez avantageux de la transporter dans l'Est?—R. Oui.

M. Flemming:

Q. Vous dites que vous consommez dans l'Ouest environ 1,300,000 tonnes de houille albertaine par année?—R. Oui.

Q. Jusqu'à quel point avez-vous augmenté la consommation de la houille de l'Ouest?—R. Nous l'avons constamment augmentée. Cette année nous en avons employé 200,000 ou 300,000 tonnes de plus que l'an dernier. A l'époque de la grève de 1924, nous avons accumulé une quantité de houille américaine à Winnipeg et cet approvisionnement durera longtemps. Nous en étendrons l'usage de plus en plus vers l'Est. En 1924, il s'opéra une forte réduction dans les salaires des mineurs; cela nous permit d'employer la houille de l'Ouest de plus en plus vers l'est. Pendant la guerre et la période subséquente le contrôleur du combustible fixa le prix de la houille dans l'Ouest et ce prix a baissé graduellement.

M. Howden:

Q. Le prix de revient étant réduit vous pourriez l'utiliser de plus en plus vers l'est?—R. Oh, oui, la réduction du prix nous permet de l'utiliser de plus en plus dans l'est. Parlant de façon générale, je crois que nous allons continuer dans cette voie.

M. Bury:

Q. Vous vous efforcez de l'employer de plus en plus vers l'est?—R. Nous désirons employer autant de houille canadienne que possible. Par exemple, si nous considérons le prix des houilles américaine et canadienne à Winnipeg, le prix de la houille canadienne est plus élevé, mais en achetant des mines canadiennes en plus grande quantité, ce qui a résulté de la consommation à Winnipeg, nous bénéficions d'un prix plus bas pour la houille utilisée dans l'Ouest, de sorte que nous tirons profit de cette politique. Nous pouvons nous procurer la houille américaine à meilleur compte aux endroits à l'est de Winnipeg. Nous pouvons acheter la houille américaine à un prix variant de $1.20 à $1.70 la tonne; nous payons plus du double pour la houille de l'Ouest et plus de trois fois cette somme pour la houille de l'Est.

[M. R. C. Vaughan.]

M. Armstrong:

Q. Si vous augmentiez vos achats de houille de l'Ouest, les houillères ne pourraient-elles pas vous la vendre à meilleur marché?—R. Il n'y a pas de doute que l'accroissement de la production réduirait le prix de revient, mais, à mon avis, il est douteux que dans les circonstances présentes il soit possible de l'utiliser plus loin à l'est, car quand nous atteignons le premier point de division à l'est de Winnipeg la houille de l'Ouest coûte $2.90 et au delà de plus que la houille américaine.

M. Flemming:

Q. N'est-il pas exact de dire que la situation serait beaucoup plus difficile à Fort-William?—R. Oh, oui. Je crois que je puis vous donner des renseignements, j'ai les données en ma possession, qui vous indiqueraient quel serait le prix à quelques endroits à l'est de Winnipeg. L'emploi de la houille de l'Ouest au premier centre de division à l'est de Winnipeg coûterait $2.90 la tonne de plus.

Q. A Port-Arthur?—R. Non. Au premier centre de division, c'est-à-dire à cent vingt milles à l'est de Winnipeg.

M. Flemming:

Q. Cette houille américaine est-elle transportée par eau à Port-Arthur et Fort-William?—R. Oui, exclusivement par eau.

Q. Quels sont les frais de transport?—R. Les frais sont variables; le tarif le plus bas est de 30 cents.

M. Cantley:

Q. De quel endroit à quel endroit?—R. De n'importe quel endroit sur le lac Erié à Port-Arthur ou Fort-William. Le tarif dépend évidemment de la quantité transportée. Aux endroits sis sur la baie Georgienne il nous faut payer dix cents de plus parce que nous n'avons pas à ces endroits les facilités modernes de déchargement; les tarifs tiennent grand compte de la diligence.

M. Armstrong:

Q. Ce taux de trente cents, comprend-il les frais de déchargement?—R. Non. Par exemple, le tarif du district de Pittsburg est de $1.63 et les frais de déchargement de huit cents.

M. Cantley:

Q. A quel endroit?—R. A aucun de ces endroits les frais de déchargement sont de huit cents; de tous les ports du lac Erié.

Q. Cleveland?—R. Cleveland, Ashtabula et Toledo, etc.

M. Armstrong:

Q. Quels sont les frais de déchargement?—R. On exige, par exemple, du Pacifique-Canadien et de nous-mêmes une taxe de cinquante cents à Port-Arthur et Fort-William; cela comprend les frais de déchargement et d'emmagasinage sur le quai et le chargement sur les wagons, quand la chose est requise.

Q. Combien coûte le déchargement?—R. Il est difficile de répondre à cette question. Je crois que cela nous coûte environ vingt-cinq cents.

M. Bury:

Q. Cela comprend le déchargement sur le quai seulement; il faut ensuite prendre la houille sur le quai et la charger dans les wagons soit immédiatement ou après emmagasinage?—R. Oh, oui; il faut soit la décharger sur le quai ou peut-être la prendre avec la grue et la déposer sur le quai et la reprendre avec la grue et la placer dans les wagons.

Le Président:

Q. L'outillage employé à la tête des Lacs est-il tout à fait moderne?—R. Oui, tout à fait moderne. Notre quai à Port-Arthur n'est pas très moderne, mais nous avons une grande quantité de houille au quai de Fort-William. A Fort-William les quais du Pacifique-Canadien et des compagnies de Fort-William sont tout à fait modernes.

Q. Voici où je voulais en venir: l'amélioration de l'outillage ne réduirait pas notablement les frais?—R. Non, je ne le crois pas, car le tarif est déterminé par les compagnies ayant des installations modernes.

M. Flemming:

Q. Pouvez-vous présenter au Comité des chiffres indiquant les quantités de houille de l'Est, de houille américaine et de houille de l'Ouest que vous employez? Vous nous avez donné les quantités approximatives de chacune de ces catégories employées à l'heure présente; pouvez-vous nous donner les chiffres pour les trois années passées?—R. Bien, je pourrais vous les donner pour les trois années passées, monsieur Flemming, mais je crois que cela ne servirait qu'à provoquer la confusion, car, je l'ai dit, l'an dernier il y eut grève à la Nouvelle-Ecosse. L'année précédente il y eut grève en Alberta, ce qui explique que nous avons dû acheter plus de houille américaine. Je puis vous donner les chiffres, s'ils peuvent être utiles.

Q. Mais la tendance est d'accroître considérablement la consommation de houille canadienne?—R. Considérablement. Cela a été notre visée constante. Je dois dire que nous avons nos propres mines dans l'Ohio, mais elles ne font pas concurrence à la houille canadienne. La houille de cette provenance est surtout employée sur ce que nous appelons la ligne du Grand-Tronc occidental allant de Détroit à Chicago, ainsi que dans le district entre Toronto et Détroit. De fait, nous n'avons pas exploité ces mines depuis plus d'une année, car nous pouvons acheter la houille à meilleur compte; nous pouvons présentement acheter la houille à meilleur compte dans les districts non syndiqués.

Le Président:

Q. Vous augmentez vos achats de houille de la Virginie occidentale?—R. Oui. Voici le changement opéré dans la situation: Jusqu'à il y a deux ou trois ans nous achetions des districts syndiqués, notamment des districts de Pittsburg et de l'Ohio, la plus grande partie de notre houille américaine. Présentement, à cause du grand nombre de mines non syndiquées exploitées dans la Virginie occidentale, nous l'achetons à meilleur compte à cet endroit.

M. Armstrong:

Q. Vous attendez-vous à la continuation des conditions avantageuses de la Virgine occidentale?—R. Je ne vois pas comment les conditions pourraient continuer indéfiniment. L'entente de Jacksonville, négociée il y a trois ans par les houillères de Pittsburg, de l'Ohio et de l'Illinois, expire au mois d'avril prochain et l'on suppose qu'il y aura remaniement des salaires d'ici cette époque.

Q. Les mines non syndiquées ont amené l'avilissement des prix?—R. Oui. Il y en a beaucoup qui ont adopté l'échelle de 1917, échelle que les mines syndiquées s'appliquent à rétablir.

M. Cantley:

Q. Quant aux houillères que le Grand-Tronc possédait aux Etats-Unis, je crois, j'ai compris que vous aviez dit que vous ne les exploitiez pas présentement?—R. Non; nous ne les avons pas exploitées depuis plus d'une année.

Q. Depuis quand?—R. Depuis plus d'une année; nous avons cessé l'exploitation de ces mines il y a eu un an au mois d'avril dernier.

Q. Quel était le prix de revient?—R. A cette époque le prix de revient était d'environ $2 la tonne.

Q. Dans les wagons?—R. Dans les wagons, oui. Notre rendement était d'un million à un million et quart de tonnes par an.

Q. Vous avez cessé l'exploitation, si j'ai bien compris, à cause du prix de revient et non à cause de la qualité?—R. Non, exclusivement à cause du prix de revient.

Q. Rien qu'une autre question.—Prenons la houille de la Virginie occidentale vous coûtant, disons, $1.20 à la mine, quels sont les frais de transport de la mine à Fort-William?—R. Bien, nous ne pouvons expédier cette houille à cet endroit; par eau nous n'expédions que de la houille sassée. Prenons, par exemple de la houille à $1.30 la tonne; le transport aux lacs serait de $1.89 et le transport à Port-Arthur serait de 30 cents; la douane serait de 50 cents; cela porterait le prix à $3.99 à Port-Arthur ou Fort-William.

Q. Y compris le prix originel de $1.30?—R. Y compris le prix originel de $1.30.

M. Bury:

Q. Ensuite vous avez une taxe de transbordement de 50 cents?—R. Les frais de déchargement et d'emmagasinage.

M. CANTLEY: Cela est compris dans la somme de $4.

M. BURY: Non, cela n'est pas compris.

Le TÉMOIN: Il faut ajouter encore 50 cents. Le prix de la houille livrée à bord du wagon est de $4.49.

M. Bury:

Q. Vous avez dit, il y a un instant, que vous pouviez vous procurer de la houille un peu à l'est de Winnipeg, de la houille américaine, à un dollar et quelques sous la tonne...

M. CANTLEY: Je n'ai pas saisi la question.

M. BURY: J'ai compris que M. Vaughan a dit, il y a un instant, qu'il pouvait obtenir de la houille américaine à environ un dollar la tonne.

M. FLEMMING: De moins que la houille albertaine.

Le TÉMOIN: Oui, j'ai dit un dollar la tonne, mais en revisant mes chiffres je crois que j'aurais dû dire $2.90 la tonne. Prenons un endroit comme Redditt, le premier centre de division sur le Transcontinental; si nous employons la houille canadienne à cet endroit, elle nous coûterait au delà de $2.90 la tonne de plus que la houille américaine livrée à Port-Arthur.

M. HOWDEN: Il m'a dit que la houille de Virginie se vendait $1. à la mine.

M. BURY: Ce n'est pas le point que je discute; je lui demande ce qu'il a dit précédemment.

M. Cantley:

Q. A votre avis, quel est la valeur relative de la houille américaine dans cette partie centrale rouge, de la houille de l'Ouest et de la houille de l'Est?—R. Bien, nous pouvons indubitablement obtenir de la houille de meilleure qualité des Etats-Unis que du Canada. Cela provient des conditions locales. Il existe des mines le long de nos lignes au Canada et il nous faut évidemment nous contenter de la qualité de houille produite par ces mines, mais pésentement nous pouvons nous présenter aux Etats-Unis et obtenir toute la houille dont nous avons besoin pour cette région. Par conséquent, nous obtenons un meilleur rendement de la houille américaine que nous achetons que de la houille canadienne.

Q. A cause des conditions du marché de la houille?—R. Oui, mais si les conditions étaient normales et si la demande était plus active aux Etats-Unis il nous serait impossible de faire un choix comme présentement. Nous examinons chaque tonne de houille achetée des Etats-Unis avant le chargement sur nos wagons, de sorte que toute notre houille est choisie.

M. Bury:

Q. Cela provient des conditions anormales existant aux Etats-Unis?—R. Oui; Il y a grande dépression dans le commerce de houille depuis deux ou trois ans.

M. Cantley:

Q. Voulez-vous dire au Comité votre expérience quant à votre approvisionnement de houille pendant la guerre?—R. Pendant la guerre, il fallait nous procurer la houille où nous pouvions l'obtenir. Par exemple, il était difficile d'obtenir de la houille de la Nouvelle-Ecosse et il fallait nous approvisionner aux Etats-Unis. Nous étions tenus de nous servir de houille américaine assez loin dans l'Ouest. A cette époque nous achetions toute la houille canadienne que nous pouvions obtenir, mais il était très difficile de nous approvisionner pendant la guerre.

Q. Quant à la situation dans l'Est l'explication c'est que la Nouvelle-Ecosse devait approvisionner presque tous les navires britanniques qui se présentaient et il fallait pour cela une énorme quantité de houille; nous n'étions pas libres en la matière. De plus, je vous demanderai de dire si je fais erreur en déclarant qu'il nous a fallu faire une réserve de 400,000 tonnes de houille un certain hiver pour assurer l'approvisionnement des chemins de fer l'été suivant; j'ai raison, n'est-ce pas?—R. Vous avez probablement raison.

Q. Je ne prétends pas que cela a été fait.—R. Il est assez difficile de se rappeler ces circonstances d'une année à l'autre.

Q. Je ne prétends pas que cela a été fait par les chemins de fer.—R. Non.

Q. Mon argument c'est que la chose a été faite par les autorités.?—R. Oui.

Q. Par les commissaires du combustible, en réalité?—R. Oui, je crois que vous avez raison. La *British Empire* avait coutume de faire une réserve de houille à cet endroit, n'est-ce pas?

Q. Voici ce que je prétends: on leur ordonna d'accumuler une réserve de 400,000 tonnes pour les chemins de fer canadiens et on ne pouvait vendre cette houille à personne, peu importe qui pouvait désirer l'acheter. Voici l'argument que je veux mettre en évidence, franchement: pendant la guerre les chemins de fer dépendaient de la Nouvelle-Ecosse quant à leur approvisionnement pour la partie est du pays?—R. Oui, en effet.

Q. Et sans cette source d'approvisionnement je ne sais ce qui serait arrivé; vous vous seriez trouvés dans une situation alarmante, car à cette époque vous ne pouviez vous approvisionner aux Etats-Unis parce que ce dernier pays était engagé dans la guerre.—R. Je dirai ceci à l'endroit de nos amis des Etats-Unis: ils furent très obligeants pour nous pendant la guerre, c'est-à-dire, ils partagèrent également avec nous; ils nous donnèrent notre bonne part.

Q. Cela est vrai dans l'ensemble?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Vous dites que vous examinez chaque wagon de houille à la mine, avant le départ de la mine?—R. Oui.

Q. Voulez-vous nous dire en quoi consistent les fonctions des inspecteurs? —R. Bien, ces inspecteurs sont nos propres employés, des hommes compétents, ayant de l'expérience. Ils font rapport à nos agents régionaux de combustible; ils sont postés à la mine où ils font l'inspection de la houille dans les grues, où ils surveillent le criblage et l'enlèvement des impureté. Ils ne peuvent sans doute pas surveiller les opérations dans tous leurs détails, mais ils font tout en leur possible. Nous avons un inspecteur à toutes les mines.

Q. Voici l'objet de ma question: Si la province d'Ontario importe de grandes quantités de houille de l'Alberta, le gouvernement provincial ferait bien de nommer des inspecteurs?—R. Je le crois. Nous faisons la même chose dans l'Ouest; nous avons des inspecteurs à toutes les mines.

M. Cantley:

Q. Vous en avez également dans l'Est?—R. Oui, nous avons des inspecteurs à toutes les mines et cela ne nous coûte qu'une fraction de cent la tonne; nous trouvons la chose avantageuse.

M. Bury:

Q. Quelle est la grandeur moyenne de vos wagons à houille?—R. Bien, je dirais cinquante tonnes pour nos wagons découverts. La plupart sont de cinquante tonnes.

Q. Vous n'en avez pas de plus grands?—R. Non. Quand je dis cinquante tonnes; on peut parfois y transporter de soixante à soixante et dix tonnes de houille. Aux Etats-Unis, il existe des wagons de cent vingt tonnes. Ces énormes machines employées pour le déchargement de la houille et le transbordement dans les navires du lac Erié peuvent manipuler des wagons de cent vingt tonnes; c'est la raison de la modicité des frais.

Q. Quelle est la capacité des plus grands wagons que vous avez présentement.—R. Cinquante tonnes pour les wagons charbonniers.

Q. Ils peuvent porter soixante et dix tonnes?—R. Ils peuvent porter cette charge.

Q. Voici l'objet de ma question: Quand on a évalué les frais de transport des mines de l'Alberta à Toronto on s'est basé sur un train de 1,800 tonnes. Ne serait-il pas possible de porter le chargement d'un train à 2,500 ou 3,000 tonnes?—R. Le chargement d'un train dépend sans doute des déclivités, de la force motrice, de l'outillage et autres détails de ce genre.

Q. Il y a d'autres facteurs que la force motrice et la grandeur des wagons? —R. Il y a les déclivités et autres conditions physiques.

Q. Les locomotives n'ont-elles pas une puissance de traction de plus de 1,800 tonnes?—R. La plupart de nos locomotives et notre outillage sont modernes.

Q. J'ignore si vous êtes renseigné sur les différentes parties de la ligne, cela n'est peut-être pas de votre domaine, mais dans les témoignages rendus devant le comité de la Chambre des communes en 1923, on divisait la ligne en diverses sections. Par exemple, de Coalspur à la voie principale le chargement moyen était de 1,750 tonnes, disait-on. Je crois que la section suivante allait de la voie principale jusqu'à Edmonton, peut-être, où le chargement moyen était beaucoup plus considérable?—R. Oui.

Q. Il y avait des parties de la ligne à l'est d'Edmonton où le chargement moyen allait jusqu'à 3,000 tonnes et au delà?—R. Oui.

Q. Maintenant voici où je veux en venir: N'y a-t-il pas moyen d'assurer la circulation d'un train chargé de 2,500 ou 3,000 tonnes pour le transport de la houille des charbonnages de l'Ouest?—R. Bien, je ne doute pas que celui qui a préparé ces chiffres a tenu compte des déclivités et de la puissance de nos locomotives. Prenons, par exemple, l'embranchement de Coalspur, une ligne montagneuse...

Q. Oui, mais la voie est descendante.—R. Bien, elle est descendante, mais elle va en zigzag, comme un chemin de fer russe, et ses rails sont sans doute plus légers que ceux des autres parties de la voie, et vous ne pouvez faire circuler un train lourd, une locomotive lourde, sur des rails légers.

Q. Qui pourrait le mieux nous renseigner sur ce point?—R. Je crois que vous devriez vous adresser à M. Hungerford, le vice-président de notre service d'exploitation, ou à l'un de ses aides.

Q. Voici une autre question que je désire poser: Supposons, chose que nous ferons, que nous faisions enquête sur le transport par eau du charbon domestique de la tête des lacs à Toronto ou autres endroits de l'Est, quelle serait la personne la plus compétente pour nous renseigner sur les meilleurs outillages pour le chargement et le déchargement du charbon en grande quantité sur les quais?—R.

Bien, tout dépend de la nature des renseignements que vous désirez. Si vous désirez vous renseigner sur les appareils modernes employés dans les ports, vous trouverez ce que vous cherchez dans ce livre.

Q. C'est une question de transport?—R. Oui, c'est une question de transport. Voici ce que j'allais dire: Prennez la Pennsylvanie, elle a récemment installé un gros appareil culbuteur au lac Erié. L'installation au Canada d'un appareil à bascule coûterait probablement un million de dollars. Il y a beaucoup d'autres facteurs qui entrent dans la question; par exemple, nous n'avons pas assez de wagons découverts, seuls wagons qui peuvent être utilisés avec cet appareil à bascule. Presque tous les wagons à charbon que nous avons dans l'Est, les wagons lourds en particulier, servent au transport de notre propre houille de la mine. Dans l'Ouest, nous transportons notre houille, ou du moins une grande partie, dans des wagons fermés. Nous avons un surplus de wagons fermés à certaines saisons et il nous faut transporter la houille dans ces wagons.

Le Président:

Q. Le transport est aussi économique que dans les wagons plates-formes?—R. Non. Il n'existe pas d'appareil à la tête des Lacs pour la manutention des wagons fermés. Le seul moyen d'assurer le transport par eau du charbon de l'Ouest canadien à l'Est serait d'installer l'un de ces appareils de déchargement et d'avoir un grand nombre de wagons, si le transport doit se faire sur une échelle considérable.

M. Bury:

Q. Un instant, avant de passer à un autre sujet. Avec le déchargeur moderne on ne peut se servir de wagons fermés?—R. Non, pas de wagons fermés, de wagons découverts seulement.

Q. Savez-vous quel effet cela pourrait avoir sur le charbon domestique de l'Ouest, le lignite de haute qualité?—R. Je crois que le transport à découvert ne conviendrait pas à une bonne partie de ce charbon. Le charbon exposé à la température se désagrège rapidement et il ne serait pas dans un état satisfaisant quand il parviendrait au consommateur.

M. Armstrong:

Q. C'est-à-dire, le charbon de certaines mines?—R. Oui. Bien, en général, le charbon de la mine de Drumheller contient une forte quantité d'humidité et il se désagrège quand il est exposé à la température.

Q. N'est-il pas vrai que plus vous avancez vers l'est, plus il y a d'humidité dans la température?—R. Il perdrait de son humidité, mais pas beaucoup.

M. CANTLEY: Il ne s'agit pas de l'humidité de l'atmosphère, mais de l'humidité du charbon.

M. ARMSTRONG: C'est l'atmosphère qui affecte l'humidité du charbon.

Le TÉMOIN: C'est l'état dans lequel il se trouve au départ de la mine. Le charbon américain contient très peu d'humidité, celui de certaines mines moins d'une demie de un pour cent. Certains charbons de l'Ouest contiennent dix, douze et même vingt pour cent d'humidité. Cette humidité se trouve dans le charbon quand il est miné.

M. Armstrong:

Q. C'est possible, mais ne pourrait-on pas recouvrir le charbon d'une toile ou autre chose?

M. CANTLEY: Je vous demande pardon, monsieur Armstrong. Voici ce qui arrive: Prenez le lignite qui contient 12 p. 100 d'humidité; si vous l'exposez à une température au-dessous de glace l'eau dans le charbon se congèle comme un morceau de glace et le charbon se désagrège. A une température chaude l'humidité s'évapore jusqu'à un certain degré, il y a évaporation et le charbon se désagrège également.

Le Président:

Q. A votre avis, le charbon de la mine de Drumheller ne pourrait-il pas se transporter économiquement dans des wagons plates-formes?—R. Bien, je ne crois pas qu'on pourrait le transporter économiquement sans facilités de déchargement à la tête des Lacs.

M. Bury:

Q. Pouvez-vous signaler une méthode selon laquelle on pourrait faciliter le transport du charbon en wagons fermés et le transbordement à la tête des Lacs, une méthode semblable à celle employée pour le transbordement du grain? —R. Les wagons de grain sont versés, mais évidemment le grain coule beaucoup plus facilement que le charbon.

Q. Cependant, vous croyez qu'il y aurait moyen de lever le côté du wagon à charbon, moyen de construire un côté mobile et de verser le charbon?—R. Probablement qu'un mécanicien habile pourrait deviser un moyen si la nécessité l'exigeait; on pourrait découvrir un moyen de ce genre.

Le Président:

Q. Cela servirait exclusivement au transport du charbon?—R. Je ne crois pas que personne consentirait à investir une somme d'argent dans l'outillage à la tête des lacs à moins d'être assuré d'un trafic important. Ensuite, il faudrait faire concurrence avec le tarif du minerai; l'abaissement du tarif de charbon devrait tenir compte du tarif de minerai de Duluth, lequel est d'environ 70 cents.

M. Armstrong:

Q. Vous croyez qu'il en coûterait environ 70 cents pour le transport du charbon?—R. Si l'on se base sur le prix actuel du minerai.

M. Howden:

Q. L'idée semble prévaloir que les conditions de transport pourraient être améliorées de façon à réduire notablement le prix du charbon; croyez-vous que la chose soit possible?—R. Faites-vous allusion au charbon de l'Ouest.

Q. A tous les charbons; certains membres du Comité ont prétendu que la chose était possible.—R. Le seul moyen de transporter le charbon économiquement c'est sans doute d'avoir d'aussi grands wagons que possible et d'aussi puissantes locomotives que possible.

Q. Parfait; mais entrevoyez-vous que les conditions puissent être prochainement améliorées de façon à réduire notablement le prix du charbon?—R. Je ne le crois pas.

M. Armstrong:

Q. Prétendez-vous, monsieur Vaughan, que le transport du charbon effectué dans les wagons à grain dans la province d'Ontario soit aussi économique que possible?—R. Non.

Q. Vous ne croyez pas que ce soit une façon économique de transporter le charbon de l'Ouest?—R. Oh, non.

Q. Le mode actuel de transport?—R. Non.

Q. Si les wagons étaient deux fois plus grands les frais de transport seraient moindres, par tonne?—R. Si nous avions des wagons sans couverture et des chargements de retour, nous pourrions le transporter au prix minimum.

M. GERSHAW: Ce n'est qu'une question d'expectative.

M. Armstrong:

Q. Jusqu'à Port-Arthur et Fort-William vous pourriez avoir des wagons de quelle capacité, 100 tonnes, par exemple?—R. Pas sur toutes nos lignes; sur quelques-unes nous pourrions les employer.

Q. Des wagons de 75 tonnes?—R. Oui, nous pourrions nous servir de wagons de 75 tonnes.

M. Bury:

Q. Et les wagons actuellement employés pour le transport du charbon de l'Ouest ont une capacité de 30 ou 40 tonnes?—R. Oui, les wagons fermés ne contiennent pas en moyenne plus de 30 ou 40 tonnes.

Q. Combien les wagons contiendraient-ils, bien remplis?—R. De charbon?

Q. Oui.—R. De 32 à 35 tonnes (Des wagons fermés.)

Q. Ainsi vos wagons fermés les plus grands ne sauraient contenir plus de 32 ou 35 tonnes?—R. Non.

Q. Combien de wagons peut-on mettre dans un train?—R. Cela dépend de la région. Certains trains comprennent 100 wagons de grain.

Le Président:

Q. Mais pas sur toutes les sections?—R. Non, sur quelques-unes seulement.

Q. Quel serait le minimum?—R. Bien, quand nous transportons du charbon de certaines mines le nombre est très bas, 20 wagons peut-être selon les déclivités et autres conditions.

M. Howden:

Q. Il n'y a pas lieu d'espérer un abaissement notable des prix dans un avenir prochain?—R. Je ne le crois pas. Si vous prenez notre tarif—je ne veux pas discuter la question du tarif—mais si vous prenez notre tarif et le comparez au tarif en vogue aux Etats-Unis, où il y a des wagons de 100 tonnes et un outillage des plus modernes et où les frais sont moindres, vous constaterez que le tarif américain est comparativement plus élevé que le nôtre.

M. Bury:

Q. Ma pensée ne portait pas sur la comparaison des taux. Ce que j'avais en tête c'est que les taux sont basés sur un chargement de 1,800 tonnes. Il semble évident que, à moins qu'il soit possible d'arriver à un chargement de 2,500 ou 3,000 tonnes, nous ne saurions obtenir les taux que nous désirons, mais si nous pouvions en arriver là de quelque façon nous pourrions obtenir un tarif réellement économique?—R. Bien, je suis sans doute en faveur de l'utilisation de tout le charbon de l'Ouest que l'Est peut employer. Une seule pensée me préoccupe; nous achetons le coke à la frontière de Niagara pour $6.20.

Q. Pour quelle fin?—R. Nous l'employons pour fins domestiques. Bien, le charbon de l'Ouest ne peut être importé ici et faire concurrence au coke se vendant $6.20 à la frontière.

Le Président:

Q. Est-ce du coke de bonne qualité?—R. Oui.

M. Bury:

Q. $6 la tonne?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Vous avez déclaré il y a un instant, je crois, que le chemin de fer *Pennsylvania* avait installé un appareil de basculage sur le lac Erié au prix de un million de dollars?—R. L'appareil a coûté, je crois, $800,000; j'ai dit qu'il nous coûterait un million en ce pays.

Q. Mais cela comprendrait toutes les facilités ferroviaires nécessitées par l'appareil?—R. Non, seulement l'appareil.

M. Cantley:

Q. L'appareil de basculage comprendrait aussi la structure?—R. C'est une structure d'acier et un mécanisme à télescopage; c'est un appareil très compliqué.

M. HOWDEN: Rien ne laisse entrevoir le remplacement prochain de la houille à vapeur américaine par la houille canadienne; c'est une question de prix et les conditions ne semblent pas favorables.

Le Président:

Q. Les prix du charbon baissent-ils dans l'Ouest?—R. Ils ont subi une baisse, mais la baisse va de pair avec l'accroissement de la production et la réduction des salaires. Il y a eu baisse légère depuis un an ou deux, mais il n'est pas possible d'abaisser les prix sans abaisser les salaires.

Q. Sans tenir compte des salaires?—R. Les salaires déterminent le prix du charbon.

M. Armstrong:

Q. Si les mineurs étaient employés pendant toute l'année les salaires pourraient être réduits?—R. Je ne crois pas que les salaires baisseraient beaucoup. On pourrait accroître le rendement de chaque mineurs, c'est ce à quoi on s'applique depuis quelque temps.

Le Président:

Q. Je crois, monsieur Vaughan, que le rendement par mineur dans la Virginie occidental est beaucoup plus élevé que dans aucune mine canadienne?—R. Oui, en effet.

Le PRÉSIDENT: Nous obtiendrons ce renseignement plus tard des exploitants de houillères. Il n'est pas juste de demander ce renseignement à M. Vaughan ou à toute autre personne s'occupant du problème de transport.

Le TÉMOIN: Le prix est une question que nous cherchons à éclaircir.

M. Armstrong:

Q. Vous ne nous avez pas donné de renseignement sur le transport du charbon de l'Alberta, au point de vue de la province d'Ontario. N'avez-vous pas de suggestion à faire quant à la l'amélioration des conditions, de transport?—R. Bien, c'est une question dont notre compagnie s'est beaucoup préoccupée, monsieur Armstrong, mais vu la modicité des prix du coke américain il est peut-être difficile de faire face à la concurrence américaine dans la province d'Ontario. Il existe maintenant des fours à coke à Hamilton et la *British Empire Steel* expédie à Montréal une grande quantité de coke qu'elle produit à Sydney.

Le Président:

Q. En expédie-t-elle à l'ouest de Montréal?—R. Je crois qu'elle expédie du coke à Ottawa. Il me semble me rappeler qu'un de ses employés me l'a dit.

Q. Savez-vous le prix que se vend ce coke à Ottawa?—R. Je l'ignore. Je suppose qu'il se vend environ $9 la tonne à bord des wagons à Montréal, ou à peu près ce prix.

Q. Il peut se vendre à meilleur marché que l'anthracite américain?—R. Je le crois.

M. Armstrong:

Q. Revenons à la question. Je vous ai demandé comment on pourrait améliorer les conditions de transport du charbon de l'Ouest dans l'Est; vous n'aviez pas terminé votre réponse.—R. Bien, pour être franc, je préférerais que vous posiez la question aux personnes qui ont parlé de la question auparavant, car elles ont étudié le problème au point de vue transport et commerce; je crois qu'il serait préférable de discuter le sujet avec ces gens.

Q. Vous croyez qu'on pourrait employer des wagons de 100 tonnes sur les lignes allant de presque toutes les mines à Port-Arthur ou Fort-William?—R. Bien, seulement où les conditions le permettent. Nos rails peuvent n'être pas suffisamment lourds en beaucoup d'endroits. Sur quelques-uns de nos embran-

chements nous n'avons que des rails de 60 livres, et il nous faudrait probablement les remplacer. Notre voie principale est munie de rails de 85 livres d'Edmonton jusque dans l'Est.

M. Bury:

Q. Je désire savoir quelles modifications il faudrait faire pour porter le chargement de 1,800 à 2,500 ou 3,000 tonnes et vous avez dit que M. Hungerford pourrait nous donner ce renseignement?—R. Oui.

M. BURY: Parce que cela soulèvera la question de savoir s'il ne serait pas sage de tenter d'obtenir des concessions du gouvernement en vue de l'amélioration des déclivités et de la pose de rails plus lourds ou de toute autre amélioration pouvant permettre la circulation de trains portant une charge de 2,500 ou 3,000 tonnes.

Le TÉMOIN: Je crois que M. Hungerfood ou quelque autre membre de son personnel pourrait vous donner ce renseignement, car avec ses ingénieurs il étudie cette question depuis quelque temps.

M. Armstrong:

Q. Encore une question, monsieur Vaughan; la voici: Vous avez fait une déclaration au sujet de l'appareil de basculage coûtant un million ou $800,000 et vous avez dit que l'installation d'un appareil de ce genre n'était pas pratique. Mais, n'est-il pas vrai que les appareils de basculage employés à Toledo et Cleveland n'ont coûté que $150,000, pour l'appareil seul?—R. Je ne crois pas que vous puissiez en acheter pour ce prix. Je crois que le prix moyen serait d'au moins un demi-million de dollars.

Q. Cela comprendrait les voies conduisant à l'appareil et les accessoires?—R. Cela pourrait comprendre le déplacement des voies conduisant à l'appareil et autres dépenses de ce genre. Prenez les quais à la tête des Lacs où l'on opère le déchargement du charbon; plusieurs de ces quais coûtent un million et plus.

Le Président:

Q. Les quais à Port-Arthur et Fort-William?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Le gouvernement possède des quais à Port-Arthur et Fort-William qui pourraient servir à cette fin?—R. Ils ne pourraient servir pour le basculage du charbon; ils sont aménagés pour le déchargement; il faut une installation entièrement différente pour le basculage du charbon dans les navires. Si le charbon était expédié par voie des lacs ou des ports de la baie Georgienne l'opération serait lente. La chose ne pourrait se faire avec l'outillage actuel.

Le Président:

Q. Voulez-vous dire qu'il faudrait des voies spéciales de transport?—R. Il faudrait installer des appareils spéciaux de basculage.

Q. Au point de départ et au point d'arrivée?—R. Oui, aux deux endroits.

M. Armstrong:

Q. Sur la voie actuelle vous ne pourriez faire circuler des wagons à charbon de 75 tonnes?—R. Nous pouvons le faire sur nos voies principales, oui.

Q. Vous avez l'outillage voulu à l'heure actuelle?—R. Nous n'avons pas les wagons découverts, c'est-à-dire si nous devions transporter le charbon en quantité considérable.

M. Armstrong:

Q. Quel est le prix d'un wagon à charbon de 35 tonnes?—R. Environ $3,500 ou $4,000.

Q. Vous allez acheter 100,000 tonnes de charbon concassé des mines d'*Acadia* cette année?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire à Lévis et Montréal?—R. Oui.

Q. Sur quelles locomotives l'utilisez-vous?—R. Sur les locomotives de 6,000.

Q. Munies d'un appareil automatique pour la conduite du feu?—R. Oui.

Q. C'est là la raison?—R. C'est la raison pour laquelle nous voulons du charbon classé.

Q. C'est la raison pour laquelle vous voulez de l'anthracite?—R. Oui

Q. Le charbon de l'*Acadia* est beaucoup plus dur?—R. Le menu se manipule bien.

Q. Il vous a donné satisfaction?—R. Oui.

Q. Vous l'avez employé l'an dernier?—R. Oui, et nous en achetons davantage cette année.

Q. On a commencé de vous l'expédier. Un ou deux navires sont partis de Pictou?—R. Oui.

M. ARMSTRONG: Quelle est la destination de la plus grande partie, Montréal?

M. JENKINS: La plus grande partie est expédiée à Lévis.

M. ARMSTRONG: Il n'y en a pas d'expédié à l'est de Lévis?

M. JENKINS: Oui, on en expédie à la Rivière-du-Loup.

M. ARMSTRONG: Au delà de cet endroit le transport se fait par voie ferrée?

M. JENKINS: Le transport se fait par chemin de fer.

M. ARMSTRONG: Vous n'avez pas de dépôt de charbon dans les ports des provinces Maritimes, Newcastle, par exemple?—R. Pas cette année.

Le TÉMOIN: Non, nous ne faisons pas tout ce transport par voie ferrée.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons plus de questions à vous poser, monsieur Vaughan.

Le TÉMOIN: Si vous désirez des renseignements quant à nos endroits de consommation ou autres renseignements de ce genre, je vous préparerai un état démontrant les proportions de charbon canadien et de charbon américain.

Le PRÉSIDENT: Nous vous serions très reconnaissants.

M. CANTLEY: J'aimerais faire la déclaration suivante. Les chemins de fer Nationaux du Canada importe 600,000 tonnes de charbon par voie du Saint-Laurent et le Pacifique-Canadien n'en importe pas une seule tonne.

M. HOWDEN: C'est ce que je disais; éclaircissons ce point.

Le TÉMOIN: Je pourrais ajouter qu'avec les 150,000 tonnes additionnelles que nous transporterons à Ottawa et Brockville nos importations par eau de la Nouvelle-Ecosse s'élèveront cette année à 750,000 tonnes.

M. CANTLEY: Vous importez trois quarts de millions de tonnes et le Pacifique-Canadien n'en importe pas du tout.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi nous avons invité un représentant du Pacifique-Canadien à comparaître devant un comité spécial demain à onze heures.

Le TÉMOIN: C'est la raison pour laquelle je n'ai pas voulu mentionner les prix sachant que la *British Empire Corporation* fait affaires avec ce chemin de fer et on s'est entendu sur certains prix pour certaines régions.

Le témoin se retire.

Le Comité s'ajourne à 12 heures 55 jusqu'au mercredi 2 juin, à 11 heures du matin.

SALLE DE COMITÉ N° 435,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI 2 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. Lapierre, président.

THOMAS BRITT est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Monsieur Britt, vous êtes gérant général du combustible du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

Q. Depuis combien d'années occupez-vous cette position?—R. Dix-huit ou dix-neuf ans.

Q. Et il est de vos attributions d'acheter tout le charbon requis sur le réseau du Pacifique-Canadien?—R. Non, pas la totalité; une partie du charbon, pour la région de l'Ouest, est achetée à Winnipeg: on achète le charbon local.

Q. Le charbon local? C'est-à-dire le charbon employé sur la section est de votre réseau?—R. Non. Le charbon utilisé sur la section de l'Ouest est transporté de Winnipeg. Nous expédions, toutefois, du charbon de l'Est à Fort-William pour être utilisé sur la partie orientale de notre réseau de l'Ouest, et c'est moi qui achète ce charbon de même que celui qui est employé sur notre réseau de l'Est.

M. Cantley:

Q. Vous achetez tout le charbon pour cette partie-ci?—R. A l'est de Fort-William.

Le Président:

Q. Avez-vous préparé un état concernant vos achats de charbon, monsieur Britt?—R. Bien, j'ai des données sur nos achats de l'an dernier, quant à la quantité. L'an dernier nous avons acheté environ 1,600,000 tonnes de charbon américain pour les lignes de l'Est, et environ 65,000 tonnes de charbon canadien pour les mêmes lignes. Nous achats d'anthracite américain pour l'est et l'ouest représentent environ 7,000 tonnes. Je pourrais expliquer que l'anthracite américain est utilisé exclusivement dans les calorifères Baker et dans les voitures à voyageurs, pour remplacer la vapeur quand la chose est nécessaire.

M. Cantley:

Q. Combien avez-vous dit?—R. 7,000 tonnes. Et nous avons acheté environ 1,200 tonnes d'anthracite anglais. Pour le chauffage de nos stations de l'ouest nous nous servons presque exclusivement de charbon de l'Ouest.

Le Président:

Q. A l'ouest de...?—R. De Fort-William. Nos stations de l'Est font presque exclusivement usage de coke. Nous employons le coke dans nos stations depuis plusieurs années. Nous achats de coke canadien se sont élevé l'an dernier à 11,000 tonnes.

M. Bury:

Q. Du coke canadien, vous dites?—R. Oui, du coke canadien, 11,000 tonnes, et du coke américain, 1,300 tonnes. En plus des chiffres que j'ai mentionnés, je dois dire que pour faire le plein des soutes de nos navires de ce côté-ci de l'océan, c'est-à-dire à Québec, Montréal et Saint-Jean nous employons 21,000 tonnes de charbon américain et 41,000 tonnes de charbon canadien. Quant aux 15,000 tonnes de charbon américain que j'ai mentionnées, 5,000 tonnes

avaient été achetées par la *Besco Company* pendant la grève, et elle nous l'a vendu.

M. Cantley:

Q. 15,000 tonnes ou 21,000 tonnes?—R. Des 41 que j'ai mentionné... il y avait 21,000 tonnes de charbon américain comprenant 5,000 tonnes qu'on nous a livrées comme substitut de charbon canadien, et nous avons acheté 41,000 tonnes de charbon canadien.

M. Flemming:

Q. Ces chiffres représentent votre approvisionnement pour la réseau à l'est de Fort-William?—R. Oui; sur cette quantité il y avait 5,000 tonnes d'anthracite devant servir à l'ouest de Fort-William.

Q. Mais tous vos autres chiffres s'appliquent à...?—R. Nos lignes de l'Est.

Q. Votre approvisionnement à l'est de Fort-William?—R. Oui, monsieur.

M. Bury:

Q. Quelle espèce de charbon utilisez-vous sur vos navires?—R. A quels navires faites-vous allusion?

Q. Les navires du Pacifique-Canadien; n'importe quels navires. Quelles lignes de navires exploitez-vous?—R. Nous en avons sur l'Atlantique, le Pacifique, les rivières et les lacs.

Q. Parlez-vous des lignes des Lacs?—R. Sur le lac Supérieur, les lacs intérieurs, nous nous servons de charbon américain. Pour tous nos navires de l'ouest nous employons le charbon canadien, quand le navire n'est pas muni d'un appareil à l'huile.

Q. Vous parlez de la côte du Pacifique?—R. De la côte du Pacifique et des lacs intérieurs.

Q. Sur les lacs intérieurs vous utilisez le charbon américain?—R. Sur les lacs intérieurs nous employons le charbon canadien sur les navires chauffés au charbon; nous avons un certain nombre de navires sur lesquels nous employons l'huile.

Le Président:

Q. Où achetez-vous votre charbon de l'Ouest?—R. Nous en achetons de l'extrême Ouest, de l'île de Vancouver. Nous en achetons une plus grande quantité de mines sises à une certaine distance de la ligne de Kettle Valley. Nous en achetons dans la Colombie-Anglaise, à Fernie et nous en achetons d'avantage en Alberta.

Q. Jusqu'à quel point de votre réseau, à l'est, utilisez-vous le charbon de l'Ouest?—R. Nous l'utilisons jusqu'à Kenora, la première tête de ligne à l'est de Winnipeg.

M. Armstrong:

Q. Sur toutes vos lignes?—R. Toutes nos lignes. C'est-à-dire les lignes venant de l'ouest, venant de l'ouest à l'est; nous nous servons de charbon canadien sur les lignes de l'Ouest jusqu'à Kenora.

M. Howden:

Q. Vos locomotives venant vers l'est s'approvisionnent de charbon canadien à Kenora?—R. Je ne sais pas, monsieur; je ne suis pas renseigné sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Il en est probablement ainsi.

Le TÉMOIN: Ce qui est plus probable c'est que les locomotives se dirigeant vers l'ouest s'approvisionnent de charbon canadien et les locomotives allant vers l'est de charbon américain.

Le Président:

Q. A Fort-William?—R. Non, à Kenora. Il n'y a que du charbon canadien à Kenora.

M. Howden:

Q. Vos locomotives prennent leur provision de charbon à l'est de Kenora? —R. Oui.

Le PRÉSIDENT: A Fort-William; c'est le point divisionnaire suivant.

M. Dougall:

Q. N'est-il pas vrai que vos locomotives prennent leur provision de charbon d'Alberta en partant de Kenora, qu'elles se dirigent vers l'est ou vers l'ouest; elles s'approvisionnent à Kenora de charbon de la mine du Pas du Nid-du-Corbeau?—R. Les locomotives allant vers l'est ou vers l'ouest.

M. Armstrong:

Q. Est-il probable que vous puissiez utiliser le charbon canadien à Fort-William dans les deux directions?—R. Je ne le crois pas.

Q. Pourquoi pas?—R. Parce que la politique actuellement suivie a été adoptée surtout dans l'intérêt des lignes de l'Ouest.

Q. C'est-à-dire que l'on utilise le charbon de l'Ouest aussi loin dans l'Est qu'on peut le faire économiquement?—R. Bien, personnellement je crois que nous l'utilisons trop loin dans l'Est, mais nous avons décidé d'en agir ainsi.

M. Howden:

Q. Pourriez-vous nous dire de mémoire la différence entre le prix du charbon et du lignite rendus à Kenora?—R. Je n'ai pas ces chiffres, monsieur.

Q. Je veux dire le charbon de l'Est et le charbon de l'Ouest rendus à Kenora?—R. Je n'ai pas les chiffres ni pour l'un ni pour l'autre.

M. Bury:

Q. Je suppose que vos navires des lacs s'approvisionnent de charbon du côté américain?—R. Nos navires des lacs s'approvisionnent à Fort-William et parfois à Port-McNichol. Nous n'employons pas une grande quantité de charbon sur les lacs; nous n'avons que cinq navires.

M. Howden:

Q. Pouvez-vous nous dire si ce lignite se vend à meilleur marché que le charbon de Kenora?—R. Je ne m'occupe pas des lignes de l'Ouest; c'est le bureau de Winnipeg qui s'en occupe.

M. Cantley:

Q. Vous pourriez peut-être nous procurer les renseignements et les communiquer au Comité plus tard?—R. S'il plaisait à la compagnie de donner le renseignement.

M. DOUGALL: Me permettez-vous de signaler qu'il n'est pas juste de demander à M. Britt le prix de notre charbon.

M. ARMSTRONG: La chose fut convenue hier en tant que les chemins de fer Nationaux sont concernés...

M. DOUGALL: La chose n'est pas juste.

M. ARMSTRONG: Nous n'insisterons pas sur ce point.

M. HOWDEN: J'allais poser une question au sujet du renseignement que l'on nous a donné hier, c'est-à-dire la comparaison entre les prix du charbon de l'Est et le charbon de l'Ouest.

M. ARMSTRONG: On nous a donné le renseignement hier.

M. HOWDEN: On nous a laissé entendre que le charbon de l'Est coûtait meilleur marché à la compagnie que le charbon de l'Ouest et qu'on l'employait vers l'est jusqu'à Winnipeg. Je prétends, monsieur le président. qu'on n'a pas hésité hier à donner les prix. Nous n'exigeons pas les chiffres exacts; nous ne demandons que la différence.

Le PRÉSIDENT: J'avais réservé la question pour les exploitants de houillères quant aux prix exacts du charbon à la mine et notre expert en transport nous renseignera sur les frais de transport. Je comprends parfaitement bien que les acheteurs de deux grandes compagnies hésitent à donner au Comité les prix qui indiquent une concurrence plus ou moins prononcée. Je crois que nous pouvons obtenir le renseignement d'une autre façon.

M. HOWDEN: Nous ne demandons pas le prix; nous demandons si une catégorie de charbon est meilleur marché que l'autre.

Le TÉMOIN: Je vous ai dit que l'on transportait du charbon jusqu'à Kenora par sympathie; exprimons la chose de cette façon.

M. CANTLEY: Hier, le représentant des chemins de fer Nationaux nous a donné des chiffres précis quant au coût du charbon à divers endroits.

M. HOWDEN: Il ne nous a pas dit combien coûtait ce charbon à Winnipeg; il nous a dit qu'il y avait une différence de $2 et quelques sous.

M. CANTLEY: Il nous a donné les chiffres pour Fort-William.

M. Gershaw:

Q. Ce charbon de l'Ouest est-il expédié dans des wagons fermés?—R. Je ne suis pas renseigné sur cette question. Je suppose qu'on le transporte dans des wagons fermés, la plus grande partie. Je ne puis vous donner de renseignement certain, car je ne suis pas au courant des détails relatifs au charbon de l'Ouest.

M. DOUGALL: Je puis donner ce renseignement.

M. Gershaw:

Q. Vous ne savez pas si on le transporte dans des wagons fermés ou des wagons plates-formes?—R. Dans des wagons plates-formes.

M. Bury:

Q. Mis en tas?—R. Mis en tas, oui; nous n'avons pas de hangar à charbon.

M. Armstrong:

Q. Est-ce qu'il se conserve bien lorsqu'il est mis en tas?—R. Je n'ai pas entendu de plaintes au sujet de ce charbon. Rappelez-vous qu'il s'agit de charbon à vapeur et non de charbon domestique; je suis à parler de charbon bitumineux qui ne s'altère pas de la même façon que votre charbon domestique, le lignite. Il y a des variétés de charbon qui ne s'altèrent pas autant que d'autres.

M. Bury:

Q. Votre témoignage porte seulement sur le charbon à vapeur.—R. C'est tout. Je ne fais pas profession de connaître quoique que ce soit au sujet de l'autre charbon.

M. BURY: Et, autant que vous sachiez, le charbon à vapeur se conserve très bien en tas.

Le PRÉSIDENT: M. Dougall est un représentant du *C.P.R.*, et comme il est très probable qu'on lui posera des questions, je crois qu'il devrait être assermenté.

JAMES DOUGALL est appelé et assermenté.

M. DOUGALL: Le charbon du Pas du Nid-de-Corbeau peut résister indéfiniment à couvert.

M. Armstrong:

Q. Lequel?—R. Le charbon du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. CANTLEY: Je n'ai pas entendu la réponse; quelle est la déclaration?

Le TÉMOIN: Il se conserve indéfiniment à couvert. Le charbon bitumineux du Pas du Nid-de-Corbeau, soit de Fernie ou de l'Alberta.

M. Bury:

Q. Avez-vous des connaissances au sujet d'autre charbon bitumineux de l'Ouest; par exemple, obtenez-vous du charbon de Brazeau, ou obtenez-vous tout votre charbon de l'Ouest?—R. Nous n'obtenons pas de charbon de Brazeau parce que Brazeau se trouve sur le réseau National et fait partie de son réseau.

Q. Votre charbon bitumineux de l'Ouest vient entièrement du Pas du Nid-de-Corbeau?—R. Non, monsieur, 75 p. 100 vient du Nid-de-Corbeau et le reste provient de la ligne principale du Pacifique-Canadien à l'ouest de Calgary, à Canmore.

M. Armstrong:

Q. Et le charbon dont vous parlez maintenant ne se désagrège pas?—R. Non, monsieur; il se compose à la sortie de la mine d'environ 80 p. 100 de charbon menu.

Le Président:

Q. De tout-venant?—R. Oui, monsieur.

Q. Ce charbon-là est transporté dans des wagons ordinaires à charbon?—R. Il est transporté conformément aux exigences du chemin de fer. Quelquefois, s'il arrive que le chemin de fer dirige des wagons fermés vers l'est, ils se rendent à la mine où ils sont chargés au moyen de chargeuses. S'ils ont plusieurs wagons-tombereaux, des wagons en acier à bascule, ils s'en servent. Cela dépend entièrement des exigences du service d'exploitation du chemin de fer.

M. Bury:

Q. En d'autres termes, on n'utilise pas les wagons fermés parce qu'il y a nécessité d'employer ce genre de wagons; un wagon ouvert convient tout aussi bien.—R. Il convient mieux parce que les marchands de combustible qui, comme M. Britt, veulent accumuler du charbon dans leurs parcs, posent au sommet de leur dépôt une voie qui leur permet de basculer les chargements et d'épargner de l'argent.

M. Howden:

Q. Est-ce que votre charbon de Canmore est semblable à celui du Pas du Nid-de-Corbeau?—R. Non, monsieur.

Q. C'est de l'anthracite?—R. Non, monsieur. Il est quelque peu différent du charbon de cet endroit. Nos charbons de la région du Pas du Nid-de-Corbeau sont des charbons bitumineux, et le charbon de Canmore en diffère quelque peu. Il appartient à une catégorie intermédiaire entre le charbon bitumineux et l'anthracite. L'autre mine anthracite se trouve à environ 16 milles à l'ouest de Canmore.

M. Armstrong:

Q. Y a-t-il des mines qui fournissent du charbon de qualité domestique semblable à celle provenant des terrains carbonifères de Drumheller?—R. Non, monsieur, pas au Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Howden:

Q. Mais l'autre est plus ou moins semblable?—R. Je vous demande pardon.

Q. Le charbon de Canmore est plus ou moins semblable au charbon de Drumheller?—R. Non, monsieur; le charbon de Drumheller est un lignite et le charbon de Canmore est un bitumineux.

M. Cantley:

Q. Ou semi-anthracite.—R. Il n'est pas semi-anthracite, monsieur.

Q. Où prenez-vous le semi-anthracite auquel vous avez fait allusion?—R. Ce n'est pas du semi-anthracite. J'ai dit qu'il différait quelque peu du charbon

bitumineux, à cause de la pression. Il y a de soi-disant charbons anthracites qui ne sont pas exploités à l'heure actuelle. Le Pacifique-Canadien a supprimé ses lignes de Bankhead il y a plusieurs années.

Q. Je croyais que c'était le charbon auquel vous faisiez allusion?—R. Non, je suis à parler de Canmore.

M. Armstrong:

Q. Vous dites que les mines de charbon semi-anthracite sont fermées?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que cette variété de charbon conviendrait pour des fins domestiques? Le Pacifique-Canadien a cherché pendant plusieurs années à trouver un marché pour ce charbon; l'entreprise ne fut pas possible au point de vue commercial, aussi il a cru bon naturellement de fermer la mine.

M. Bury:

Q. Quels marchés cherchait-il à s'assurer?—R. Les marchés des prairies, monsieur.

Q. Est-ce que ce charbon ne conviendrait pas aux usages domestiques?—R. Il y conviendrait, mais le pourcentage de menus exploités était si élevé qu'en cherchant à en faire un charbon commercial sous forme de briquettes, le prix était trop élevé et la chose n'était pas praticable au point de vue commercial.

Le Président:

Q. Le projet fut lancé mais abandonné plus tard?—R. Oui, monsieur.

Q. Employez-vous ce charbon bitumineux pour vos besoins domestiques dans l'Ouest, dans vos stations de l'Ouest?—R. Non, monsieur, en général, nous utilisons les lignites dans l'Ouest.

M. Cantley:

Q. Etes-vous au courant des procédés employés dans la fabrication de briquettes?—R. Oui, monsieur.

Q. De quel agglomérant se servait-on?—R. Nous employions le goudron de houille.

Q. D'où provenait-il?—R. Nous l'achetions aux Etats-Unis.

Q. Quelle proportion de goudron de houille?—R. Je crois que la proportion employée était de 12 p. 100 ou environ cette quantité.

Q. La chose était trop coûteuse?—R. Elle était trop coûteuse, monsieur.

Q. Quelle sorte de briquettes fabriquiez-vous, de petites briquettes ou des briquettes de la dimension d'un bloc?—R. Non, c'était une briquette de quatre pouces.

Le Président:

Q. Pendant combien de temps cet établissement pour la fabrication des briquettes a-t-il été exploité?—R. Pendant une période d'environ quinze années.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que ce charbon semi-anthracite pourrait être utilisé dans l'Ontario?—R. Il le pourrait, mais d'après moi, la chose ne serait pas praticable à cause du coût d'exploitation et des frais de transport.

M. Bury:

Q. En tout cas, je comprends que ce charbon ne pourrait être mis sur le marché facilement comme combustible domestique sans être converti en briquettes?—R. Oh! oui, le charbon de grosseur commerciale pourrait être mis sur le marché, mais non les charbons menus.

M. Cantley:

Q. Quelle est la proportion de menus à la mine de Bankhead?—R. Environ 50 p. 100.

Q. Est-ce que l'extraction se fait à la main ou à la machine?—R. Dans ces mines-là il ne saurait être question de machines. La mine de Bankhead a une déclivité de 62 ou 63 degrés, vous comprenez.

Q. Je comprends; l'extraction à la machine est impossible dans de telles conditions.—R. Non, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous étudié la question du transport de ce charbon par les lacs et par rail?—R. Non, monsieur.

Q. Le charbon ne pourrait-il pas être transporté de cette manière?—R. Non, monsieur.

Q. Pourquoi?—R. Parce que ce genre de charbon est trop friable. Je suis à parler maintenant du soi-disant anthracite de l'Alberta, non pas des lignites, monsieur Armstrong, comprenez-moi bien.

Le Président:

Q. Mais vous en êtes venu à la conclusion que le charbon de l'Alberta est maintenant employé aussi loin que possible dans l'Est.—R. Voyons, monsieur Lapierre, laissez-moi m'expliquer clairement; parlez-vous de charbon domestique?

Q. Je parle du charbon bitumineux.—R. Oui, du charbon bitumineux. Notre président et notre vice-président, MM. Beatty et Hall, ont décidé cette année d'étendre l'usage des charbons bitumineux de l'Alberta jusqu'à Kenora, Ont. Avant cela, depuis environ 1910, ils consommaient du charbon de l'Alberta seulement jusqu'à Winnipeg, c'est-à-dire du charbon à vapeur comme celui que M. Britt achète. Nous étions à emmagasiner du charbon à Winnipeg également, mais par suite du chômage au Pas du Nid-de-Corbeau, les exploitants ont approché notre conseil d'administration et lui ont demandé s'il ne pourrait pas par sympathie, utiliser le charbon plus à l'est. Nos gens étudièrent la chose et M. Beatty décida d'en étendre l'usage vers l'est jusqu'à Kenora, Ontario, de sorte que, d'après ce que me dit M. Golden, le vice-président de nos lignes dans l'Ouest, nous brûlons maintenant ce combustible à bord de nos locomotives qui partent de Kenora à destination de l'est et de l'ouest. Ce n'est pas de la saine économie à plusieurs points de vue, mais je ne vois pas...

M. Howden:

Q. Il ne serait pas praticable de transporter une partie quelconque de ce charbon de l'Ouest à l'est de Kenora pour usage domestique ou toute autre fin?

M. BURY: Occupez-vous d'un sujet. Si nous parlons de charbon à vapeur, tenez-vous en à cela.

Le TÉMOIN: Parlez-vous de charbon à vapeur ou de charbon domestique?

M. Howden:

Q. Le charbon dont je parle est le charbon de Canmore. Peut-il être utilisé comme charbon domestique?—R. Non, monsieur. Le charbon de Canmore, à l'exception de celui qui est extrait de la mine Scott n'est pas un charbon domestique, parce que le pourcentage de menus qu'il contient est si élevé qu'on est obligé de le fabriquer en briquettes.

Q. Le charbon du Pas du Nid-de-Corbeau peut être utilisé comme charbon domestique?—R. Oui, monsieur. Le charbon de Michel peut être employé à cette fin et l'est, de fait, notamment dans la Colombie-Anglaise.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que le Pacifique-Canadien est propriétaire d'une mine d'où pourrait être extrait un charbon domestique convenable pour la province d'Ontario?—R. Oui, monsieur.

Q. A quel endroit?—R. A Galt, Lethbridge.

Q. En quelles quantités et quel en est le rendement?—R. La mine *Galt* produit environ mille tonnes par jour.

Q. De quelle sorte de charbon?—R. Des lignites, monsieur.

M. Bury:

Q. Jusqu'à quel endroit votre marché pour ce genre de charbon s'étend-t-il maintenant?—R. Winnipeg; et la demande dépasse beaucoup la quantité que nous pouvons fournir.

Q. Croyez-vous que ce charbon pourrait être transporté plus à l'est que Winnipeg?—R. Oui, monsieur.

Q. Jusqu'à quel point dans l'Est ce charbon pourrait-il être transporté, croyez-vous?—R. Il pourrait être transporté à n'importe quelle distance pourvu que les taux le permettent.

Q. Voilà toute la question; mais est-ce qu'il s'altère?—R. Le charbon *Galt* peut résister, à couvert, dans des conditions convenables pendant une période de huit ou neuf mois.

Le Président:

Q. Qu'entendez-vous par conditions convenables?—R. C'est-à-dire à l'abri soustrait à l'action du vent, de la température.

Q. Pendant quelle période?—R. Neuf mois.

M. Flemming:

Q. Pendant combien de temps s'il était découvert ou s'il était en tas?—R. Ce charbon ne peut être amoncelé. Nous n'exposons pas le lignite au grand air; il ne peut être amoncelé.

M. Armstrong:

Q. Est-ce qu'il ne pourrait pas être transporté à Port-Arthur et Fort-William dans de grands wagons découverts, des wagons d'une capacité de 75 à 100 tonnes?—R. Oui, cela pourrait se faire, mais nous n'avons pas l'habitude d'expédier le lignite en wagons découverts.

Q. Oui, mais pour le décharger dans des navires des lacs?—R. Cela est possible.

M. Bury:

Q. A supposer que vous ayez un trafic continu dans l'été, avant que le transport de la récolte du grain qui commence—c'était là l'idée première—un trafic considérable durant l'été dans des wagons découverts à la tête des Lacs, croyez-vous que le lignite subirait une déperdition importante de poids durant cette période?—R. Il ne diminuerait pas en soi, mais la manipulation du wagon au navire ainsi que la manutention à Toronto entraînerait nécessairement une perte pour le marchand.

M. Armstrong:

Q. La perte serait-elle sérieuse?—R. Je crois qu'elle serait plutôt sérieuse dans le cas de plusieurs variétés de charbon.

Q. Quel pourcentage?—R. Eh bien, je ne puis vous dire de mémoire parce que nous n'en avons jamais fait l'essai, mais je vous dirai ceci; prenez le charbon Drumheller que je connais très bien, même sa manipulation de la mine aux wagons fermés;—presque tout ce charbon est expédié en wagons fermés—la fragmentation en est très considérable, c'est comme du verre, vous savez. Je cherche seulement à décrire ce qui arrive.

Q. Ces wagons plus petits subissent plus de chocs.—R. Ces choses ne se produisent pas dans les wagons mêmes, mais bien lorsqu'on charge le charbon dans les wagons.

[M. James Dougall.]

Le Président:

Q. C'est la manipulation même?—R. Oui monsieur. Ce charbon est friable, et il n'y a pas de doute qu'il y aurait une perte de menus que le marchand serait obligé d'assumer parce que ordinairement la femme qui achète du charbon pour sa demeure, en voyant beaucoup de menus dans le charbon, élève des objections sérieuses contre ce combustible.

M. Armstrong:

Q. Mais ce charbon ne pourrait-il pas être classé à Toronto?—R. Oui, mais il faudrait que les menus de lignite soient vendus. Maintenant le prix des menus de lignite aux champs carbonifères de Drumheller s'établit parfois au chiffre minimum de 25 cents la tonne.

M. Bury:

Q. Cela est dû au fait que le charbon se trouve à Drumheller même, à l'ouverture de la mine ou à la mine où l'on en accumule d'énormes quantités dont on ne peut se débarrasser.—R. Précisément, c'est ce que je suis à dire.

Q. Mais la situation ne serait pas tout à fait la même à Toronto, à London, à Hamilton, ou à aucun des autres endroits où la quantité ne serait pas illimitée?—R. Oui monsieur, mais vous vous méprenez, si vous voulez bien me passer le mot. A Toronto vous avez affaire au charbon *Pocahontas* et aux menus bitumineux de haute classe qui sont aussi criblés, avec une teneur en calories variant entre 13,000 et 15,000, et une contenance de cendre de trois ou quatre pour cent, et nos lignites de l'Alberta ne peuvent subir la concurrence simplement à titre de menus.

Q. Vous voulez dire que les menus ne peuvent faire concurrence aux menus américains?—R. Oui. Nos lignites contiennent, comme vous savez, une teneur humide de douze à quatorze pour cent; Lethbridge neuf à douze, et la proportion d'humidité dans le charbon d'Edmonton est encore plus élevée.

M. Flemming:

Q. Et vos menus américains donnent un meilleur rendement en chaleur? —R. Il n'y a pas que cela, ils ne contiennent pas d'humidité.

M. Bury:

Q. Est-ce que les menus bitumineux américains conviennent à l'usage domestique?—R. Non, monsieur.

Q. C'est ce dont je parle.—R. Nos menus de l'Alberta non plus.

Q. En d'autres termes, il faudrait que les menus, qu'ils vienent des Etats ou de mines canadiennes, soient utilisés pour la production de vapeur.—R. Oui monsieur, ou bien utilisés dans des calorifères installées dans vos demeueres spécialement pour l'usage du combustible en question.

Le Président:

Q. Serait-il praticable, monsieur Dougall, de faire transporter des lignites des champs carbonifères de l'Alberta à Fort-William, de les transborder sur des navires à Fort-William, en installant à ce dernier endroit une usine pour l'utilisation des menues ou des criblures et leur transformation en gaz ou en sous-produits? Est-ce qu'il serait possible d'installer une telle usine?—R. Je ne le crois pas, parce que si vous transformez les menus en gaz, il faudra utiliser naturellement des charbons bitumineux. Les menus des champs de lignite de l'Alberta sont non-cokéfiables, et ils ne produiraient pas autre chose que de la cendre.

Q. Cela ne serait pas praticable, même avec le charbon bitumineux?— R. Oui monsieur, mais le charbon bitumineux n'est pas du charbon domestique. Il y a une mine à Michel (Colombie-Anglaise), qui fournit un charbon qui se vend à l'heure actuelle pour des fins domestiques, mais les mines situées sur les

lignes du Pacifique-Canadien dans l'Alberta, produisent un très fort pourcentage de menus et ils ne sont pas particulièrement convenables. La mine Bellevue de la *West Canadian Collieries* a bien vendu une quantité considérable de charbon domestique qui a été criblé, mais ce charbon renfermait 62 p. 100 de menus.

M. Flemming:

Q. Mais votre charbon convient comme charbon à vapeur pour les besoins du chemin de fer?—R. Oh! oui, tout le charbon bitumineux.

M. CANTLEY: Je voudrais poser quelques questions à M. Britt, car je suis obligé de partir dans quinze minutes.

Le PRÉSIDENT: Vous aimeriez à entendre M. Britt.

M. DOUGALL: Je ne connais rien au sujet du charbon de l'Est.

M. Cantley:

Q. Si je vous comprends bien, monsieur Britt, vous avez acheté 65,000 tonnes de charbon canadien dans la zone de l'Est.

M. BRITT: Oui, monsieur.

Q. Seriez-vous assez bon de me dire où ce charbon a été livré?—R. Rue West, Saint-Jean (N.-B.). Je n'inclus aucune de nos lignes auxiliaires dans ce total parce que, en plus de nos 65,000 tonnes, notre réseau *Dominion Atlantic* en utilise probablement 40,000 ou 60,000 tonnes aussi.

Q. Pourriez-vous me dire de quelles mines ce charbon provient?—R. De celles du Cap-Breton et de Springhill, principalement de Springhill.

Q. Quelle quantité, avez-vous dit, la *Dominion Atlantic* utilise-t-elle, 40,000 ou 50,000 tonnes?—R. De quarante et soixante mille tonnes. Je dirai que ce charbon vient principalement de la mine *Acadia.*

Q. Provient-il tout de l'*Acadia*?—R. Je crois que tout le charbon est originaire de l'*Acadia,* autant que je sache.

Q. Maintenant, vous dites que ces 65,000 tonnes proviennent surtout de Springhill?—R. Eh bien, presque tout ce charbon vient de Springhill durant l'été et une forte quantité provient du Cap-Breton durant l'hiver.

Q. Le charbon de Springhill, naturellement, est transporté en péniches?—R. Il est transporté par de petits navires.

M. Flemming:

Q. De Parrsboro?—R. Oui.

M. Cantley:

Q. Quel charbon utilisez-vous à Brockville, par exemple?—R. Brockville n'est pas une station d'approvisionnement du tout. Nous ne transportons pas de charbon à Brockville. Nous transportons du charbon à Prescott, mais nous avons abandonné Brockville il y a vingt ans.

Q. Alors vos locomotives ne font pas leur provision de charbon à cet endroit?—R. Oh! non.

Q. Et à Ottawa?—R. A Ottawa, nous utilisons du charbon américain.

Q. Tout le charbon américain?—R. Tout du charbon américain importé par Prescott.

Q. Et à Montréal?—R. A Montréal, c'est également du charbon américain.

M. Howden:

Q. Pourrais-je vous demander, monsieur Britt, jusqu'à quel endroit vers l'ouest vous utilisez le charbon des provinces Maritimes, où la ligne de démarcation s'établit entre le charbon américain et le charbon de l'Est sur vos lignes? —R. Nous utilisons le charbon canadien pour aller à Saint-Jean et pour en revenir, mais cela ne comprend pas le *McAdam.*

M. Cantley:

Q. Le *McAdam* est un charbon américain?—R. Ce charbon se compose partiellement de charbon américain et de *Minto.*

Q. Combien de charbon *Minto* utilisez-vous?—R. Je dirais, de mémoire, environ 50,000 tonnes.

Q. A Québec, vous consommez du charbon américain?—R. Du charbon américain, à Québec.

Q. La même chose s'applique aux cantons de l'Est?—R. Oui, on y brûle entièrement du charbon américain depuis deux ans.

Q. Eh bien, le président des chemins de fer de l'Etat nous a dit hier que ceux-ci consommaient, dans le district du Saint-Laurent et dans les embranchements de Québec et de Montréal, environ 750,000 tonnes; est-ce que votre chemin de fer ne pourrait pas faire la même chose?—R. Pas au prix actuel.

Q. Quelle différence y a-t-il entre le prix américain et le prix canadien?—R. Eh bien, si vous prenez les prix—je n'ai pas bien saisi, voulez-vous répéter?

Q. Quelle différence y a-t-il entre le prix américain et le prix canadien?—R. Eh bien, vous voulez dire en dollars et cents?

Q. Oui.—R. Eh bien, si ce n'est pas une question de prix, c'est une question de prix et de qualité, monsieur Cantley.

Q. Eh bien, j'ai compris que vous avez dit tout d'abord que c'était une question de prix?—R. De prix et de qualité.

Q. Il y eut un temps où vous vous serviez de charbon du Cap-Breton?—R. Oui monsieur, quand nous l'obtenions à un prix qui en permettait l'usage.

Q. A quel prix était-ce?—R. Nous l'achetions à environ $2.25 la tonne livré dans des wagons à Montréal.

Q. $2.25?—R. Oui, monsieur.

Q. Croyez-vous être bien exact à ce sujet?—R. Oui, monsieur, absolument.

Q. En quelles années?—R. Je ne remonterai pas précisément aux années en question, c'était probablement vers 1908, 1909 ou 1910.

Q. Ce charbon provenait de quel district?—R. De Sydney (Cap-Breton) expédié par la *Dominion Coal Company,* ainsi qu'elle était connue à cette époque.

Q. Votre déclaration m'étonne.—R. Vous seriez étonné d'apprendre aussi que nous ayons acheté concurremment avec ce charbon-là, du charbon américain à 80 cents la tonne à la mine.

Q. Non, cela ne m'étonne pas.—R. Nous faisons livrer du charbon du Cap-Breton à Montréal pour environ $2.25 sur wagon.

Q. Les gens du Cap-Breton étaient alors, à mon avis, des philanthropes.—R. Eh bien, ils en ont bénéficié, ils se sont aidés aussi en même temps.

Q. Je sais que vous avez acheté du charbon pour $3 et quelques cents et jusqu'à $3.25, mais je ne savais pas qu'on en avait eu pour $2.25.—R. Oui, monsieur.

Q. Je me suis occupé de livraison de charbon dans le Saint-Laurent pendant plusieurs années.—R. Eh bien, j'ai été en relations indirectes pendant environ trente ans avec le Saint-Laurent, surtout dans le commerce du charbon avec le Pacifique-Canadien.

M. CANTLEY: Eh bien, je puis remonter un peu plus loin. Toutefois, nous ne discuterons pas là-dessus.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. A propos de cette question de prix et de qualité, voulez-vous nous dire quelle était la différence dans le prix l'an dernier, à l'époque dont parle le colonel Cantley, concernant le réseau National?—R. Quel est le prix?

Q. Quelle était la différence dans le prix? Vous avez dit qu'il y avait une différence dans le prix et la qualité?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire quelle était la différence dans le prix?—R. Non, pas de mémoire, non, monsieur.

Q. Approximativement?—R. Non, monsieur.

M. Cantley:

Q. Eh! bien, est-ce qu'un effort n'a pas été tenté cette année pour induire vos gens à acheter à Montréal du charbon provenant des mines du Cap-Breton? —R. Un prix a été fixé et on nous a dit que nous pourrions le prendre ou le laisser à ce prix-là.

Q. Eh! bien, dans une affaire aussi récente que celle-là, j'aurais pensé que vous vous seriez rappelé quelle était la différence entre le prix américain et le prix canadien.—R. Ils n'ont pas tenté de nous donner un prix; ils ont fixé un prix et "voilà notre prix, il est à prendre ou à laisser."

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. N'était-ce pas le prix que le Pacifique-Canadien payait?—R. Oui.

Q. Est-ce que cela ne fixait pas le prix?—R. Oui.

Q. Est-ce que vous n'avez pas offert de le prendre à un prix moins élevé?—R. Nous leur avons dit que nous ne le prendrions pas à ce prix-là.

Q. N'avez-vous pas fixé un prix à un niveau beaucoup plus bas?—R. Approximativement, oui; je ne sais pas si j'ai même offert un prix précis.

Q. Ils ont dû offrir un prix précis quand ils avaient déjà conclu un contrat avec le réseau National, le prix a dû être fixé dans ce contrat.—R. Oui, ils m'ont offert du charbon à ce prix-là.

Q. Eh bien, leur avez-vous fait une offre en plus de cela?—R. Je leur ai dit ce que je leur payerais, je leur ai dit que je leur payerais le même montant que j'ai payé en 1924.

Le Président:

Q. Vous avez dans le passé acheté de fortes quantités de charbon du Cap-Breton à Montréal pour l'usage de votre corporation?—R. Oui.

Q. Et pour des raisons économiques vous ne l'achetez pas aujourd'hui?—R. C'est bien cela.

M. Cantley:

Q. Quelle était la différence entre le prix qu'ils vous ont offert et celui auquel vous pourriez faire livrer du charbon américain?—R. Je ne sais pas si je suis obligé de vous dire cela, monsieur Cantley.

Q. Je crois que c'est une question raisonnable.—R. Je voulais ne pas toucher à la question des prix, je ne veux pas aborder les prix.

M. CANTLEY: Monsieur le Président, je demande seulement quel est l'écart entre le prix demandé pour le charbon canadien et celui demandé pour le charbon américain. Je crois que c'est une question raisonnable; je ne suis pas à m'enquérir des prix, je m'enquiers de la différence. Je veux savoir jusqu'à quel niveau le charbon de la Nouvelle-Ecosse doit tomber avant de pouvoir faire concurrence au charbon américain.

M. BURY: Comment pouvez-vous faire disparaître la différence?

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Si nous ne pouvons obtenir cette information nous ferions tout aussi bien d'ajourner.

Le TÉMOIN: Je n'aime pas à m'engager dans les prix, monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, on vous demande simplement...

Le TÉMOIN: La compagnie *Besco* a l'information.

M. CANTLEY: Je ne représente pas la compagnie *Besco*.

Le TÉMOIN: Ils ont les prix à donner.

M. CANTLEY: Nous ne nous occupons pas des gens de la *Besco* pour le moment, nous nous occupons de vos gens, et je voudrais avoir une réponse à ma question, qui, je le prétends, est raisonnable.

M. HOWDEN: Nous pouvons obtenir seulement un prix des gens de la *Besco*; nous ne pouvons avoir le coût du charbon américain.

M. BURY: Vous pouvez nous dire quelle est la différence sans nous dire les prix.

Le PRÉSIDENT: Voilà une demande raisonnable.

M. DOUGALL: L'avez-vous?

Le TÉMOIN: Je l'ai en mémoire, je ne l'ai pas par écrit. Ce n'était pas une question de leur offrir un prix. Ils ont coté un prix et ils n'en ont pas dévié. Ils ont bien fait une légère concession dans le prix de Montréal pour certaines raisons qui se rapportaient à l'aiguillage, c'était tout; ils ne voulaient pas faire de concessions ailleurs.

M. CANTLEY: Nous pouvons obtenir leurs prix quand ils comparaîtront ici.

Le TÉMOIN: En 1924 je leur ai payé $4.50. Je leur ai dit qu'ils pourraient avoir $4.50 cette année et ils n'ont pas voulu le prendre.

M. CANTLEY: Cela est très bien, mais cela ne répond pas à ma question.

Le Président:

Q. La question demandée portait sur l'écart, du moins sur la différence. —R. Vous connaissez le prix qu'ils ont demandé cette année, je leur ai offert $4.50; la différence constitue l'écart.

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Nous ne connaissons pas le prix cette année.

Le TÉMOIN: Vous l'avez eu. M. Cantley a mentionné le prix du chemin de fer National du Canada, ne l'avez-vous pas mentionné vous-même il y a un instant?

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Non.

Le TÉMOIN: Quelqu'un l'a mentionné.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela vous satisfait?

M. CANTLEY: Cela ne répond pas à ma question. Je demandais quelle était la différence entre le prix demandé pour le charbon canadien et le prix...

Le PRÉSIDENT: Posez la question directement, monsieur Cantley.

M. Cantley:

Q. Quelle était la différence entre le prix réel qu'on vous a demandé pour le charbon canadien et le prix auquel vous pouviez vous faire livrer le charbon américain à Montréal?—R. Ils m'ont demandé cette année $5.25 pour du charbon *Dominion* à Montréal, sur lequel ils ont subséquemment fait une légère concession à cause de l'aiguillage. Je ne considère pas que le charbon Dominion qui arrive à Montréal comparé au charbon américain aujourd'hui, vaut plus que $4.50.

Q. Cela ne répond pas à ma question.—R. Je vous dis là quelle est la différence, $5.25 et $4.50.

Q. Votre réponse est-elle que la différence entre les prix était de 75 cents la tonne?—R. Non, je n'affirme pas cela, monsieur.

Q. Je veux savoir quelle est la différence.

M. DOUGALL: Au comptant?

Le TÉMOIN: Au comptant.

M. CANTLEY: Je ne l'achète pas comme de la farine d'avoine, nous l'achetons au comptant.

Le TÉMOIN: Je croyais que vous calculiez le prix et la qualité.

M. CANTLEY: Non, non, ma question est parfaitement claire. On vous a demandé un certain prix pour du charbon canadien; vous pouvez acheter du charbon américain à quelque autre prix; je veux avoir la différence entre les deux prix.

M. BURY: Laissez de côté absolument la question de qualité.

M. DOUGALL: Le prix à l'ouverture de la mine?

M. CANTLEY: Non, le prix du charbon livré à Montréal.

Le TÉMOIN: Donnez-moi tout juste une minute. Je ne saurais donner ce genre d'information de mémoire. Le charbon américain peut être livré à Montréal pour $5.40.

M. Cantley:

Q. $5.40?—R. Oui, monsieur.

Q. Et quel prix vous ont-ils demandé pour le charbon canadien?—R. $5.25.

M. Bury:

Q. Et c'est la valeur qui constitue la différence, la différence dans la valeur?—R. L'efficacité.

Q. L'efficacité?—R. Oui, la différence dans la valeur.

M. Cantley:

Q. Je m'occupe pour le moment simplement de la question de prix. Ce charbon américain vous coûte $5.25?—R. $5.40.

Q. Et le charbon canadien a été offert à $5.25; le charbon canadien était à 15 cents la tonne meilleur marché?—R. Oui, monsieur.

Q. En laissant la question de valeur de côté?—R. Oui.

M. DOUGALL: Colonel, si vous voulez bien m'excuser, comme organisation commerciale nous ne pouvons être guidés par le prix seulement.

M. BURY: Oh! non.

M. CANTLEY: Oh, je comprends cela.

M. DOUGALL: C'est une question discutable.

M. CANTLEY: Ce n'est pas une question discutable, monsieur.

M. Flemming:

Q. A propos de vos besoins de charbon à Montréal — vous achetez le charbon américain à cause de la qualité et non à cause du prix?—R. La qualité du charbon.

M. DOUGALL: Il faut que nous fassions cela.

Le TÉMOIN: Rappelez-vous, monsieur Flemming, que quand je parle de charbon américain acheté concurremment avec le charbon *Dominion,* je songe au charbon américain choisi, non au charbon ordinaire. Vous pouvez obtenir le tout-venant pour presque n'importe quel prix; je parle maintenant du charbon de qualité.

M. Cantley:

Q. De quels champs ou districts?—R. De la Virginie occidentale.

M. Bury:

Q. Accordez-moi une demi-seconde, monsieur Britt. Pour que la comparaison soit juste, vous dites que vous parliez de charbon américain spécialement choisi?—R. Non, monsieur.

Q. De quelles paroles vous êtes-vous servi?—R. Ce que j'entendais c'était du charbon américain de qualité.

M. BURY: Je demanderais au sténographe de lire ce que M. Britt a dit il y a un instant.

Le STÉNOGRAPHE: "Quand je parle de charbon américain acheté concurremment avec le charbon canadien je songe au charbon américain choisi."

M. DOUGALL: Cela veut dire des mines choisies, pas de charbon; des mines choisies.

M. BURY: C'est une question différente.

M. Howden:

Q. Cela ramène sur le tapis la question que j'ai cherché une ou deux fois à tirer au clair, à savoir: Si le charbon américain est plus à désirer que notre charbon canadien?—R. Quand vous dites charbon américain, vous employez un

terme bien général. Il y a du charbon américain qui n'est pas aussi bon que le charbon canadien et il y a beaucoup de charbon américain qui est bien meilleur que le charbon canadien.

Q. Ce que j'entends dire, c'est que le meilleur charbon américain l'emporte sur le meilleur charbon canadien?—R. Oui, précisément.

M. DOUGALL: En parlant de l'Est.

M. Armstrong:

Q. Vous avez aux mines américaines un inspecteur qui examine le charbon avant qu'il vous soit expédié?—R. Nous examinons la quantité de charbon expédiée de cette mine-là. Si la mine n'expédie pas exactement le produit désiré, il ne se fait pas payer pour le charbon. Je ne crois pas qu'un consommateur ait le droit d'encourir la dépense d'examiner un produit qui pourrait être préparé convenablement par l'exploitant.

Le Président:

Q. Mais vous avez des inspecteurs à quel endroit?—R Je dois vous dire que nous n'en avons qu'un seul; il choisit les mines.

M. Bury:

Q. Qui choisit la mine?—R. Qui choisit la mine, et si la mine peut produire du bon charbon, très bien; et si elle ne peut pas, il ne prendra pas de charbon à cette mine-là. Il n'y touchera pas.

M. HOWDEN: Vous vous prépariez à faire une déclaration volontairement, il y a un instant.

M. DOUGALL: Je veux tirer la question au clair. Le Canada est très étendu et il y a une grande différence dans la valeur de quelques charbons, des charbons bitumineux, et vous parlez seulement de charbons de la Nouvelle-Ecosse. Je ne suis pas pour différentier maintenant entre les divers charbons au Canada pas plus que M. Britt ne le fait dans le cas des charbons des Etats-Unis, parce que nous avons toutes sortes de variétés de charbons bitumineux dans ce pays.

M. HOWDEN: Je voulais simplement établir ceci: les produits marchands furent de l'Est et de l'Ouest du Canada.

M. BURY: Il parle seulement de l'Est.

M. DOUGALL: C'est ce que je cherche à préciser.

M. HOWDEN: Je posais cette question, étant donnée la déclaration purement volontaire quant à la valeur comparative du charbon canadien et du charbon américain de la meilleure variété.

M. DOUGALL: C'est pour cette raison que je pose une question, parce que nous avons du charbon bitumineux de très grande valeur au Canada et nous en avons aussi qui n'est pas aussi bon—mais je préférerais qu'on ne me demande pas quels sont ces charbons—mais je crois qu'en justice pour les exploitants de charbon et le Dominion—dont je suis un immigré—que nous devrions au moins être justes envers nous-mêmes.

M. BURY: Votre réponse portait sur une comparaison entre le charbon que vous obtenez des mines américaines choisies et le charbon à vapeur canadien qui est disponible pour votre usage dans l'Est.

M. DOUGALL: Dans l'Est, cela est exact.

Le TÉMOIN: Il y a aussi un autre aspect. Dans le cas du charbon *Dominion*, ou dans les provinces Maritimes, le charbon est transporté par eau et souffrirait conséquemment de la dégradation par suite de sa manipulation plus fréquente. Il faut aussi tenir compte de cet état de choses.

M. Gershaw:

Q. Pour employer du charbon américain à Québec, pourriez-vous nous dire la différence, en ce qui regarde le prix seulement, entre le charbon américain et le charbon des provinces Maritimes à tout endroit, disons, à Québec ou à quel-

qu'endroit plus à l'est, à l'est de Montréal; il nous a dit la différence à Montréal?—R. Montréal est un centre raisonnable.

Q. Vous utilisez beaucoup de charbon des provinces Maritimes à cet endroit?

Le PRÉSIDENT: M. Flemming part dans quelques instants et il voudrait poser quelques questions.

M. Flemming:

Q. Vous nous avez donné les chiffres qui se rapportaient à la quantité de charbon américain dont vous vous servez sur les lignes de l'Est, soit 1,600,000 tonnes. Quelle proportion de cette quantité utiliseriez-vous sur vos lignes, disons, à l'ouest d'Ottawa, ou à l'ouest de Brockville, entre cet endroit-là et la tête des Lacs; environ quelle proportion?—R. Eh bien, la quantité serait à peu près également partagée, monsieur Flemming. Elle serait divisée approximativement en parts égales.

Q. Votre consommation de charbon américain à l'est d'Ottawa et à l'est de Brockville, par exemple, serait d'environ 800,000 tonnes?—R. Entre sept et huit cent mille tonnes. Je crois que cette consommation est un peu élevée, monsieur Flemming, parce qu'ils tiennent seulement compte de l'Ontario. Vous dites à l'est d'Ottawa; à peu près entre cinq et six cent mille tonnes à l'est d'Ottawa; c'est-à-dire tout à l'est d'Ottawa, monsieur.

Q. Et maintenant, vous parlez d'utiliser 65,000 tonnes de charbon canadien à Saint-Jean-Ouest?—R. A Saint-Jean-Ouest et pour la ligne jusqu'à et y compris McAdam. L'autre partie du territoire, l'autre partie là-bas se sert du charbon du Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire environ 50,000 autres tonnes.

Q. C'est du charbon *Minto*?—R. Oui, monsieur.

Q. Eh bien, nous comprenons ceci maintenant, que votre consommation de charbon à tous les endroits dans le Québec, à Québec et entre Québec et Montréal, et à l'ouest jusqu'à Ottawa s'établirait entre cinq et six cent mille tonnes? —R. Oui. Vous voyez, il est quelque peu difficile pour moi d'aligner des chiffres même approximatifs pour cette raison. Nous exploitons un chemin de fer selon le parcours et nous ne nous conformons pas tout à fait aux délimitations provinciales. Ainsi, par exemple, nous appelerions la ligne qui conduit à Ottawa le district de Québec. Le district de Québec s'étendrait à un point vers l'ouest jusqu'à 120 milles d'Ottawa et ce serait toujours le district de Québec comme nous l'entendons.

Q. Vous êtes-vous servi dans le passé de charbon de l'Est à un point aussi occidental qu'Ottawa?—R. Très souvent, monsieur, très souvent, quand une occasion particulière se présentait, mais la chose n'a jamais été profitable.

Le Président:

Q. Quand le charbon a été utilisé dans des conditions anormales?—R. Oui, monsieur.

M. Flemming:

Q. Avez-vous fourni aux exploitants de la Nouvelle-Ecosse l'occasion d'approvisionner votre chemin de fer de charbon à Montréal s'ils offraient leur marchandise aux prix américains?—R. Oui, y compris la qualité, mais naturellement ce n'était pas dollar pour dollar.

Q. En tenant compte de la qualité?—R. Oui, monsieur. Nous avons fait cela en 1924 quand nous avons acheté d'eux, je crois, environ 200,000 tonnes. Il y a un autre aspect de la question à considérer pendant que je suis à parler de ce sujet. Nous avons abandonné la pratique, il y a plusieurs années, alors que nous achetions du charbon *Dominion* en grande quantité. Le charbon *Dominion* était livré par la voie du Saint-Laurent seulement durant l'été. Nous avions l'habitude d'emmagasiner durant l'été, nous accumulions en tas le charbon pour nos besoins durant l'hiver, et nous avions à faire face aux frais d'emmagasinage et de mutation. Nous avons abandonné ce procédé maintenant, nous conservons

simplement un approvisionnement d'urgence à cet endroit et nous n'y touchons pas l'été et l'hiver. Nous ne faisons plus d'accumulation.

Q. Vous obtenez des reçus pour vos besoins hebdomadaires?—R. Oui, monsieur, et nous évitons ainsi les frais de chargement et de déchargement en plus des soucis. Par soucis, j'entends les mesures de prévoyance contre l'incendie.

M. Cantley:

Q. A combien estimez-vous le coût de ce procédé la tonne?—R. Le chargement et le déchargement?

Q. Oui?—R. Oh, probablement à environ 40 cents.

M. Armstrong:

Q. Quel est votre estimé de la valeur relative du charbon de Sydney et du charbon américain de la variété que vous obtenez?—R. Entre quinze et vingt pour cent.

M. Howden:

Q. En faveur du charbon américain?—R. Entre quinze et vingt pour cent en faveur de la puissance de la locomotive.

M. Cantley:

Q. Sur quoi basez-vous cette estimation?—R. Sur les renseignements que nous a fournis notre service de machinisme, c'est-à-dire les employés qui brûlent le charbon.

Q. Qui est à la tête de ce service?—R. Je ne saurais dire de mémoire quel est ce fonctionnaire.

Q. Eh bien, vous avez un fonctionnaire qui s'occupe de cela?—R. Il n'y a pas qu'un fonctionnaire qui s'en occupe. Nos propres mécaniciens, chacun d'eux vous dira la même histoire.

Q. Votre surintendant de la force motrice le saurait?—R. Je ne sais pas s'il est au courant de ces détails.

M. BURY: Quelqu'un doit le savoir. Votre service de machinisme pourrait donner cette information.

M. CANTLEY: Eh bien, je suppose, le surintendant de force motrice.

M. DOUGALL: Oui.

M. Flemming:

Q. Maintenant, monsieur Britt, étant donné le motif qui vous a induit à employer du charbon de l'Ouest jusqu'à Kenora, ne pourriez-vous pas vous servir de charbon du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse dans votre district de Montréal?—R. Je crois que les conditions sont quelque peu différentes.

Q. Vous nous avez dit que c'était une question de politique?—R. Oui.

Q. Pour laquelle vous n'êtes pas responsable?—R. Tel que je comprends la question de politique, ces mines sont situées sur les lignes du Pacifique-Canadien et comptent sur le Pacifique-Canadien pour l'absorption de leur production.

M. FLEMMING: Et pour cette raison l'argument de sympathie ne s'appliquerait pas au charbon de la Nouvelle-Ecosse parce que les mines ne sont pas situées sur la ligne du Pacifique-Canadien.

M. DOUGALL: Je ne crois pas que cela est exact.

M. BURY: A tout événement, laissant de côté l'argument de sympathie, ne serait-ce pas pour vous une question de bonne politique d'assurer l'exploitation des mines situées directement sur vos lignes de l'Ouest plutôt que de les fermer complètement et d'être obligé de faire venir le charbon sur un plus long parcours.

M. DOUGALL: Non, monsieur, je ne dirais pas cela. Nous sommes une organisation commerciale et il faut que nous conduisions nos affaires sur une base d'affaires.

M. BURY: Je suis à parler d'une base d'affaires. Je suis précisément à me demander si en ce qui concerne l'approvisionnement de charbon bitumineux il ne serait pas plus sage à titre d'affaires, de maintenir l'exploitation de vos champs carbonifères de l'Ouest plutôt que de la suspendre.

M. DOUGALL: Nous ne pouvons acheter qu'une certaine quantité de charbon, monsieur, et après cela nous n'avons plus de ressources. Nous ne pouvons acheter du charbon que nous ne pouvons utiliser.

M. Bury:

Q. Vous ne voyez pas le point?

M. DOUGALL: Je le vois.

M. Cantley:

Q. Monsieur Dougall, si je vous comprends bien, vous dites que vous achetez une certaine quantité de charbon dans l'Ouest pour des motifs de sympathie? —R. Oui.

Q. Est-ce qu'il n'existe pas de sympathie pour l'Est?—R. Colonel, je ne crois pas que la question est raisonnable. Ces mines sont situées sur nos lignes et naturellement nous faisons de notre mieux pour les encourager. Les mines au Cap-Breton ne sont pas sur nos lignes et cependant nous les encourageons de notre mieux, par eau.

Q. J'admettrai cela, mais, par exemple?—R. Nous pouvons transporter du charbon et payer des taux de transport au réseau National.

Q. Je conclus que les mines du Cap-Breton ne sont pas situées sur votre chemin de fer.—R. Oui.

Q. Mais je tiens à préciser ceci, et je crois que c'est un argument raisonnable; nous avons 20,000 hommes?—R. Oui monsieur.

Q. Il y a probablement 100,000 personnes qui dépendent directement de l'industrie du charbon dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Vous y transportez pour l'entretien de ces gens virtuellement tout ce dont ils ont besoin pour manger et se vêtir, et tout ce dont ils se servent. Vous en retirez votre proportion de taux de transport par chemin de fer.—R. (Le témoin fait un geste négatif). Je dis ceci positivement, le Pacifique-Canadien s'intéresse de toute façon au développement du Canada.

Q. Eh bien, je ne parle pas au point de vue des provinces de l'Ouest.— R. Je parle du Canada.

Q. Nous transportons, par exemple, à la Nouvelle-Ecosse, plus de 600,000 barils de farine et 400,000 barils d'autres provisions de bouche. Aussi longtemps que vous obtenez votre part du transport de ces marchandises, ne croyez-vous pas que vous deviez nous témoigner un peu de considération par sympathie. —R. M. Britt vous a dit, monsieur, que nous achetons du charbon de vos mines.

Q. Je vous demande pardon, je parle maintenant du district du Saint-Laurent dans lequel vous n'achetez pas de charbon bien qu'il se vende à 15 cents la tonne meilleur marché que le charbon américain que vous achetez.—R. Il n'est pas 15 cents la tonne meilleur marché.

Q. 15 cents la tonne meilleur marché. Vous dites que la puissance dépasse cela.—R. Oui monsieur.

Q. Et on a affirmé que la différence dans la puissance s'élève jusqu'à 15 ou 20 p. 100.—R. Oui.

Q. Vous ne vous attendriez guère à ce que nous acceptions cette affirmation-là?—R. Je ne vous demande pas d'accepter quoi que ce soit.

M. FLEMMING: Monsieur le Président, M. Dougall a eu l'obligeance de dire qu'il serait disposé à comparaître de nouveau devant le Comité. Je voudrais lui poser quelques questions concernant la manipulation du charbon domestique venant de l'Ouest. C'est un sujet dont nous ne nous sommes pas beaucoup occupé.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Armstrong. Avez-vous fini d'interroger M. Britt? M. Dougall reviendra mais nous voudrions laisser partir M. Britt.

M. Howden:

Q. Maintenant, une dernière question. Vous utilisez le charbon des provinces Maritimes aussi loin vers l'ouest que possible.—R. Oui, monsieur.

Le témoin se retire.

Le Comité s'ajourne jusqu'au vendredi 4 juin, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 436,
Le 4 JUIN 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

M. ROY-M. WOLVIN est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Monsieur Wolvin, vous êtes le président de la *British Empire Steel Corporation*?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes au courant de la production du coke par votre compagnie?—R. Oui, le coke ou le charbon, les deux.

Q. Les deux?—R. Oui, monsieur.

Q. Je demande à M. Cantley de continuer l'interrogatoire à moins que vous n'ayiez préparé une déclaration.—R. Eh bien, je n'ai pas préparé de déclaration si ce n'est quelques notes d'ordre général que j'ai écrites il y a quelques minutes.

Q. Peut-être, serait-il préférable que vous fassiez d'abord votre déclaration, les membres pourront vous transquestionner ensuite.—R. En premier lieu, monsieur le Président, je voudrais ajouter aux renseignements contenus dans la lettre de M. Gray en disant que M. Gray a été malade pendant plusieurs mois et ce n'est que la semaine dernière qu'il a pu se rendre au bureau pour une courte période, de deux ou trois jours. Je souhaitais qu'il ne soit pas requis de venir ici. Il est anxieux de venir mais je crois qu'il vaudrait mieux qu'il ne vienne pas, car il a été très malade. Monsieur le Président, je crois comprendre que le genre d'information que vous désirez se rapporte au charbon disponible en Nouvelle-Ecosse, ses qualités, son transport, ainsi que les possibilités d'agrandir le marché. Le charbon disponible en Nouvelle-Ecosse répondra aux besoins du territoire qu'il peut approvisionner pendant des centaines d'années. En ce qui concerne la quantité exacte je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi de donner les quantités. La *British Empire Steel Corporation,* par l'entremise de ses filiales, extrait des mines environ 4,500,000 à 5,000,000 de tonnes par année, c'est-à-dire une tonne brute de 2,240 livres. Les mines que nous exploitons actuellement ont une capacité de 7,500,000 tonnes à 8,000,000 de tonnes, si elles étaient exploitées continuellement durant l'année. La distribution de notre production pour les années 1923 et 1924 peut présenter quelque intérêt. Les provinces Maritimes et Terre-Neuve ont utilisé 39 p. 100 de notre rendement; la province de Québec 38 p. 100; la *British Empire Steel Corporation* emploie 19 p. 100 pour ses différentes opérations; et l'exportation ainsi que le service maritime absorbent 4 p. 100. Les limites du marché pour notre charbon sont assez clairement définies par sa qualité, son coût de production, son coût

de transport et la politique du Gouvernement. Quant à sa qualité, c'est un charbon bitumineux de haute qualité, un charbon cokéifiable de haute classe, riche en sous-produits. On lui connaît quelques désavantages. Il a une plus forte teneur de soufre que d'autres charbons. Il est friable et se brise en cours de transport. Ce sont des désavantages de prix pour certaines fins. Je crois que l'avenir réserve de meilleures conditions au charbon de la Nouvelle-Ecosse employé dans des chaudières à vapeur. On constate une augmentation graduelle dans la consommation du poussier et je crois que dans un avenir prochain la vapeur dans les usines sera produite entièrement au moyen de poussier, qui élimine la perte et la dégradation du charbon pendant le transport. Les fours à coke, s'ils sont établis dans le pays pour la production d'un combustible domestique exigeraient beaucoup de menus ou de tout-venant des mines de la Nouvelle-Ecosse qui seraient satisfaisants dans l'état où il se trouverait à son arrivée à destination. Quant au coût de production de notre charbon il est élevé comparé au charbon produit aux Etats-Unis et aux milieux mieux favorisés pour l'exploitation. La plus forte partie de notre production est sous-marine, et chaque année nous nous engageons davantage sous l'océan. Nous n'avons plus les mêmes avantages pour creuser un autre puits après avoir atteint une certaine profondeur, mais il faut continuer à utiliser le même puits et travailler de deux côtés au lieu de faire l'exploitation dans quatre sens, ainsi que la chose pourrait se pratiquer aux Etats-Unis. A mesure que nous avançons sous la mer, nous devons prolonger les longs réseaux de tuyauterie distributeurs d'air comprimé, accroître les frais de ventilation, le coût d'entretien de longues pentes; et ces dépenses viennent sans cesse s'ajouter au coût de production. Le prix de revient de notre charbon a été sensiblement réduit. Depuis 1924 une faible partie de la réduction résulte des abaissements de salaires, bien que cette réduction soit très minime. Nous avons réduit le coût du charbon de deux ou trois dollars, comparé à chaque dollar provenant des salaires, grâce à une meilleure gestion, à de plus grandes facilités et à des améliorations apportées à la propriété. A mesure que nous avançons sous la mer, nous constatons que les conditions tendent à nous favoriser en ce qui concerne le coût du charbon. Cet état de choses ne se produit pas dans une année ou deux. Il ne se produira pas avant cinq ans dans certaines mines, avant dix ans dans d'autres. A l'heure actuelle nous n'extrayons qu'environ 40 p. 100 du charbon. Nous sommes obligés de laisser le reste pour servir de piliers destinés à supporter les plafonds. Quand nous aurons atteint un endroit où il y aura une couche suffisante entre le fonds de la mer et les travaux miniers, nous serons en mesure d'extraire 100 p. 100 du charbon. Cela aura pour effet de contrebalancer, et cela a déjà de fait contrebalancé dans quelques-unes de nos mines, une partie de l'augmentation des frais imputables au plus long trajet et à l'entretien, la tuyauterie, et le reste. Conséquemment, je crois que nous pourrons maintenir un coût uniforme à mesure que nous nous engagerons vers la mer. Nous en retirerons des bénéfices, bien que le prix de revient aura tendance à augmenter. Quant à la politique du Gouvernement, il existe maintenant un droit de 50 cents sur le charbon bitumineux, le tout-venant et des menus. Les criblures d'anthracite sont transportées à de longues distances aux Etats-Unis, à des taux moins élevés que pour la houille anthracite. Les chemins de fer sont intéressés dans une certaine mesure aux propriétés carbonifères et, plutôt que de vendre le charbon à un prix très bas à la mine, préfèrent vendre le transport qui s'y applique et l'importer au Canada. Il ne devrait pas être admis en franchise. En plus de l'anthracite, le charbon à soute déposé dans nos ports pour l'alimentation des navires n'est sujet à aucun droit, ce qui, à mon avis, est tout à fait illogique. Cela enlève le débouché et empêche les propriétés d'être développées davantage. Voilà la politique telle qu'elle est. Je ne sais pas si vous désirez des suggestions en matière de politique. Communément parlant, je crois que les droits sur le charbon devraient être augmentés. Il y a quelques années, le Gouvernement a édicté une loi instituant ce que l'on a dési-

[M. Roy M. Wolvin.]

gnée sous le nom de "subvention sur le transport". Sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse, transporté d'un port du Saint-Laurent, il payait aux chemins de fer, un cinquième de cent par tonne milliaire, jusqu'à concurrence de 50 cents la tonne. Malheureusement, la subvention prévue dans la législation était contenue dans les crédits supplémentaires, et le ministre n'y a pas donné suite, de sorte qu'elle ne fut disponible, je crois, jusqu'aux premiers jours de septembre ou qu'aux derniers jours d'août. Des contrats avaient été conclus et je crois que le rapport soumis à la Chambre indiquait que $11,000 à $12,000 représentaient toute la somme déboursée. A mon sens, la difficulté dans ce cas était que les bienfaits de cette législation ne pouvaient s'appliquer aux menus, et la législation ne comporte pas beaucoup d'avantages à moins d'être opérante pour une période d'années, ce qui vous permettrait de trouver des clients, les retenir et les habituer à l'usage du charbon. Si une subvention était accordée, elle devrait s'appliquer au transport par eau tout comme au transport par chemin de fer. Une subvention applicable au transport par eau aurait pour effet de diriger une quantité considérable de charbon canadien vers les ports d'Ontario, mais il faudrait nécessairement que cette subvention fût en vigueur pour une période d'années, afin de permettre une mise de fonds qui seraient affectés à l'achat d'appareils de déchargement requis pour bien diriger ce genre d'entreprise.

En ce qui concerne les fours à coke pour l'utilisation du charbon de la Nouvelle-Ecosse, ils assureraient un débouché annuel régulier et ne comporteraient pas de fardeaux additionnels dans le domaine industriel du pays. Il n'en est pas de même pour le charbon employé à la fabrication du coke pour des fins domestiques, parce que nous avons à tenir compte des mois d'hiver chaque année. Cette subvention contribuerait beaucoup à maintenir l'exploitation des mines et à développer l'industrie, et l'augmentation de la production réduirait le coût de tous les charbons. On pourrait peut-être faire quelque chose en ce qui concerne le transport du charbon par Montréal pour éviter le paiement de droits de quayage à la Commission du Havre. Les dépenses que nous encourons maintenant au havre de Montréal pour notre commerce de charbon sont probablement quatre ou cinq fois plus élevées qu'avant la guerre, et si l'on tient compte du coke et du charbon qui passent par ce port, je crois que la Commission du Havre de Montréal ferait bien de ne pas imposer de frais.

Le Président:

Q. Cette remarque s'applique aux droits de quayage de sept cents?—R. Oui, et aux frais de plus en plus élevés que comporte la manipulation de notre charbon. Lorsque nous nous sommes établis au havre il y avait très peu de charbon qui s'y rendait. La *Dominion Coal Company* a obtenu un dock à bas niveau. Elle ne pouvait acquérir une propriété comme elle l'aurait fait ordinairement, parce que la propriété appartenait au Gouvernement, et les frais de location étaient peu élevés. La propriété n'a jamais été améliorée depuis et n'a pas donné lieu à des dépenses supplémentaires, mais les frais de location ont augmenté très rapidement au point qu'ils se chiffrent maintenant entre sept et demi et dix cents le pied carré, ce qui constitue une charge très lourde.

Q. Pendant combien de temps?—R. Nous sommes établis à cet endroit depuis 1897 ou 1898. Nous aurions maintenant une propriété de valeur si on nous avait permis de nous porter acquéreurs d'un quai. Si vous cherchez à transporter du charbon par cette voie, il se pourrait qu'on n'impose aucun droit sur le trafic direct.

Quant aux fours à coke, ce que je pourrais vous en dire est plutôt d'ordre technique et je suis porté à croire que vous possédez déjà ces renseignements. J'ai étudié d'assez près cette question, mais plutôt au point de vue des débouchés qu'au point de vue de l'exploitation elle-même. Je tiens tout de même à déclarer ici que le charbon de la Nouvelle-Ecosse donne des résultats satisfaisants et fait un très bon coke. Je l'utilise depuis un grand nombre d'années et ma femme

[M. Roy M. Wolvin.]

ne me permettrait pas d'employer autre chose chez nous. On pourrait l'améliorer en y ajoutant une petite quantité de charbon américain, particulièrement dans l'Ontario où on bénéficie de la réduction des prix du charbon américain.

En ce qui concerne le transport, je crois que nous avons fait nos opérations de transport du Cap-Breton à Montréal et aux ports du Saint-Laurent au plus bas taux possible. Nous nous sommes servis presque exclusivement de navires d'une capacité de 7,000 à 11,000 tonnes. Ces navires doivent être des navires anglais et c'est bien, à mon avis, ce qu'il nous faut. Les frais de transport sont un peu moins élevés maintenant qu'ils le devraient être ordinairement, de sorte que, si la chose est possible, je crois que nous devrions retirer un meilleur revenu sur notre placement. Le navire d'une capacité de 11,000 tonnes est le meilleur dont nous puissions nous servir et il ne peut être utilisé que dans les cas où de grandes quantités de charbon provenant de la cargaison sont envoyées aux chemins de fer et à des personnes qui peuvent enlever ce charbon. Autrement, il nous faut avoir recours à des navires plus petits, ce qui fait augmenter le coût de transport. A l'heure actuelle, tenant bon compte du placement et utilisant des navires de 10,000 et 11,000 tonnes, je serais porté à dire que le coût le transport serait d'environ 85 cents la tonne, faisant produire au placement en navires un revenu raisonnable.

Q. A Montréal?—R. Le transbordement du charbon d'un navire à un autre à Montréal, sans tenir compte des droits de quayage, et en quantités assez considérables coûterait environ vingt-cinq cents. Lorsque vous voulez transporter ce charbon de Montréal à Toronto, ou dans l'Ontario où les facilités de déchargement ne sont pas satisfaisantes, le coût s'en trouve augmenté; et lorsque vous désirez l'expédier dans l'Ouest, il vous faut faire face à la concurrence du prix toujours de plus en plus bas du charbon américain.

Si l'on construisait des fours à coke à Toronto, cela utiliserait une quantité considérable de charbon de même que les usines d'énergie reliées à celles de l'énergie hydraulique, projet que l'on a étudié, là où ils se trouveraient situés sur les quais avec des bassins permettant un déchargement assez rapide. Toute cette industrie pourrait être transportée à un coût assez peu élevé de Montréal à Toronto. Nous avons actuellement cent ou deux cents navires, peut-être plus, qui transportent le grain de Port-Colborne à Montréal. C'est la bonne manière de transporter le charbon, le transporter à peu de frais. Ces navires ne transporteront jamais une quantité suffisante de charbon vers l'ouest pour faire en sorte que le taux de transport du charbon soit le véritable taux. Le tarif de transport sur un navire qui revient est toujours basé sur le temps employé, pratiquement, et non sur le véritable coût de transport. A mon avis, si nous avions à Montréal des bassins convenables pour le transbordement du charbon nous pourrions faire ce placement et transporter ce charbon pour quarante cents la tonne à Toronto, ce qui nous donnerait un revenu satisfaisant sur la mise de fonds. Un navire ne saurait faire ce service continuellement; il lui faut se rendre à Port-Colborne pour y prendre du grain, puis il faudrait un système de déchargement à Toronto qui permettrait de décharger la cargaison dans environ six heures; c'est le temps donné pour ce genre de native.

Q. Il n'y a aucune installation de ce genre à Toronto actuellement?—R. Non, et rien ne nous porte à faire ce placement, parce que les tarifs ne sont pas rassurants, ils ne sont pas assez élevés pour cela. Il nous faut une subvention suffisamment élevée pour garantir le placement, ou des fours à coke pouvant, utiliser le charbon canadien, ou soixante p. 100 du charbon canadien, quelque chose de ce genre pouvant assurer le succès d'une entreprise quelconque subventionnée par nous.

Si l'on développait l'exploitation des fours à coke, en faisant une installation à Montréal il serait bien facile de réserver un endroit pour faire en deux heures le chargement de ces navires qui font le service sur les Lacs et ce charbon pourrait être gardé dans des compartiments après le déchargement des gros navires,

puis chargé à bord du navire ou des péniches. Le coût du transbordement, le placement, etc., à Montréal, sera d'environ $1.40 la tonne nette jusqu'à Toronto, mais ce chiffre comprend le revenu sur le placement.

Q. Il s'agit du transport du charbon de Sydney à Toronto?—R. Oui. Maintenant au cours du transport du charbon à Toronto, la manutention qu'il faut faire à Montréal, désagrège quelque peu notre charbon, mais cela ne compte pas pour les fours à coke, et, dans l'ordre ordinaire des choses, cela ne compterait pas plus lorsqu'il s'agit des usines de force motrice. Nous ne tenons donc pas compte de cela, et nous pourrions augmenter de beaucoup notre chiffre d'affaires. Si nous avons des droits d'un dollar la tonne ou une subvention de 50 cents la tonne—50 cents étant le chiffre maximum—et des fours à coke, nous prévoyons que le chiffre d'affaires sera augmenté d'un million et demi dans les mines de la Nouvelle-Ecosse, ou même cela constituerait une base nous permettant de croire que nous pourrions vendre un million et demi de tonnes de plus, à mon avis. Le coût de ces opérations, même en tenant compte du tarif et d'une subvention, est basé sur la quantité. Il nous faut arriver à obtenir la quantité et le droit de placer nos fonds dans la construction des moyens de transport, à moins, toutefois, que ces moyens ne nous soient fournis par d'autres personnes.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser des questions, monsieur Cantley?

M. CANTLEY: Je préférerais laisser à mon ami le soin d'exposer cette question.

M. Macdonald:

Q. Deux choses nous intéressent: d'abord, ce que dit M. Wolvin touchant les nouveaux marchés qui nous sont accessibles; vous dites que vous produisez actuellement quatre millions et demi à cinq millions de tonnes et que votre capacité de rendement est de sept à huit millions; cela représente environ les deux tiers de votre capacité de rendement; maintenant, où se trouve cet autre marché qui nous est ouvert pour l'écoulement de cette différence dans le nombre de tonnes?—R. La plus forte partie de cette augmentation du nombre de tonnes représente du charbon qui serait sorti de la mine au cours de l'hiver. Malheureusement, presque toutes les industries sont saisonnières. Nos voies de transport par eau ne sont pas ouvertes en hiver, et il nous faut trouver des débouchés pour notre charbon nous permettant d'amonceler le charbon dans le but d'atteindre cette pleine capacité de rendement dont j'ai parlé pour les mines actuelles. Les fours à coke et un plus grand usage du menu ou du poussier nous aideront considérablement dans ce sens. Une des grandes difficultés dans l'amoncellement du charbon est la dégradation au cours de l'hiver. La dégradation n'est pas tout à fait aussi considérable qu'on le croit généralement, mais les clients ne veulent pas acheter ce charbon, mais on peut l'utiliser et l'expédier pendant les mois d'été pour servir à certains usages et cela contribuera à augmenter la production. L'autre source d'augmentation de la production en hiver se trouvera dans l'acier. L'acier n'est que du charbon, à ce point de vue, et cela encore aiderait beaucoup à augmenter la production si l'on pouvait faire augmenter la production de l'acier en Nouvelle-Ecosse, et c'est justement la production du charbon en hiver qui en fera diminuer le coût. Si nous pouvions augmenter d'encore deux millions de tonnes la production hivernale, cela procurerait aux mineurs un travail continu et cela leur permettrait, au beoin, d'accepter des salaires moins élevés. Ce dont ces mineurs ont besoin, c'est un emploi continu.

Le Président:

Q. Cela stabiliserait la situation de la main-d'œuvre?—R. Oui; cela contribuerait dans ce sens. Si un homme pouvait travailler toute l'année durant, il pourrait accepter des salaires moins élevés et ses dépenses seraient également moins fortes. Il y a toujours des dépenses dans le travail de l'amoncellement du charbon, et il se produit une dégradation plus ou moins considérable, de sorte que

vous ne pouvez pas le vendre à un prix aussi élevé. Cela contribuerait plus que tout autre moyen à fournir du travail à nos gens, et aucune industrie ne saurait réussir qui ne peut fournir du travail continu à ses employés. C'est le meilleur moyen possible d'assurer le succès. Ces remarques répondent à la question demandant où se trouve la production. Le marché pour l'écoulement de ce charbon devra se trouver, naturellement, en amont du Saint-Laurent. Nous constatons qu'il nous est bien difficile de faire face à la concurrence sur les marchés d'exportation. Au cours de l'hiver notre coût se trouve augmenté parce que nous devons utiliser le port de Louisbourg au lieu de celui de Sydney pendant deux ou trois mois. Les frais de transport sont bien plus considérables et les facilités de chargement ne sont pas aussi satisfaisantes, ce qui augmente le coût quelque peu. Il ne semble exister aucun débouché d'exportation nous permettant d'obtenir un succès quelconque. J'espère que nous réussirons à augmenter la production dans une certaine mesure et, au cours de l'hiver, nous ne serions pas loin de consentir à encombrer le marché de notre charbon en le vendant à un prix moindre que le prix coûtant dans le but d'augmenter la production. Il nous faut jusqu'à un certain point tenir compte de tout cela dans le coût de l'année.

M. MacDonald:

Q. La fluctuation de l'emploi compte plus ou moins dans le calcul du coût que représente le fait de garder ce charbon jusqu'à l'été suivant?—R. Non, on peut très bien calculer le coût comme on peut aussi faire le calcul du coût de la dégradation, mais la difficulté, c'est d'en répandre l'usage dans notre population. Un grand nombre de personnes s'y opposent. Le résultat que j'essaie d'obtenir, c'est que les fours à coke puissent utiliser ce charbon à tout prix, parce que le fait que ce charbon est friable et se désagrège quelque peu ne compte pas pour cet usage, mais cela nous aiderait considérablement pendant les mois d'hiver.

Q. Si l'on donnait suite à cette politique d'établir des fours à coke, pourrions-nous compter y trouver une partie de la solution du problème du chômage pendant l'hiver?—R. Oui, si l'on adoptait une loi entraînant de fait la construction des fours à coke. Cette loi resterait lettre morte si on se contentait de l'insérer dans les statuts, si elle ne réussit pas à convaincre les capitalistes et à les induire à placer des fonds dans cette entreprise. Si l'on prend les moyens de rendre cette industrie assez attrayante pour que les capitalistes désirent se lancer dans la production du coke domestique, ce serait le plus important service qu'il serait possible de rendre aux mines de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Pourriez-vous nous donner une idée de la forme que devrait prendre, d'après vous, l'encouragement offert dans un projet de loi dans le but de porter les capitalistes à se lancer dans l'exploitation des fours à coke? Je comprends qu'actuellement le taux est de trois ou trois et demi p. 100, couvrant une certaine période d'années; est-ce suffisant?—R. Je me compterais bien satisfait de toute législation que le Gouvernement jugerait à propos de mettre en vigueur. Je n'aimerais pas dire définitivement quelle forme cette législation devrait prendre, mais j'aimerais que le Gouvernement fît quelque chose. Je ne tiens pas du tout à dire ce que devrait être cette législation nécessaire, parce qu'il se pourrait fort bien qu'une région en profitât alors que cette législation n'aurait aucune utilité au point de vue national. Ce qui pourrait me paraître nécessaire pour encourager l'exploitation des fours à coke pourrait bien aussi être considéré comme dépassant ce que notre population consentirait à faire, et il se pourrait qu'on laisse tout cela de côté et que l'on ne fasse rien, d'où mon hésitation à me prononcer catégoriquement.

Q. Si vous avez une opinion arrêtée, nous aimerions la connaître?—R. Je crois que la vulgarisation de l'usage du coke chez nos gens prendra du temps. On est accoutumé de se servir de charbon anthracite, et, peu importe ce que vous puissiez dire touchant le coke, on ne veut pas même en faire l'essai. Il faudrait un travail de trois, quatre et même cinq ans avant de réussir

à remplacer de trente à quarante p. 100 l'usage de l'anthracite par celui du coke. Le prix en pourrait être réduit de manière à assurer le travail continu dans cette industrie et cela nous aiderait considérablement pendant cette période.

Le Président:

Q. Peut-on acheter le coke à un prix inférieur à celui de l'anthracite?—R. Actuellement, à Montréal, de $2 à $4 la tonne; ils sont nombreux ceux dont il faudrait faire l'éducation. Il ne fait aucun doute que l'on retire une plus grande valeur du coke que de l'anthracite, mais il faut à nos gens un certain temps avant d'en voir les avantages.

Q. Je croyais que l'on avait acquis de l'expérience l'an dernier, lors de la grève, et je pensais que notre population avait appris à connaître les avantages du coke?—R. J'ai fort bien entendu dire que l'on étudiait une base de subvention en vue de la construction des fours à coke.

Q. Tout cela était-il basé sur la vieille idée du projet des bassins à sec—un certain montant pour garantir l'intérêt sur les obligations pendant un certain nombre d'années?—R. Le développement de l'industrie des fours à coke doit se faire en se plaçant au point de vue national, dans le but de faire en sorte que l'on trouve ici-même, dans notre pays, tout notre approvisionnement de combustible. En d'autres termes, il faudra faire des sacrifices pendant un certain temps, autrement on ne se servira pas du charbon canadien. Il nous faut développer cette industrie à deux points de vue, d'abord dans le but de fournir du coke à notre population qui achetait du charbon, et une législation de nature à nous permettre de transporter notre charbon dans l'Ontario, afin qu'on l'utilise au lieu d'utiliser le charbon américain, et notre population saura qu'il se trouve du charbon dans la Nouvelle-Ecosse et qu'elle peut se chauffer, au besoin, en utilisant 100 p. 100 de charbon de la Nouvelle-Ecosse. Il serait peut-être bon d'améliorer le coke en y mêlant autre chose; c'est là une question de bonne méthode, mais les placements à faire sont considérables et je ne crois pas que l'on consente à se lancer dans cette industrie des fours à coke avant d'avoir obtenu un contrat définitif pour un certain nombre d'années assurant une subvention ou une prime. Pour ma part, je n'aime pas l'idée d'une prime. Je préfère l'idée d'une subvention, afin que lorsque l'on construira un four à coke, ce four soit construit dans le but déterminé d'utiliser le charbon canadien et puisse remplir la condition posée lors de sa construction. Je crois que cette subvention devrait être assurée pour vingt-cinq ou trente ans au moins, et je suis porté à croire qu'il faudra en fixer le taux probablement à quatre et demi p. 100 sur le coût.

M. Armstrong:

Q. Pourriez-vous produire le coke avantageusement, c'est-à-dire, pourriez-vous faire servir le gaz à d'autres fins?—R. Je suis porté à croire que ce coke sera produit dans la cité de Montréal, à Toronto et à Québec.

M. Bury:

Q. Les témoignages rendus précédemment sur cette question portaient sur la nécessité de construire ces fours à coke aux endroits de distribution et non aux mines.—R. Vous avez raison. La valeur du gaz est ce qu'il y a de plus important dans la production du coke. Si nous allions entreprendre de produire de fortes quantités de coke aux mines mêmes du Cap-Breton, nous perdrions toute la valeur de ce gaz.

M. Armstrong:

Q. C'est ce à quoi je voulais faire allusion en vous posant cette question, parce que s'il vous était possible de produire le coke d'une manière économique et d'utiliser le gaz et les sous-produits comme ceux que l'on obtient dans le procédé de fabrication du coke, vous pourriez expédier ce coke à Toronto et faire

concurrence au coke provenant du charbon américain, avec de plus grands avantages, n'est-ce pas?—R. Si nous pouvions utiliser tout le gaz, naturellement, nous arriverons à ce résultat, mais à l'heure actuelle dans la production du coke dans la Nouvelle-Ecosse, nous utilisons le gaz dans les aciéries et nous portons ce gaz au crédit des fours à coke dans la comptabilité de nos différents services — ce qui n'est pas une bonne manière d'évaluer le gaz; la seule manière est de calculer que le gaz a une certaine valeur si on le compare au charbon lui-même — nous ne comptons que huit cents par mille pieds cubes de gaz. Dans les cités, le prix de ce gaz sera de trente à quarante cents. Les gaz et les produits auront ane valeur quelque peu plus forte à Montréal ou à Toronto qu'à Sydney.

Le Président:

Q. Cela s'applique à tous les sous-produits?—R. Oui; lorsque le public utilise le sulfate d'ammoniaque, la valeur de ce produit dérivé s'en trouve augmentée, mais l'éducation du public dans ce sens n'est pas encore suffisante. Nous vendons une forte partie de notre sulfate aux Indes Occidentales et nous en retirons un revenu aussi satisfaisant qu'à Montréal.

M. Armstrong:

Q. Vous dites que pour transporter votre charbon à Toronto il vous faudrait ajouter le coût augmenté du transport de ce charbon des mines à Montréal, ce qui représente quarante cents?—R. Quarante cents la tonne nette.

Q. Un certain nombre de vos navires seraient-ils disponibles pour faire ce service?—R. Aucun de nos navires ne seraient disponibles de Montréal à Toronto, mais on en compte deux ou trois cents, je suppose, et ce sont tous de très bons navires; ils ont tous été construits au cours des deux ou trois dernières années et conviennent très bien pour faire ce service; la base du tarif de transport serait le nombre d'heures que l'on mettrait à faire le chargement à Montréal, de même que pour le déchargement et la déviation en cours de route parce que les navires retournent tout de même à Port-Colborne.

Q. Ces navires pourraient-ils prendre leur chargement et transporter ce charbon jusqu'à Toronto d'une manière économique?—R. Au point de vue de l'économie, ils leur faudrait prendre leur chargement au port de Montréal où le transbordement devrait se faire.

Q. Des navires plus gros?—R. Oui. Si ce trafic était considérable, nous pourrions mettre en service des navires plus gros, disons des navires de 11,000 tonnes et nous pourrions probablement nous rendre jusqu'à 13,000 et 14,000 tonnes, ce qui nous aiderait quelque peu à diminuer le coût du transport, mais il nous faudrait avoir à notre disposition des facilités pour le chargement des navires plus petits pendant qu'ils font le plein des soutes et on pourrait probablement faire le chargement en deux ou trois heures.

Q. Quelles suggestions pourriez-vous nous faire touchant le transport du charbon de vos mines à Toronto?—R. Je suis d'avis qu'il faudrait utiliser les plus gros navires et faire le transbordement à Montréal.

M. Bury:

Q. Pouvez-vous faire le transbordement directement des gros navires aux navires plus petits ou aux péniches?—R. Ce ne serait pas la manière économique. Vous pouvez vous servir d'un navire d'une capacité de 12,000 tonnes et décharger sa cargaison en douze heures, et une partie de ce charbon pourrait être déchargée dans des wagons de chemin de fer, une partie sur le quai pour les fours à coke de Montréal, une partie dans les compartiments sur le front du quai ou dans les compartiments sur le quai même, les chaînes à godets se trouvant en dessous, et si ce charbon devait être déchargé dans les compartiments sur le front du quai vous n'auriez qu'à ouvrir une manche et à la faire passer dans le navire, et vous pourriez décharger ce navire en un rien de temps; le charbon passerait tout simplement dans le compartiment.

Q. Ce chargement du quai de Montréal comporterait une certaine proportion de dégradation de la houille bitumineuse?—R. Oui.

Q. Mais pas au point de nuire à la solution des problèmes que pose la fabrication du coke?—R. Non, parce que ce charbon devra être broyé quand même avant d'être cokéifié.

Q. Que coûterait le transport du charbon de vos mines à Montréal et la mise en compartiments, puis le transbordement des compartiments dans les navires? —R. J'ai déjà donné le chiffre de $1.40 sans compter les droits de quayage à Montréal. Cela aurait trait au charbon rendu à Toronto, le long du quai, sans frais de déchargement.

Q. Ce montant comprendrait-il les frais de manutention à Montréal?—R. Oui, les frais de manutention ne seraient pas considérables. Les frais de placement seraient à peu près égaux aux frais de manutention si on y trouvait l'outillage nécessaire.

Q. Y a-t-il actuellement un bassin bien outillé?—R. Non.

M. Armstrong:

Q. Quel est le coût du déchargement de nos wagons dans les navires à Sydney?—R. Environ 17 cents la tonne. Nos frais au bassin, c'est-à-dire le chargement du charbon à bord des navires, comprennent tout ce qui est nécessaire et le déchargement des wagons. Les frais de chargement du charbon dans le navire sont d'environ 17 cents et cela comprend l'exploitation et l'entretien du bassin, mais cela ne comprend pas le revenu sur le placement dans le bassin.

M. Howden:

Q. Cela ne comporterait-il pas des dépenses considérables à Montréal?—R. Si l'on faisait une installation à Montréal pour utiliser le charbon laissé dans cet endroit, puis ce qui serait envoyé à Toronto, les dépenses ne seraient pas considérables. Il vous faudrait dépenser un certain montant pour faire le déchargement du navire en dix heures, mais les frais de transborder ce charbon dans l'autre navire ne seraient pas considérables, et l'outillage pour faire le déchargement à Toronto en une moyenne de six heures ne seraient pas compliqués.

M. Bury:

Q. Pouvez-vous nous donner le coût approximatif de l'outillage à Montréal, puis de l'outillage à Toronto?—R. Les facilités de déchargement à Toronto coûteraient probablement $250,000, au quai de Toronto, en plus de l'emplacement et de la construction du quai lui-même. Je ne vous donne qu'un chiffre approximatif.

Q. Est-ce tout ce que vous pouvez nous dire à ce sujet? Pouvez-vous nous donner un montant pour Montréal?—R. Bien, l'espace nécessaire pour l'entreposage à Montréal compterait pour beaucoup dans le coût du bassin. Les facilités de déchargement d'un navire d'une capacité de 12,000 tonnes en dix heures représenteraient un outillage de $500,000 sans tenir compte du coût de l'emplacement ou du bassin.

Q. Dans ces deux cas, à Toronto et à Montréal?—R. Je serais porté à dire que le montant serait de $800,000, y compris les compartiments pour le transfert. Ce chiffre n'est qu'approximatif.

Q. Vous ne pouvez nous donner qu'un chiffre approximatif?—R. Oui, parce qu'il vous faut connaître l'emplacement avant de savoir ce que vous coûteront les travaux à y faire.

M. Armstrong:

Q. Quelle législation faudrait-il pour amener votre compagnie et les autres compagnies de l'Est du pays à expédier leur charbon à Toronto et à Hamilton? —R. A mesure que nous approchons de Toronto et de Hamilton nous avons à faire face à la réduction constante du prix du charbon américain.

Le Président:

Q. Vous voulez dire que le prix du charbon américain diminue à l'heure actuelle?—R. Oui, et les taux de transport ne sont pas aussi élevés de même que le coût de la production est inférieur au nôtre. Le coût de la production aux mines est probablement le même, mais les frais de transport à Toronto ne sont pas aussi considérables que les frais de transport à Montréal.

Q. Le coût de la production du charbon a-t-il été réduit au cours des dernières années en Pennsylvanie et dans l'ouest de la Virginie?—R. Oui. On y produit le charbon dans des conditions idéales.

Q. De sorte que le coût de la production du charbon dans l'ouest de la Virginie a diminué au cours des cinq dernières années?—R. Oui.

M. *Armstrong:*

Q. Faites-vous allusion à une échelle de salaires moins élevée que celle des salaires que vous payez vous-mêmes?—R. La différence n'est pas grande dans l'échelle des salaires. Nos salaires ont toujours été moins élevés que ceux des Etats-Unis, mais nos mineurs se sont toujours trouvés placés dans de meilleures conditions que celle des mineurs des Etats-Unis. Nous entassons de grandes quantités de charbon parce que nous ne pouvons pas expédier le charbon à Montréal pendant l'hiver et, grâce à ces opérations, nous avons pu fournir un plus grand nombre de jours de travail chaque année. A part certaines conditions désavantageuses au cours des trois ou quatre dernières années, nos mineurs ont retiré un plus fort montant chaque année que les mineurs des Etats-Unis qui touchent des salaires de cinquante p. 100 plus élevés.

Le Président:

Q. Les avantages des compagnies minières américaines résident dans les conditions physiques?—R. Les conditions physiques de leurs mines; les salaires payés actuellement à nos mineurs sont d'environ douze p. 100 plus élevés que ceux que nous payions en 1917, et les salaires payés dans les mines de l'ouest de la Virginie sont à peu près les mêmes que ceux de 1917. Je ne vous donne ces détails que pour vous montrer que nos salaires sont plus élevés lorsque l'on tient compte de la même année et des conditions dans lesquelles se fait la concurrence.

M. Armstrong:

Q. Quelle comparaison établir entre le coût augmenté du charbon à vos mines et celui du charbon aux mines de la Virginie?—R. Vous constaterez que dans la Virginie l'ouverture de la mine donne en droite ligne sur un tunnel creusé dans le flanc d'une colline, de sorte que les mineurs y entrent avec des lampes ordinaires et les locomotives électriques y circulent à l'aide d'un fil non protégé. Nous ne pouvons pas faire cela. On trouve des gaz dans nos mines. Dans un grand nombre de nos mines nous ne pouvons pas nous servir de l'électricité. Il nous faut y conduire l'air comprimé à de longues distances. Il nous faut y conduire une quantité considérable d'air dans ces mines, et notre production a été de quarante p. 100 du charbon contenu dans les mines que nous exploitons.

Le Président:

Q. Pouvez-vous nous donner la quantité approximative de la production de charbon pour chaque homme dans vos mines et dans les mines de l'ouest de la Virginie?—R. J'ai justement sur moi un de nos bulletins contenant ce renseignement. Un journal a récemment publié un article où l'on critiquait la production du charbon dans l'industrie minière de la Nouvelle-Ecosse, de sorte que notre bulletin—et vous l'avez tous lu, je l'espère— a publié un article ayant trait au rendement pour chaque homme. Cet article fait allusion aux progrès que nous avons réalisés dans l'exploitation de nos mines puis contient ce qui suit: (Il lit):—

"Ces améliorations ont eu pour résultat l'augmentation constante du rendement dans la production souterraine, soit 6.85 tonnes par journée de mineur l'an dernier, ce qui est une augmentation de 14 p. 100 sur le chiffre de 1919 et de 9 p. 100 sur le résultat de 1922. Il est intéressant de remarquer qu'en 1914, avant la guerre le rendement d'un mineur souterrain pendant une journée était de 6.4 tonnes. Ce rendement se trouve augmenté aujourd'hui de 7 p. 100, en dépit du fait que la journée de travail n'est plus que de huit heures, alors qu'elle était de dix heures en 1914. En d'autres termes, on a fourni au mineur des moyens si perfectionnés qu'il peut maintenant produire plus en huit heures de travail qu'autrefois en dix heures."

Je pourrais ajouter également, à ce propos, que lorsque je dis que notre échelle de salaires est de 12 p. 100 plus élevée qu'auparavant, il s'agit encore de la journée de huit heures au lieu de la journée de dix heures. L'article ajoute: (Il lit):—

"Le rendement moyen par jour pour tous les employés de la *Dominion Coal Company* a été porté de 2.06 tonnes en 1919 à 2.53 l'an dernier, soit une augmentation de 20 p. 100. Quant aux autres compagnies affiliées à cette Corporation, l'augmentation de la production par homme pour une journée est quelque peu plus prononcée."

Tout revient à ce chiffre par suite du grand nombre de nos employés qui ne sont pas à proprement parler occupés à la production du charbon. Nous avons probablement aujourd'hui à notre service soixante-six p. 100 de nos employés qui ne sont pas engagés dans la production et quarante-quatre p. 100 engagés dans la production du charbon, tandis qu'aux Etats-Unis on trouve probablement soixante-cinq p. 100 des employés engagés dans la production du charbon et trente-cinq p. 100 non engagés dans la production du charbon; c'est le travail de la pose des voies destinées au transport de notre charbon à la sortie des mines qui nous oblige d'employer un si grand nombre d'hommes, qui de fait ne sont pas engagés directement dans la production du charbon. La production par homme chez nous est environ la moitié de celle des mineurs aux Etats-Unis, mais, d'un autre côté, elle est le double de celle des mineurs en Grande-Bretagne. Nos résultats sont meilleurs que ceux de la Grande-Bretagne et ceux de la Grande-Bretagne sont meilleurs que ceux de la Belgique; tout dépend des conditions physiques des mines, et je crois que nos mineurs font un très bon travail, bien que nous espérions encore mieux que cela.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous de meilleurs districts houillers où la production du charbon puisse se faire à meilleur marché?—R. Chaque fois que nous ouvrons une mine, nous sommes portés à le faire par suite de la qualité du charbon et de l'exploitation économique. Nous devons produire le charbon le plus économiquement possible, mais aussi nous devons produire du charbon que nos clients pourront accepter. Nous avons à l'heure actuelle une certaine qualité de charbon que nos clients n'accepteront peut-être pas dans le moment, mais qu'ils accepteront à l'avenir, grâce aux améliorations.

Q. Quelle proportion des districts houillers possédez-vous?—R. Il m'est assez difficile de répondre à cette question. Nous possédons une grande partie de bons districts houillers de l'Est du Canada, je crois. Il se pourrait, par exemple, qu'un grand nombre de mines ne sauraient être exploitées au Cap-Breton pour l'expédition du charbon par voie du Saint-Laurent. Supposons qu'il y aurait cinq compagnies au lieu de la nôtre dans le district de Glace-Bay, le Gouvernement devrait probablement alors essayer de standardiser la qualité du charbon et faire en sorte que le charbon puisse être vendu par chargement de

wagons. L'expéditeur devrait acheter du charbon de toutes les compagnies pour charger un navire et cela ne saurait se faire économiquement sans que le Gouvernement ne fasse la classification et le mélange du charbon.

Le Président:

Q. Quelle proportion du charbon produit dans les provinces Maritimes est produite par votre corporation?—R. Bien, je ne crois pas devoir répondre à cette question parce que je ne le sais pas très bien. Je crois que c'est environ 82 p. 100, peut être, mais les statistiques de la Nouvelle-Ecosse devraient donner ce renseignement. Il se peut que je fasse une légère erreur. Est-ce assez juste, colonel, vous le savez probablement mieux que moi?

M. Howden:

Q. A la suite de vos remarques, je suppose que je pourrais faire plusieurs déductions. Tout d'abord, rien ne fait prévoir une réduction immédiate et appréciable du coût de la production à vos mines.—R. Nous avons constamment réduit le coût de la production depuis 1920 puisqu'il est bien moins élevé aujourd'hui qu'il ne l'était alors. Nous ne pouvons pas le réduire dans la proportion où nous l'avons déjà réduit; nous avons pratiqué une si grande économie, par suite de la période d'inflation d'après guerre. Nous ferons des réductions cette année, en nous plaçant au point de vue de ce que nous aurions pu faire l'an dernier. L'an dernier, nous avons eu une grève qui a duré cinq mois. Nous espérons que le coût sera réduit l'an prochain.

Q. Le coût du charbon s'en ressentira, naturellement?—R. Oui. Nous modifions nos méthodes dans un grand nombre de mines, mais lorsque vous modifiez ainsi vos méthodes, vous ne pouvez obtenir les résultats de vos travaux de développement qu'au bout de trois, quatre ou cinq ans. C'est comme lorsque vous commencez l'exploitation d'une mine, vous n'en retirez du charbon qu'au bout de trois ans.

Q. Il serait impossible de fabriquer le coke à Sydney pour le distribuer à Toronto?—R. Je ne voudrais pas dire que la chose est impossible; nous pourrions le faire. Je crois que la méthode la plus économique, en même temps que la plus avantageuse pour le pays, serait de fabriquer le coke là même où le gaz et les autres sous-produits auraient une plus grande valeur.

M. Cantley:

Q. Ces fours à coke devraient être situés dans les centres importants où l'on pourrait utiliser le gaz?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Voici où je voulais en venir en vous posant cette question: que le coke par lui-même a une valeur plus grande et que les frais de manutention ne seraient peut-être pas beaucoup plus élevés que ceux du charbon, puis qu'on pourrait l'utiliser avantageusement même pour faire concurrence à l'anthracite de la Pennsylvanie?—R. Nous expédierons, cette année, par voie du Saint-Laurent, plus de 50,000 tonnes de coke.

Le Président:

Q. Jusqu'à quels points vers l'ouest se rend ce charbon?—R. Une certaine quantité viendra à Ottawa; la plus grande partie ira à Montréal, Trois-Rivières et Québec. Nous avons également notre distribution régulière dans les provinces Maritimes.

M. BURY: Je crois que M. Howden posait une série de questions.

M. Howden:

Q. J'allais justement laisser entendre qu'il est impossible de fabriquer du coke, perdre le gaz, puis essayer de faire concurrence sur les marchés de l'On-

tario au charbon anthracite; la chose est impossible au point de vue économique.—R. Nous vendons du coke de l'Empire britannique à Montréal; nous livrons ce coke à nos clients au prix de $2 et $4 meilleur marché la tonne que le charbon anthracite. Nous le faisons en partie dans le but de lancer cette industrie. Je ne dirai pas que c'est une entreprise qui rapporte de gros profits, mais c'est ce que nous faisons; nous essayons de populariser l'usage du coke. Ce coke pourrait être expédié à Toronto et faire une concurrence raisonnable au charbon anthracite. D'un autre côté, on pourrait envoyer du coke de Hamilton à Toronto, de même que du coke de Détroit et de Buffalo avec de meilleurs résultats que nous pourrions le faire de la Nouvelle-Ecosse. Il n'y a aucun droit à payer sur le coke et, même avec les moyens de transport, je ne crois pas que Toronto constitue jamais un territoire naturel pour nous sans l'établissement d'un certain tarif.

Q. A l'heure actuelle les autres peuvent obtenir de meilleurs résultats que vous?—R. Oui.

Q. Si l'on vous aidait quelque peu, vous pourriez leur faire concurrence?—R. Je le crois.

M. Bury:

Q. A Toronto?—R. Oui, monsieur.

M. Howden:

Q. Il ne me reste plus qu'un autre point. Vous avez dit, je crois, que le coût du transfert, disons des wagons de Sydney à Toronto, peut être sensiblement réduit en améliorant les bassins de Montréal?—R. Oui, monsieur. A l'heure actuelle, le transport du coke coûterait plus cher que le transport du charbon. Vous ne pourriez pas transporter le coke de Sydney à Toronto au coût de $1.40, je parle du charbon qui peut être manutentionné à l'aide de grandes bennes et qui ne subira aucune dégradation. Il vous faudrait manutentionner le coke avec beaucoup plus de soin si vous voulez qu'il soit en bon état; ce coke s'effrite, de sorte que vous ne pourriez mettre que 65 p. 100 de la pesanteur de coke dans le même espace et les navires n'en pourraient pas transporter une quantité aussi considérable.

M. Garland:

Q. Une question ici. Comment se fait-il que le taux de transport est plus élevé?—R. Lorsque vous chargez un wagon de coke, ce wagon ne contiendra pas le même nombre de tonnes, la même pesanteur; la même chose s'applique aux navires. Un navire d'une capacité de 10,000 tonnes ne contiendra peut-être que 6.500 ou 7,000 tonnes de coke dans sa cale.

Q. Cela ne s'appliquerait-il pas plus aux qualités inférieures de coke, le coke destiné au chauffage?—R. Notre coke, suivant moi, est le plus lourd fabriqué sur ce continent.

M. Howden:

Q. Le point important, c'est que l'on peut économiser en améliorant les conditions de transport?—R. Oui, monsieur. Si l'on imposait un droit sur le coke, la Nouvelle-Ecosse pourrait envoyer son coke à Toronto.

Le Président:

Q. Quel droit, suggéreriez-vous, monsieur Wolvin, pour faire face à la situation?—R. Bien, les droits imposés sur le charbon qui entre dans la fabrication du coke sont de 50 cents la tonne, et nous obtenons 68 p. 100 de production de notre charbon. D'après cette base, les droits sur le charbon qui entre dans cette production, seraient d'environ 73 cents la tonne; ce qui comprendrait les droits sur le charbon lui-même. Je ne crois pas que cela serait suffisant sur le coke; je crois que les droits sur le coke devraient être d'au moins $1.50.

M. Howden:

Q. Quel prix atteindrait ainsi votre coke à Toronto?—R. Si nous avions des droits de $1.50 sur le coke, nous pourrions envoyer du coke de Sydney (Cap-Breton), à Toronto et y faire concurrence à l'anthracite américain.

M. Armstrong:

Q. Si l'on vous aidait de la manière indiquée, pourrait-on compter sur l'approvisionnement?—R. Il s'agit d'une industrie saisonnière, une exploitation saisonnière, voyez-vous, par suite de la navigation sur le fleuve. C'est ce qui fait naître les difficultés; cela veut dire l'emmagasinage du coke, par exemple, si nous voulons fournir du coke à Toronto pendant l'hiver. Il nous faudra, ou bien transporter le coke et l'entasser en grandes quantités à Toronto ou à Montréal, et l'expédier par chemin de fer, ou l'entasser à Sydney et l'expédier par chemin de fer jusqu'à Toronto, ce qui nous ramène bel et bien au fait que le meilleur endroit pour la fabrication du coke est justement l'endroit où l'on utilise le coke, ou du moins un endroit situé le plus près possible.

Le Président:

Q. Les taux que vous avez cités ne s'appliqueraient pas au transport par chemin de fer pendant les mois d'hiver, par chemin de fer de Montréal à Toronto?—R. Non. Ce charbon serait transporté et entassé sur le quai à Toronto pendant l'été et utilisé pendant l'hiver. La seule manière d'assurer les opérations de notre industrie du coke à Toronto est de transporter toute la quantité de notre charbon pendant les mois d'été et ensuite l'utiliser au cours de l'hiver.

M. Bury:

Q. Et l'entasser?—R. Oui.

Q. Résistera-t-il à l'entassement?—R. Nous en avions 125,000 tonnes, je crois, sur nos quais à Montréal à la fin de la saison de la navigation, l'an dernier. Nos quais à Trois-Rivières et à Québec en étaient remplis et nous n'avons eu aucune difficulté. Nous avons eu quelques petites difficultés qu'ont toujours ceux qui amoncellent le charbon, nous subissons des incendies de temps en temps.

Q. C'est justement où je voulais en venir. La forte proportion de soufre contenue dans votre charbon vous causerait-elle des difficultés dans l'amoncellement du charbon?—R. Je crois que notre charbon peut être amoncelé aussi bien sinon mieux que tout autre charbon qui, dans l'esprit du consommateur ne comporte aucun inconvénient. Nous avons, de fait, eu certaines difficultés, pendant les six années que j'ai consacrées à cette industrie. Au cours d'un hiver, à Montréal, nous avions entassé notre charbon à une grande hauteur et l'avions amoncelé pendant la plus chaude partie de la saison, et cela compte pour beaucoup dans les conditions. Nous avons amoncelé jusqu'à 450,000 tonnes au même endroit à Glace-Bay et n'avons jamais eu de difficulté. La *Canada Cement Company* prend tout son approvisionnement au printemps et en été et l'utilise pendant l'hiver à Montréal et cette compagnie n'a jamais eu de difficulté. Il y a un risque, mais ce risque existe toujours partout où l'on amoncelle le charbon.

Q. Se produit-il une grande dégradation par suite de l'amoncellement?—R. La dégradation consiste généralement dans la désagrégation du charbon.

Q. Et cela importe peu au point de vue de la fabrication du coke, dites-vous?—R. La dégradation du charbon résultant de l'amoncellement importe peu au point de vue de la fabrication du coke domestique.

Q. Pourriez-vous me dire le coût à l'ouverture de la mine à Besco?—R. Je préfère ne pas me prononcer sur le coût véritable. Le coût varie beaucoup, vous savez; on peut y faire entrer toutes sortes de choses. Le coût à Besco diffère des autres; le coût n'est pas le même dans toutes les houillères.

Q. Vous ne voudriez pas même nous donner la moyenne du coût au puits de la mine?—R. Je pourrais dire que le coût moyen—je n'ai pas fait le

calcul, mais je crois ne pas m'en éloigner beaucoup—je ne veux pas donner le coût pour une houillère et en faire souffrir les autres. Je vais vous donner un coût moyen. Le coût moyen serait d'environ $3.50 à $3.60 au puits des mines de la corporation.

Q. Et à quel prix ce charbon pourrait-il être livré, par quantités suffisantes, bien entendu, à Montréal et de là à Toronto? Disons Montréal, laissant Toronto de côté.—R. A quel prix ce charbon pourrait-il être livré à Montréal?

Q. Oui?—R. Bien, il y a la remorque sur la voie ferrée, les frais du bassin et de transport en plus de cela.

Q. Je suppose qu'il existe à Montréal un four à coke d'une capacité suffisante pour recevoir de grandes quantités de charbon ainsi transporté.—R. Si je négociais avec ce four à coke, j'en fixerais probablement le prix à $5 la tonne.

Q. A Montréal?—R. Oui. Tout cela dépendrait des négociations, des conditions que nous établirions. Vous pouvez prendre ce chiffre comme le prix approximatif.

Q. Rendu au four à coke?—R. Oui, au four à coke. C'est un prix approximatif.

M. Armstrong:

Q. Il est entendu que l'approvisionnement pourra satisfaire les districts où vous enverriez ce charbon; l'approvisionnement de charbon sera suffisant.—R. L'approvisionnement sera assuré. Dès que l'on aura utilisé notre approvisionnement actuel, nous pourrons ouvrir des mines dans bien d'autres endroits. Il nous faudra continuellement ouvrir de nouvelles mines à mesure que les autres mines seront épuisées.

M. Bury:

Q. Je voudrais obtenir un renseignement à propos de ces chiffres. Vous avez dit que le rendement était de 2.06, puis vous avez donné un dernier chiffre de 2.5 et quelque chose, je crois.

M. McLEAN (Melfort): 2.53.

M. Bury:

Q. S'agit-il du rendement de chaque homme par heure?—R. Non, il s'agit...

M. Cantley:

Q. Par jour pour tous les employés?—R. Tous les employés et par jour.

M. BURY: C'est la moyenne par homme par jour?

M. CANTLEY: Comprenant tous les employés, ceux qui travaillent à la surface et tous les autres.

M. McLEAN (Melfort): Les charpentiers, les préposés aux puits et tous les autres.

M. BURY: En d'autres termes; c'est le rendement total de la mine divisé par le nombre des employés, que ces employés travaillent dans les puits ou ailleurs.

M. CANTLEY: Exactement.

Le TÉMOIN: J'ai dit $3.50 à $3.60 pour le coût moyen au puits. J'aimerais de porter ces chiffres à $3.70 et $3.75. J'ai fait une erreur dans mon calcul de division.

Le PRÉSIDENT: Cela correspond aux chiffres que nous avons sous les yeux.

Le TÉMOIN: $3.70 à $3.75. J'aimerais de déclarer à ce propos que je vous donne ainsi le coût moyen pour toutes les mines. Certains districts ne sauraient produire du charbon à ce prix; il s'agit de la moyenne de toute la production.

M. Bury:

Q. Mais si vous acceptiez un contrat pour fournir du charbon, vous tiendriez compte de toutes vos mines et vous arriveriez à un prix moyen?—R. Oui.

M. McLean (Melfort):

Q. Et vous livreriez ce charbon au prix de $5 la tonne sur les quais à Montréal?—R. Le long du quai.

M. BURY: Le long du four à coke.

Le TÉMOIN: Oui à cet endroit.

M. McLean (Melfort):

Q. Non déchargé?—R. Non déchargé. Il se pourrait que les prix soient quelque peu moins élevés.

M. Howden:

Q. S'il vous fallait tout résumer en peu de mots et aviser ce Comité sur les moyens à prendre pour répandre l'usage de la houille des provinces Maritimes dans la partie centrale du Canada, vous suggéreriez tout d'abord l'établissement de fours à coke dans toute la partie centrale du Canada, l'amélioration des méthodes de manutention aux quais de Montréal, et un droit sur le coke et le charbon américains; c'est à peu près ce que seraient vos suggestions, n'est-ce pas? —R. Et si vous y ajoutiez l'aide qui nous permettrait de construire ces fours à coke, tout cela naturellement fonctionnerait très bien. En d'autres termes, personne ne construira des fours à coke à Toronto avant d'avoir conclu des arrangements lui assurant son approvisionnement de charbon. Voici ce que je veux dire: le prix qu'il faudrait payer pour le charbon serait assuré pour un nombre d'années assez considérable pour permettre l'installation des facilités à Montréal que l'industrie privée devrait établir pour livrer le charbon—il se peut que ce ne soit pas là la réponse désirée?

Q. Mettant cela de côté, il nous faut tout de même l'établissement de fours à coke dans la partie centrale du Canada dans le but de faire une concurrence satisfaisante au charbon américain?—R. Oui, je le crois. Je crois que cette question est d'une grande importance au point de vue national.

Q. Puis, on peut économiser beaucoup en améliorant les conditions de manutention à Montréal?—R. Oui, monsieur.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Les deux principaux consommateurs seraient les chemins de fer, les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien. Nous avons étendu le représentant du Pacifique-Canadien l'autre jour et il nous a donné des renseignements touchant les différentes qualités de charbon. Vendez-vous une quantité appréciable de charbon au Pacifique-Canadien, ou encore vendez-vous autant de charbon que vous devriez en vendre au Pacifique-Canadien?—R. J'ai bien peur que non. Les chemins de fer Nationaux achètent de nous une grande quantité de charbon. Nous croyons qu'ils l'obtiennent à un prix plus bas que celui auquel nous devrions le vendre, mais je n'ai pas à critiquer ici nos relations avec les chemins de fer Nationaux. Je crois qu'ils font tout en leur pouvoir pour nous aider et ils utilisent du charbon dans un territoire plus grand que par le passé.

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Ils ne font pas tout en leur pouvoir pour vous aider lorsqu'ils déclarent qu'ils peuvent acheter le charbon meilleur marché aux Etats-Unis qu'au Canada.

M. CANTLEY: M. Wolvin a fait allusion aux chemins de fer Nationaux.

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Ils ont fait la même déclaration.

Le TÉMOIN: Ils nous ont soumis un prix de concurrence et nous l'avons accepté. Ils achètent de grandes quantités de charbon de nous et ils essaient d'en acheter davantage. Je crois qu'ils essaient de nous aider.

Le Président:

Q. Mais ils vous forcent à baser vos prix sur ceux de vos concurrents?—R. Nous devons toujours le faire.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud) :

Q. Et maintenant le Pacifique-Canadien?—R. Nous faisons un prix aussi avantageux que celui que nous considérons un prix de concurrence, mais nous ne pouvons pas lui vendre du charbon pour ses lignes du Québec. Nous n'avons pas vendu une seule tonne de charbon au Pacifique-Canadien pour sa ligne de Québec.

Q. Pourquoi?—R. Bien, les droits ne sont pas assez élevés pour nous permettre de vendre du charbon à ce chemin de fer au prix auquel il peut acheter l'autre charbon.

M. McLean (Melfort) :

Q. Vous dites que vos prix sont aussi bas que ceux du charbon qui vous fait concurrence?—R. Oui, ils sont aussi bas. Nous offrons du charbon en plus petites quantités et aux mêmes prix que ceux auxquels nous vendons notre charbon aux chemins de fer Nationaux à qui nous avons fait un prix aussi bas que l'autre. Je crois même que nous offrons du charbon au Pacifique-Canadien à un prix plus bas que celui du charbon qui nous fait concurrence, mais nous ne pouvons réussir à lui en vendre.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud) :

Q. Vous avez consenti un contrat aux chemins de fer Nationaux pour une certaine période, si je comprends bien, l'an dernier, et vous avez offert du charbon au même prix au chemin de fer Pacifique-Canadien, mais il a refusé cette offre? —R. C'est exactement notre situation, oui. Nous avons offert du charbon au Pacifique-Canadien, au même prix que celui offert aux chemins de fer Nationaux et pour des quantités plus petites. Nous vendons, de fait, du charbon au Pacifique-Canadien, pour le chemin de fer *Dominion Atlantic,* dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et nous vendons du charbon au Pacifique-Canadien à Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, pour ses lignes du Nouveau-Brunswick, mais malheureusement nous croyons que nous perdons chaque année la vente de 300,000 tonnes de charbon dans la province de Québec.

Q. Le charbon, dites-vous, est exempt de droits pourvu qu'il soit utilisé pour faire le plein des soutes. Vous suggérez qu'un droit soit imposé sur le charbon qui sert à faire le plein des soutes?—R. Je n'ai aucun doute à ce sujet. Ce n'est qu'un règlement de ministère et c'est une erreur. Je vais m'exprimer de la manière suivante, si vous me le permettez bien. Je crois que lorsque la province de la Nouvelle-Ecosse a voté des crédits en un temps où elle constituait une plus large partie de notre pays qu'aujourd'hui, elle a commis une grave erreur en construisant des canaux qui ont permis l'importation du charbon américain à Montréal pour faire concurrence à nos propres mines; on a fait tout ce que l'on a pu pour construire un port comme celui de Montréal pour constater dans la suite que toutes ces facilités se trouvent là dans le but de rendre plus facile la vente du charbon américain au lieu d'encourager les mines de la Nouvelle-Ecosse qui, à mon sens, devraient fournir tout ce charbon.

Q. C'est là un des problèmes que pose la question des droits des provinces Maritimes?—R. C'est mon avis.

M. Cantley:

Q. Il y a quelques instants, parlant de la question du transport du charbon que l'on transborde des gros charbonniers qui viennent du Cap-Breton dans des navires plus petits qui se rendent à Toronto en passant par le canal, j'ai compris que le Comité pouvait conclure de ce que vous aviez dit qu'il faudrait nécessairement décharger tout le charbon sur les quais et ensuite le charger de nouveau sur les vapeurs. Maintenant, n'est-il pas vrai qu'à l'usine de déchargement *Scotia* située à Windmill-Point, par suite de la construction même de l'appareil de déchargement, lorsqu'arrive un de vos gros charbonniers d'une capacité de

10,000 tonnes vous pouvez placer un navire plus petit le long des gros charbonniers et faire le déchargement par deux écoutilles sur le quai et, par les deux autres, directement dans la cale du navire plus petit placé le long du charbonnier? Avez-vous déjà fait cela?—R. Cela a été fait, nous le faisons encore.

Q. Il ne serait pas nécessaire de décharger ce charbon sur le quai?—R. Oui. Je crois, tout de même, que si nous avions des moyens appropriés sur le quai il nous en coûterait moins cher de décharger dans les navires que d'essayer de décharger le charbon par transbordement. Vos petits navires ne peuvent pas toujours trouver les gros navires auxquels vous auriez accordé le contrat pour le transport de votre charbon. A l'heure actuelle nous transportons 100,000 tonnes de charbon, par voie du canal, à différentes usines et nous le transbordons dans l'autre navire.

M. Howden:

Q. Comment faites-vous pour peser ce charbon; quelqu'un nous disait l'autre jour que cela était impossible?—R. Nous le faisons continuellement nous ne le pesons pas, nous faisons une estimation. Nous le savons par le nombre des godets, nous savons la pesanteur que représente un godet et nous n'avons jamais eu de difficultés à satisfaire nos clients et faire affaires avec eux.

M. CANTLEY: Vous pouvez résoudre ce problème d'une manière pratique par le tirant d'eau des péniches.

M. Bury:

Q. Lorsque la péniche est rendue à l'endroit où doit se faire la consignation, il est pesé?—R. Lorsque nous expédions du charbon à la raffinerie ou à la fabrique de tissus ou à d'autres compagnies, ces compagnies n'ont aucun moyen de le peser.

Q. Et elles acceptent tout simplement votre consignation comme étant exacte?—R. Oui, nous réussissons à nous entendre sur l'exactitude.

M. Cantley:

Q. Quelle quantité de charbon de soute passe par le port de Montréal aujourd'hui sans payer de droits, à peu près?—R. Je crois que l'an dernier nous en avons expédié 43 p. 100.

Q. Supposons que l'industrie du fer et de l'acier serait complètement fermée, où se trouverait le marché pour l'écoulement du menu du charbon?—R. Si l'industrie du fer et de l'acier était fermée, la situation serait très embarrassante. Nous avons augmenté, chaque année, notre marché, pour le menu charbon, et l'augmentation des droits sur le menu nous a aidés dans une certaine mesure. Les fours à coke nous aideraient. La cessation des opérations de l'industrie de l'acier dans la Nouvelle-Ecosse ferait souffrir considérablement la population de cette région parce que, dans les circonstances, il serait difficile de trouver un marché pour le menu charbon.

Q. Ne serait-il pas pratiquement impossible de trouver un marché pour le charbon?—R. Cela nous causerait des difficultés pendant des années. Il nous faudrait, en fin de compte trouver un marché pour ce charbon mais cela retarderait l'industrie houillère considérablement.

M. McLean (Melfort):

Q. Ce menu charbon serait aussi avantageux pour la fabrication du coke que le tout-venant de votre charbon?—R. C'est le meilleur de notre menu charbon. Il nous faut un charbon de haute qualité pour les fins métallurgiques, il ne faut pas qu'il contienne trop de soufre; c'est le menu de notre meilleur charbon.

Q. Vendez-vous ce charbon à votre aciérie au même prix que celui auquel vous le vendez aux autres consommateurs?—R. Bien, à l'heure actuelle les prix sont à peu près les mêmes, le prix étant basé sur les conditions avantageuses.

C'est ainsi que nous pouvons y expédier ce charbon lorsque nous n'avons pas de navire à notre disposition, nous pouvons nous en servir pour équilibrer le rendement de notre mine. Cette aciérie reçoit le charbon pendant l'hiver, nous expédions le menu charbon de sorte que nous pouvons amonceler l'autre charbon et ainsi de suite. Il est très avantageux d'avoir un débouché pour le menu charbon. On nous paie ce que nous croyons être un prix raisonnable à l'heure actuelle, ce que je considérerais être un bon et raisonnable prix de vente dans toutes les circonstances.

Q. Vous avez parlé de quelque chose que je n'ai pas bien saisi. Le coût du transport de vos mines du Cap-Breton à Montréal est de combien, le transport par voie d'eau?—R. Environ 85 cents. Cela comprend le retour du navire.

M. Cantley:

Q. Le témoin représentant le chemin de fer Pacifique-Canadien a déclaré ici il y a une couple de jours que ce chemin de fer avait consenti un contrat pour l'approvisionnement du charbon dans le district de Montréal, cette année, au prix de 15 cents de plus que votre prix. Il a donné pour raison que le charbon canadien que ce chemin de fer achetait ainsi de préférence au charbon de la Nouvelle-Ecosse avait une valeur de 25 p.c. de plus que l'autre. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. A-t-il dit 25 p.c. ou 25 cents?

Q. Vingt-cinq p. 100; il a dit d'abord de 15 à 25 p. 100, et finalement 25 p. 100.—R. S'il avait parlé de 25 cents, je serais porté à croire qu'il y aurait raison de soulever une discussion, mais s'il a dit 25 p. 100, il n'y a rien à dire.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud): Il a dit de 15 à 20 p. 100.

M. Cantley: Oui, mais il a dit jusqu'à 25 p. 100.

M. Cantley:

Q. Pouvez-vous nous dire approximativement, sans consacrer trop de temps à ce calcul, le coût total des installations de déchargement à Québec, Trois-Rivières et Montréal? Le chiffre est très considérable et j'aimerais que le Comité ait une idée des sommes d'argent qui ont été dépensées dans la construction de ces installations?—R. Ils sont tous tenus à bail, de sorte que sans tenir compte de l'emplacement, je suppose qu'il s'agit d'un million et demi de dollars.

Q. Je vais diviser ma question en deux parties. 1. Il s'agit du coût de l'installation de déchargement. Il y a deux installations, par exemple, dans le bassin Louise, à Québec; il y a une installation à Trois-Rivières et deux ou trois dans le port de Montréal, et le coût de ces installations atteint plusieurs millions de dollars.—R. Je crois qu'il me serait préférable de dire deux millions au lieu d'un million et demi.

Q. Une autre question encore: Quel loyer payez-vous, par exemple, pour cette partie du terrain occupée par vos tas de charbon?—R. Je préférerais ne pas rendre ces détails publics. Je puis être plus favorisé que d'autres au point de vue du loyer. Le taux régulier dans le port de Montréal est de dix cents le pied carré par année.

Le Président:

Q. Est-ce que le prix varie avec une plus grande étendue de terrain, c'est-à-dire est-ce que vous pouvez avoir un plus grand nombre de pieds à un taux moins élevé que pour un nombre moins considérable?—R. Nous en avons loué un très grand morceau récemment à un prix réduit.

M. Bury: Il ne nous est pas possible d'entendre ce qu'il dit.

Le Témoin: Au cours des derniers trois mois nous avons loué une grande étendue de terrain d'environ 400,000 pieds carrés. C'est un terrain qui a été rempli graduellement et il n'y a personne autre qui puisse y parvenir; les autorités du port n'en ont que faire et nous l'avons loué à un bas prix que je préfère ne pas mentionner. Mais c'est loin de 10 cents. Je l'ai loué pour dix ans, le

[M. Roy M. Wolvin.]

loyer doublant au bout de cinq ans et nous nous sommes entendu avec les chemins de fer Nationaux qui pourront y entasser 125,000 tonnes de leur charbon. Nous payons un loyer peu élevé parce que ce terrain ne possède pas les facilités convenables comme les autres terrains, mais c'est près des quais et nous pouvons y avoir un accès facile à nos navires.

Le Président:

Q. Vous jouissez d'un loyer moins élevé parce qu'on n'y trouve pas les facilités nécessaires?—R. On n'y trouve pas les facilités de déchargement.

M. Garland (Bow-River):

Q. Vous nous avez donné ce que vous payez pour le mouvement de votre charbon; maintenant voulez-vous nous dire le prix que vous le vendez?—R. Oh, il me serait bien difficile de le dire, nous avons tant de clients.

Q. Mais la cote du marché?—R. Oh, le prix du charbon A. B. wagon quai Montréal, est de $5.50.

Q. Pas aux mines?—R. Aux mines pour être expédié par rail?

Q. Oui.—R. C'est là une condition purement locale qui intéresse la Nouvelle-Ecosse seulement. Notre prix est de $6 la tonne, je crois. Ce charbon est criblé pour la plus grande partie, prêt pour l'usage domestique; il contient une grande quantité de menu et c'est tout à fait injuste d'en faire une comparaison avec les prix à Montréal ou toute autre comparaison.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du prix du charbon aux mines d'Inverness?—R. Non, mais je crois que le prix y est aussi élevé.

Q. Comment se fait la distribution une fois que votre charbon arrive à Montréal, par un intermédiaire? Y avez-vous une agence?—R. Nous faisons le commerce du gros et nous vendons aux prix du gros aux personnes qui achètent de mille à quinze cents tonnes de charbon par année.

Q. Vous avez une compagnie filiale à Montréal?—R. Non, monsieur, pas à Montréal. Nous vendons à un grand nombre de commerçants et directement aussi à un grand nombre de consommateurs. Ces derniers reçoivent leur charbon soit des wagons remorqués sur les tronçons industriels ou le charbon leur est livré sur les péniches, ou encore ils viennent le chercher avec leurs camions. Nous ne sommes pas outillés pour le commerce de détail comme pour la livraison, par exemple.

Q. Y a-t-il à Montréal une compagnie d'importation?—R. Il y a la *Canadian Import Company* faisant affaires à Montréal et à Québec, la maison la plus importante que je sache dans tout le Canada faisant le commerce de charbon.

Q. Je suppose que vous connaissez quelques-uns des administrateurs, M. Webster et autres, et vous-même?—R. Non, je n'y suis pas intéressé du tout.

Q. M. Lorne Webster y est intéressé?—Oui, il fait partie du bureau d'administration.

Q. Est-ce que les propriétaires indépendants—je veux parler des gens d'Inverness et des champs houillers du Bras-d'Or—font un gros commerce à Montréal?—R. Ils n'en font pas du tout.

Q. Pourquoi?—R. S'il n'existait pas de compagnies pour conduire les opérations, comme la nôtre, ils feraient absolument rien. C'est simplement une question d'opérations sur une grande échelle et de facilités convenables pour conduire ces opérations. Je dirai que si nous n'avions pas les facilités que nous avons pour la manutention du charbon le commerce de charbon ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui et il n'y aurait pas grand'chose pour la Nouvelle-Ecosse. Ce sont les facilités que l'organisation commande qui font le commerce ce qu'il est.

Q. Vous avez virtuellement un monopole du marché de Montréal?—R. Vous ne devez pas oublier qu'il n'y a aucune organisation qui veut expédier à Montréal. Il n'y a pas une mine qui soit prête à expédier, c'est-à-dire ayant les faci-

lités pour l'expédition sur une grande échelle ou de la qualité acceptable à Montréal.

Q. Mais assurément les gens d'Inverness possèdent leurs propres navires?—R. Non; et vous ne pourriez pas vendre du charbon d'Inverness à Montréal, pas du tout.

Q. Pourquoi?—R. Le charbon d'Inverness est un charbon qui convient aux ménagères pour l'usage domestique mais il contient beaucoup de soufre. Nous n'oserions pas mélanger du charbon d'Inverness avec le nôtre.

Q. C'est un charbon ordinaire, pour les fins ménagères?—R. Oui, et on l'aime beaucoup et il commande un meilleur prix que les autres qualités de charbon domestique.

Q. Vous venez de dire que pour produire le coke et le vendre au commerce il faudrait avoir un marché tout prêt pour votre gaz, le principal sous-produit du coke, et pour vos autres sous-produits aussi?—R. Oui.

Q. Avez-vous étudié la situation relativement au gaz surtout dans les provinces de Québec et d'Ontario?—R. Oui, d'une manière générale, mais nous nous sommes appuyés surtout sur le rapport de la Commission du combustible. Elle a étudié la question au long et si j'allais en citer des parties je pourrais peut-être vous induire en erreur. Mais ces renseignements sont contenus dans son rapport.

Q. Vous n'avez pas d'idée concernant les usines de cokéification qui pourraient être profitables au point de vue commercial.—R. Je crois que l'on pourrait construire immédiatement des usines de ce genre à Montréal, dans la ville de Québec et à Toronto, en commençant la construction d'une unité d'abord pour continuer plus tard, dans une couple d'années, par l'addition des autres unités à mesure que la demande augmenterait pour le coke.

Q. Une usine de cokéification coûtant $3,000,000 produira environ 360,000 tonnes par année?—R. Non, vous ne pourrez pas en construire pour $3,000,000; le coût sera beaucoup plus élevé que cela si vous calculez comme il faut.

Q. L'usine de Troy, sur l'Hudson, coûte un peu au-dessus de $3,000,000.—R. Oui, j'ai vu l'usine de Troy mais le charbon y vient de tous côtés. D'abord il vous faudra avoir ici d'immenses entrepôts pour emmagasiner le charbon pendant l'hiver.

Q. Alors vous croyez que je ferais mieux de doubler ce montant?—R. Je crois que c'est mieux de doubler ce montant pour une cité comme Montréal. Dans une ville de ce genre vous avez à surmonter de plus grandes difficultés; il faut aussi une propriété sur le bord de l'eau, des facilités pour le déchargement, pour l'emmagasinement du charbon l'hiver et du coke pendant l'été. Tout cela augmente le coût de votre usine. C'est là une des raisons pour lesquelles vous devez envisager la nécessité d'obtenir l'assistance du gouvernement. Si vous vous décidiez à construire une usine demain à Montréal, il s'y fait déjà une certaine consommation, et vous seriez obligé de vendre à la *Light Heat and Power Company* à un prix attrayant vu qu'elle produit actuellement son propre gaz.

Q. Et il faudrait aussi vendre en concurrence avec les compagnies d'éclairage électrique?—R. Non; il est vrai qu'il y a une certaine concurrence de ce côté mais vous pourriez augmenter la consommation en vendant un peu à meilleur marché. Je crois que la consommation du gaz sera l'une des surprises de l'avenir. Outre l'usage du coke nous adopterons le gaz pour le chauffage de nos maisons.

Q. Croyez-vous que le gaz déplacera l'électricité?—R. Le gaz ira de pair avec l'électricité. Pour certains usages l'électricité est supérieure au gaz mais à Montréal on n'a jamais voulu faire concurrence à l'électricité avec le gaz.

Le témoin se retire.

[M. Roy M. Wolvin.]

WILLIAM BUCHANAN est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Dites-nous donc le genre de commerce que vous conduisez?—R. Je suis un marchand de charbon de London (Ontario).

Q. Vous demeurez à London?—R. Oui, j'y fais le commerce de charbon au détail depuis vingt-cinq ans.

Q. Etes-vous au courant de la situation en ce qui concerne le charbon et le coke dans la cité de London?—R. Oui.

Q. Vous êtes au courant des conditions de transport du charbon sur les Grands Lacs?—R. Non, pas sur les Grands Lacs.

Q. Sur le Saint-Laurent?—R. Non, par voie de fer exclusivement.

M. Armstrong:

Q. J'aimerais bien que vous nous parliez de votre commerce, monsieur Buchanan?—R. Je suis dans le commerce du détail et j'ai vendu au détail du charbon de l'Alberta lorsque le tarif de transport était à $7. Nous avons eu d'abord vingt-cinq wagons, puis l'année dernière nous en avons fait venir quarante wagons et au mois de mars et avril de la présente année, j'en ai eu soixante J'en ai vendu au gros quelques wagons dans différentes villes et j'ai écoulé presque tout le reste au détail à London, livré en sacs, à $14 la tonne pour du bon charbon d'Alberta. Maintenant je paye $3.25 à la mine pour le charbon le meilleur marché, j'en ai payé $4, $4.25, $5 et même $6 pour du charbon de Saunder's Ridge et de Saunder's Creek, T.A.B. wagons, mais ce dernier prix est le plus élevé.

Q. Vous pouvez manutentionner environ 1,200 wagons?—R. Un total de 5,000 tonnes de charbon de l'Alberta.

Q. Combien de wagons?—R. Cela veut dire au delà de cent cinquante wagons.

Q. Vous avez constaté que ce charbon vous a donné pleine satisfaction?—R. Oui, beaucoup de gens qui en ont acheté la première année en ont commandé la deuxième et un grand nombre de clients ont rempli leurs compartiments pour terminer leur approvisionnement d'hiver. D'autres encore en faisaient venir pour en faire l'essai et voir si le charbon leur donnerait satisfaction et la plupart revenaient pour en avoir d'autre.

Le Président:

Q. Parlez-nous donc de votre première expérience avec le charbon de l'Alberta?—R. J'en ai fait l'expérience il y a deux ans pour la première fois.

Q. Et c'est depuis ces deux dernières années que vous avez étendu votre commerce dans ces proportions?—R. Oui, monsieur, et si nous avions pu en recevoir régulièrement nous aurions pu en vendre cinq fois plus. Mais le seul moyen de l'obtenir c'est de venir devant le Parlement et devant la Commission des chemins de fer et faire viser les commandes par le Contrôleur du combustible et nous ne savons pas si nous aurons six wagons ou cent wagons. Mais après avoir eu un peu d'expérience en ce commerce nous commandions un plus grand nombre de wagons — Disons une centaine de wagons en courant nos chances pour s'en débarrasser.

M. Bury:

Q. Vous êtes satisfait de votre expérience?—R. Oui.

M. Cantley:

Q. Mais votre approvisionnement n'était que pour une saison; vous ne pouviez pas en vendre pendant les douze mois de l'année?—R. Non.

Q. Et vous ne pouviez pas l'obtenir lorsque la demande était la plus forte, c'est-à-dire pendant les mois d'hiver?—R. Vous avez raison.

M. Bury:

Q. Avez-vous eu des plaintes sérieuses au sujet du charbon que vous avez reçu?—R. Non. Personne n'a voulu en faire. Seulement quelques-uns se sont plaint qu'il contenait trop de houille menue mais je leur expliquais que la houille menue était aussi bonne que le charbon en morceaux et qu'il était nécessaire d'avoir de la houille menue pour couvrir le feu pour la nuit et on était content d'avoir ces renseignements et plus on l'employait plus on semblait en être satisfait.

Q. On achetait ce charbon de préférence à l'anthracite?—R. Oui; plusieurs clients me demandent déjà cette année quand je dois recevoir de ce charbon de l'Alberta disant qu'ils n'achèteraient jamais de charbon américain tant qu'il leur serait possible d'avoir du charbon albertain.

Le Président:

Q. Est-ce que l'anthracite se vendait en même temps que vous vendiez du charbon de l'Alberta?—R. Oui.

Q. Quelle était la différence dans le prix?—R. Lorsque nous avons commencé à vendre ce charbon nous vendions l'anthracite à $15.50 en sacs livrés en aucun endroit de la cité. J'ai eu du charbon albertain et l'ai vendu à $14 la tonne livré en sacs.

M. Bury:

Q. Combien de temps pensez-vous que ce charbon albertain était demeuré dans les hangars?—R. Six mois et quelquefois plus longtemps. J'ai ici un échantillon de qualité supérieure de Drumheller, du charbon des gisements supérieurs, que j'ai eu lors de la première expédition reçue il y a plus de deux ans. Je l'avais déposé dans ma cave et au printemps j'ai pensé que je ferais mieux d'en prendre un morceau comme échantillon, parce que nous ne pouvons plus en recevoir de ce charbon albertain, et alors j'ai pris ce morceau et un autre pour les placer sur ma table dans mon bureau et ils sont restés là dans mon bureau pendant deux ans.

M. Garland:

Q. Ce morceau est-il resté sur votre bureau tout le temps?—R. Oui, et je l'ai montré à des milliers de personnes qui l'ont pris dans leurs mains et l'ont examiné.

Q. Il se conserverait mieux dans la cave que sur votre bureau?—R. Oui, certainement.

M. Armstrong:

Q. Voulez-vous laisser cet échantillon aux mains du Comité?—R. Certainement.

M. Bury:

Q. Vos clients ont acheté ce charbon pendant l'été?—R. Oui.

Q. Est-ce que quelques-uns d'entre eux sont revenus au cours de l'hiver ou au printemps pour vous dire que le charbon était devenu menu dans leurs caves? —R. Non, pas un. J'en ai fait vider deux wagons dans un hangar découvert, du bon charbon, dans les premiers jours de juillet, et il est resté là jusqu'en octobre, et même pour une partie jusque plus tard qu'en octobre, et en le sortant des compartiments, il y en avait probablement une centaine de tonnes dans les compartiments, nous l'avons trouvé en aussi bonne condition que lorsqu'il a été déposé dans le hangar.

Q. Par hangar découvert vous voulez dire un hangar avec un toit et trois côtés?—R. Oui, trois côtés.

M. Armstrong:

Q. Vous avez vendu des wagons de charbon à d'autres personnes autour de la ville?—R. Oui.

Q. Avez-vous reçu des plaintes?—R. Pas du tout. J'ai vendu quatre wagons de charbon à Saint-Thomas; quatre ou cinq à Woodstock et aussi à Strathroy, Paisley, Exeter, Mitchell et plusieurs autres petites villes, et tout le monde a fort aimé ce charbon et en a commandé d'autre. J'en ai aussi expédié en plusieurs autres endroits — Breslau, Thamesville, Camlachie, Glencoe, Watford; et j'en ai vendu au détail une vingtaine de wagons moi-même sur cette dernière expédition, vers les mois d'août et septembre derniers.

M. Bury:

Q. Outre le charbon de Drumheller, de Saunder's Creek et de Saunder's Ridge, vous avez eu du charbon d'Edmonton?—R. Oui.

Q. Avez-vous reçu des plaintes au sujet de ce charbon?—R. Eh bien je ne saurais dire vraiment si nous avons eu des plaintes, mais d'après mon expérience on ne doit pas acheter de ce charbon d'Edmonton. Il manque d'humidité. Il ne se conserve pas bien dans les hangars et je crois que le meilleur charbon ne saurait être trop bon pour l'Ontario.

Q. Si la lignite des environs d'Edmonton pouvait se vendre un peu meilleur marché vous auriez pu trouver un débouché pour ce charbon en vue du prix inférieur?—R. Oh oui; beaucoup de gens achèteront du charbon albertain à cause du prix, quelle que soit la qualité. De fait, ils n'en connaissent rien. Quand j'ai eu du charbon à $6 je pouvais le vendre tout aussi bien que le charbon que je payais $3 et de fait je l'ai vendu.

Q. Avez-vous eu du charbon *Marcus*?—R. Non.

Q. En avez-vous eu des mines Penn?—R. Non. J'en ai eu de Clover-Bar, de McKay et aussi de Pembina.

Q. Comment le charbon des mines McKay et de Clover-Bar s'est-il comporté?—R. Il avait l'air bien bon mais il se désagrégeait plus vite.

M. Howden:

Q. L'impression générale existait que ce charbon de l'Ouest pouvait se comparer tonne pour tonne avec l'anthracite?—R. Non, pas précisément. Si l'un vaut $14 la tonne l'autre vaut $16. Cette comparaison est la meilleure entre les deux.

Le Président:

Q. Ce charbon vous a été expédié dans des wagons fermés?—R. Oui.

Q. Quelle méthode suiviez-vous pour décharger ce charbon à London?—R. Nous ouvrions simplement la porte du wagon et les hommes se servaient du pic et de la pelle. Il y en avait qui était trop gros pour le mettre en sacs et il nous fallait briser ces gros morceaux pour les mettre en sacs et les sortir. Nous en avons mis bien peu dans les hangars vu que les commandes pleuvaient et que les gens arrivaient de partout pour en avoir une tonne.

M. Garland:

Q. Mais en votre qualité de marchand vous n'avez pas hésité du tout avant de le mettre dans les hangars?—R. Je n'aimerais pas à en garder beaucoup en magasin comme je ferais pour l'anthracite; c'est-à-dire le recevoir en avril ou mai et le garder dans les hangars jusqu'en décembre.

Q. Pour quelle raison?—R. Parce que nous aurions plus de houille menue qu'avec l'anthracite.

Q. Mais non pas si vous aviez des compartiments appropriés?—R. C'est vrai, mais nous le mettons dans les hangars pour le décharger ensuite dans des compartiments pour en sortir ensuite des voyages et naturellement ces opérations sont de nature à briser les morceaux. Puis nous avons à le manutentionner de

nouveau pour le mettre en sacs et pendant un mois nous travaillons peut-être dans le même compartiment, de sorte qu'il devient plus ou moins de la houille menue.

Q. Vous n'avez pas de hangars le long de la voie?—R. Oui, mais dans ce cas il faudrait le rentrer avec des brouettes.

Q. Ces hangars ne sont pas assez près des wagons?—R. Non, il nous faut un espace de six pieds au moins et il faut que nous traversions cet espace avec le charbon dans des sacs ou dans des caisses. Mais même avec un wagon ouvert nous aurions plus de difficultés. On pourrait difficilement manutentionner ce charbon dans des ascenseurs.

Q. Pas à moins d'avoir des ascenseurs spécialement construits à cette fin? —R. Vous avez raison.

Q. Il y a un instant vous avez parlé du charbon de six dollars que vous pouviez vendre au même prix que le charbon de $3; étiez-vous obligé d'en agir ainsi?—R. Oui, en certains cas j'en avais un wagon de deux qualités. J'expliquerais la chose aux amis leur disant tout ce qui concerne leurs avantages respectifs et j'arrivais à le vendre. J'en ai mis dans ma propre maison et dans celle de ma sœur, c'est ainsi que je me suis débarrassé des prix élevés.

M. Armstrong:

Q. Donnez-nous une idée des prix à la mine?—R. A Edmonton, je crois que je pouvais avoir du bon charbon à $3.25.

Q. Parlez-nous des autres mines?—R. A la dernière saison le charbon de Drumheller se vendait $4 pour du bon charbon à fourneau dépassant un calibre d'un pouce, du bon charbon très propre.

Le Président:

Q. Est-ce que le tarif de $7 voulait dire $7 rendu sur la voie d'évitemment à London?—R. Oui.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Avez-vous eu tout votre charbon au taux de $7?—R. Oui.

Q. Que dîtes-vous du taux de $9? Pourriez-vous écouler votre charbon sous un tel tarif?—R. Non, nous ne le pourrions pas.

Q. Il faut absolument que le tarif soit de $7 pour vous permettre de conduire un commerce profitable?—R. Oui. Voici: nous achetons du bon charbon à la mine à $4, ajoutons $7 pour le transport; nous avons donc un total de $11. La manutention coûte environ $3, de $2.50 à $3.

M. Bury:

Q. Vous parlez maintenant des frais de distribution?—R. Oui. Nous avons les charroyeurs que nous payons $1 la tonne pour sortir le charbon du wagon; vous avez de suite $1 de dépense en commençant. Puis il y a les déficits, les dépenses de bureau et autres, ainsi que les dépenses générales d'exploitation.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Vous tablez sur $2 pour couvrir ces frais?—R. Oui, j'ai à prendre $2.50 sur tout le charbon albertain que j'achète.

Q. Sur tout le charbon que vous vendez au détail et non pas que vous achetez. —R. Oui.

M. Bury:

Q. Si je vous comprends bien vous ne vendiez pas le charbon de qualité supérieure, celui de Saunder's Creek, à vos clients; vous le gardiez pour vos amis, vos parents et pour vous-même?—R. Oui, j'aurais pu le vendre à $14 comme l'autre charbon. J'en ai donné à l'essai à des gens croyant que l'on s'y habituerait et que l'on serait content de le recommander et probablement je n'y ferais pas un cent de profit.

Q. Je veux en venir à ceci: de fait ce n'est pas du charbon de Saunder's Creek que vous avez vendu à vos clients?—R. Non.

Q. Peut-être que ce charbon était de qualité un peu inférieure?—R. Non; c'était du charbon de Drumheller; j'en ai eu plus de vingt wagons.

M. Howden:

Q. Le mettiez-vous en sacs à vos frais?—R. Nous avions un homme préposé au parc qui une fois le charbon mis en sacs recevait ces sacs pour les charger dans les voitures. C'est lui qui plaçait le charbon dans les hangars. Lorsqu'il n'était pas mis en sacs il est probable que c'était lui qui le chargeait dans les voitures.

M. Bury:

Q. Tout cela était compris dans les $14?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Combien de wagons pouviez-vous vous engager à recevoir, pour du charbon de cette qualité, si vous pouviez être certain d'un tarif de $7 la tonne? —R. J'en commanderais vingt wagons par mois pendant toute l'année ou une centaine de wagons si la mine ne pouvait m'en fournir que pendant six mois.

Q. Si vous pouviez avoir du charbon albertain livré chez vous au taux de $7 la tonne vous en acheteriez 20 wagons par mois toute l'année?—R. Oui.

Q. Ou quoi?—R. Ou 200 wagons pour trois mois; tout dépend de la saison de l'année.

Q. Mais pour trois mois sur douze vous augmenteriez votre commande jusqu'à 200 tonnes?—R. Oui.

M. Gershaw:

Q. Constatez-vous une diminution pondérale au sujet de ce charbon?—R. On le dit. Mais la perte en poids n'est pas importante. Sur tout le charbon que j'ai acheté j'ai subi une perte de six tonnes et demie en tout, disons sur 100 wagons. Mais, naturellement, nous avons livré beaucoup de ce charbon directement du wagon; on ne l'a jamais entassé dans les hangars.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Mais vous perdriez presque cette quantité par l'émiettement?—R. Oui, si je le mettais dans mes hangars pour l'en sortir après six mois j'y perdrais beaucoup plus dans la pesée, mais dans ce cas-ci ce charbon était vendu à peine sorti du wagon à raison souvent de deux wagons par jour.

M. Bury:

Q. Le mettiez-vous en sacs directement du wagon?—R. Oui.

Q. Puis ensuite le charbon est livré en sacs et les sacs sont vidés et rapportés?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que vous avez reçu de ce charbon chargé sur des wagons ouverts? —R. Non.

Q. Est-ce que vous avez une idée du coût de livraisoon de Port-Stanley à London?—R. 90 cents la tonne: c'est le tarif actuel, de Port-Stanley à London.

M. Cantley:

Q. Quel est le *millage* entre les deux endroits?—R. 28 à 30 milles.

Q. Avez-vous vendu de ce charbon albertain pour le chauffage dans des établissements industriels?—R. Non; c'est une houille destinée aux fins domestiques, bien que nous pourrions tout aussi bien y acheter de la houille à chaudière. La province de l'Alberta en a en quantité. Mais si nous désirons avoir

de la houille grasse nous achetons de la houille grasse, et si nous voulons du charbon pour les fins ménagères nous achetons le charbon pour ces fins.

Q. J'ai eu une lettre d'un établissement industriel de London m'informant que les propriétaires dépensaient 10.000 tonnes de charbon par année pour le chauffage et demandant s'il serait possible d'obtenir du charbon de la Nouvelle-Ecosse livré dans leur ville. Ils étaient prêts à payer un peu plus cher que pour le charbon américain; est-ce que ce charbon pourrait servir rien que pour le séchage?—R. Oh, oui, certainement, pour le charbon albertain.

Q. Supposons que le tarif de transport reste à $7 ou $6, est-ce que le charbon albertain ne remplacerait pas presque complètement le charbon américain dans l'ouest de l'Ontario? Je veux dire toute la région autour de Toronto?—R. Oui, j'oserais dire que cela serait possible.

Q. Si le taux était réduit à $6?—R. Cela voudrait dire un coût de $10 la tonne pour le charbon rendu à notre ville et je pourrais le vendre à $13 ou bien à $10.50 par wagon.

Q. Mais je vous demande si à ce taux il n'est pas possible de faire disparaître le charbon américain de tout le territoire de l'Ontario?—R. Oh, oui. On me rapporte qu'à Winnipeg 90 p. 100 du charbon employé est du charbon de l'Alberta. J'ai toujours eu pour habitude depuis les dix dernières années de dire à mes clients pendant l'été d'acheter leur charbon de bonne heure avant la saison de navigation, mais depuis dernièrement j'en entends bien peu parler. Maintenant, après avoir eu la grève pendant plus de quatre mois aux mines de Pennsylvanie, un homme de Winnipeg annonçait qu'il avait du charbon à vendre au bassin de Fort-William. Personne ne pouvait avoir un wagon d'anthracite à prix d'or, pas même à Scranton ni en aucun autre endroit, mais il y en avait en vente à Fort-William lorsque la grève durait depuis quatre mois. Je me suis informé du prix du transport par voie ferrée de ce charbon anthracite de Fort-William à London et la compagnie m'a répondu que le taux était de $7.30 la tonne. Ce charbon avait été mis dans des hangars à Fort-William et il y était depuis peut-être six mois ou un an, et quand la grève a été décidée et que personne n'avait de ce charbon anthracite, il y en avait dans cette ville. J'ai cherché à m'expliquer ce qui en était et j'en suis venu à penser que l'on croyait que Winnipeg achèterait ce charbon, mais cette dernière ville ne l'a pas acheté.

M. Howden:

Q. Et pourquoi pas?—R. Elle avait acheté du charbon albertain, et Brandon et toutes les villes du Manitoba en avaient acheté aussi et n'ont pas voulu acheter cet anthracite, de sorte que notre homme a dû chercher à s'en débarrasser. Il a trouvé sa chance lorsque la grève a été déclarée. Cela prouve que le Manitoba achète le charbon albertain et on y trouve les mêmes fournaises et les mêmes poêles qu'à London.

Q. Si vous pouviez vendre le charbon albertain à $13 dans l'ouest de l'Ontario, ne pensez-vous pas que le prix de l'anthracite américain y serait réduit en conséquence?—R. Non, monsieur. L'anthracite américain est passablement épuisé et les exploitants de ces mines sont très indépendants. Je fais affaires avec eux depuis vingt ans. Je me suis rendu aux mines pour les supplier de me laisser avoir de leur charbon, c'était pendant la guerre, et aussi dans d'autres occasions. Des fois ils vous disent: " Déposez votre argent dans une banque ici et donnez au gérant l'ordre de nous payer dès que le charbon sera chargé dans les wagons." Ils ont expédié des menus, de la pierre et toutes sortes de choses pour faire durer leur charbon plus longtemps.

Q. Vous avez raison, mais ils agissaient ainsi parce qu'ils croyaient vous avoir à leur merci. Quand ils verront que vous êtes indépendants, ne croyez-vous pas qu'ils changeront d'attitude?—R. Tout dernièrement ils ont haussé leur prix d'un dollar la tonne.

M. GARLAND (Bow-River): Oui, à partir du moment que le charbon albertain a cessé de venir dans l'Ontario.

M. BURY: Oui, lorsque les expéditions d'essai ont cessé.

Le TÉMOIN: Il y a un certain nombre de petits propriétaires indépendants dans le commerce de l'anthracite qui ont des mines qui leur appartiennent individuellement et qui croient que leur charbon est meilleur que tous les autres, et si le damende est très forte ils obtiennent de 25 cents à un dollar de plus pour leur charbon; cela dépend des circonstances. Lorsque les cours du marché dégringolent—ce qui arrive de temps à autre,—selon mon expérience de vingt ans,—vu que les compagnies de chemins de fer—il y en a à peu près cinq de ces compagnies—le petit propriétaire est forcé de les suivre, mais l'habitude est qu'il réalise toujours un meilleur prix variant de dix cents à un dollar la tonne.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Vous nous avez dit que depuis deux ans vous avez fait principalement le commerce du charbon venant de l'Alberta?—R. Oui.

Q. A quoi attribuez-vous cela, était-ce le résultat d'une campagne d'éducation?—R. Oui.

Q. En faveur du charbon albertain pour le chauffage?—R. Oui. Il y a huit ans, je faisais par hasard un voyage dans l'Ouest. Etant arrêté à Edmonton, je suis allé visiter la mine *Penn* en ce dernier endroit, et, naturellement, faisant le commerce du charbon, cette industrie m'intéressait. J'y ai rencontré M. Sam Drumheller lui-même avec qui j'ai conversé longuement, m'expliquant tout ce qui concernait les mines de Drumheller et me donnant aussi les adresses de cinq autres propriétaires de mines. Je me suis mis à leur écrire pour avoir leurs prix, et c'est ainsi que j'ai commencé à m'occuper de ce charbon.

Q. Le gouvernement de l'Alberta a poursuivi une campagne d'éducation, n'est-ce pas, dans toute la province d'Ontario?—R. Dernièrement il s'est fait de la publicité en faveur du charbon albertain, mais pour réussir à lui trouver un marché il a fallu que les expéditeurs de l'Alberta consentissent à expédier leur charbon pour rien, le donnant gratuitement en cadeau, un wagon à Toronto, un à London et un à Ottawa, je crois. Hamilton aussi en a eu un wagon, je crois.

M. GARLAND (Bow-River): Deux wagons à Ottawa.

Le TÉMOIN: Ils donnèrent le charbon pour rien. La chose était lancée par l'entremise des journaux et notre journal, le *Free Press*, m'appela au téléphone pour me dire qu'ils avaient reçu un télégramme leur demandant s'ils accepteraient un wagon de charbon. Ils répondirent qu'ils n'étaient pas dans le commerce du charbon et qu'ils n'y connaissaient rien du tout. Mais vu que j'avais fait un voyage dans l'Ouest, ils ont cru que je pouvais en savoir quelque chose et je leur ai répondu: "Je vais l'accepter et en faire la livraison au prix coûtant; je paierai le transport. Faites-le donc venir directement à mon nom ou en votre nom et je me charge de l'écouler au détail." Lorsque le charbon est arrivé dans ma cour il en a été pris une photographie puis on décida d'en envoyer immédiatement trois ou quatre tonnes dans la cave de Small Ingram, propriétaire d'un grand magasin de l'endroit, où il y avait une fournaise *McClary* et d'y allumer un bon feu comme démonstration. Le transport de ce charbon m'a coûté $13.20.

M. McLean (Melfort):

Q. C'était le taux régulier d'entier parcours?—R, Oui.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Au sujet de cet anthracite à Fort-William ne croyez-vous pas qu'il soit possible que ces gens l'aient gardé là dans le but d'accaparer le marché?—R. Non, je ne le crois pas. Je connais bien les Américains, ayant fait beaucoup de transactions avec eux en différents temps; de fait, j'ai acheté des fois dans l'Est et des fois dans l'Ouest, et autant que je sache ils nous ont toujours traités avec justice et je ne crois pas qu'ils cherchent à accaparer le marché.

M. McLéan (Melfort): C'est pour le marché de l'Ouest qu'ils s'en étaient accaparé, ils ont toujours agi ainsi.

M. Armstrong:

Q. Il n'existe pas de facilités de déchargement à Port-Stanley?—R. La *Canada Steamship Company* s'est lancée dans le commerce du charbon surtout, je crois, dans l'idée de s'assurer son propre approvisionnement en charbon. Ses officiers disent qu'ils ne sont pas réellement des exploitants mais qu'ils ont des intérêts en d'autres endroits et en aucun temps les navires vont chercher une cargaison de charbon pour l'apporter à Port-Stanley. Mais la compagnie ne fait que commencer ses opérations.

Le Président:

Q. Quelle est la source de leur approvisionnement?—R. La Virginie occidentale.

M. Armstrong:

Q. Mais on pourrait y établir certaines facilités?—R. Certainement.

Q. Permettant de manutentionner le charbon avec aise?—R. Oh oui, et ayant beaucoup d'espace.

Q. Avez-vous envisagé la question du transport par voie des lacs et chemin de fer en ce qui concerne le mouvement du charbon?—R. Non, pas beaucoup. Mais la méthode la meilleure marché et la plus satisfaisante pour la distribution du charbon albertain dans les endroits de l'intérieur c'est de l'expédier par chemin de fer en wagons fermés. Maintenant les compagnies de chemins de fer nous disent que les frais les plus considérables ou plutôt ce qui entraîne pour elles le plus grand surcroît de dépenses c'est le remorquage de wagons vides. Je sais positivement qu'elles ont des milliers de wagons vides là-bas inutiles pour le transport du grain; leur nombre s'y est accru au cours des vingt dernières années.

M. Bury:

Q. Où?—R. Dans l'Ouest, à partir de Fort-William jusqu'aux montagnes, il y a au delà de 30,000 wagons fermés vides. J'en ai reçu plusieurs sur lesquels on voyait une carte avec l'inscription "Impropre au transport du grain" clouée sur la paroi latérale du wagon. Dans certains cas, les caractères s'étaient effacés quelque peu et l'année suivante une autre carte en couleurs plus voyantes était clouée au même endroit contenant le même avertissement: "Impropre au transport du grain". On charge le charbon dans ces wagons qui bien souvent ont un trou dans le plancher: on le couvre tout simplement avec une planche et tout va bien. Si les portes sont mauvaises on y ajoute même des planches. Dans bien des cas ces wagons sont scellés et on y pose une bonne porte mais cela ne fait aucune différence pour le charbon. Pour ce qui concerne le charbon que j'ai reçu on aurait tout aussi bien cru qu'il provenait d'une mine à dix milles seulement vu qu'il n'était ni écrasé ni brisé.

M. McLean (Melfort):

Q. Naturellement, il ne s'émietterait pas une fois placé dans le wagon?—R. Non, pas souvent mais cela arrive d'après quelques-uns.

M. Bury:

Q. On prétend que le charbon se tasse?—R. On le dit.

Q. Que les mouvements d'aiguillage ont pour effet de le briser; mais apparemment il n'en est rien. Est-ce que les wagons fermés vous parviendraient complètement remplis?—R. Ils nous arrivent à peine à moitié remplis.

Q. Vous voulez dire que les wagons fermés arrivent à moitié remplis?—R. Les wagons ont une capacité de 30,000 livres et en certains cas de 40,000 livres. Ces wagons sont remplis à leur pleine capacité. Mais lorsque l'on prend un

vieux wagon impropre au transport du grain, dans ce dernier cas ce sont toujours des wagons de petites dimensions et de résistance douteuse, on ne tient pas à les surcharger.

Q. Vous croyez qu'ils n'étaient remplis qu'à moitié de leur capacité?

Le PRÉSIDENT: A leur pleine capacité.

Le TÉMOIN: A leur pleine capacité; mais vous ne les rempliriez pas jusqu'au toit. Si c'était de l'avoine. . .

M. Bury:

Q. Je comprends ce que vous voulez dire par "capacité", la capacité cubique. Vous ne pouvez pas utiliser tout le cubage du wagon parce que ce serait trop pesant?—R. Oui, c'est vrai.

M. Howden:

Q. Un wagon fermé n'est qu'à moitié rempli pour le grain?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Du nombre des wagons que vous avez reçus, quelle proportion de ces wagons pouvait appartenir à la classe de ceux qui ne pouvaient pas servir au transport du grain?—R. Certainement 80 p. 100 sinon 90 p. 100.

M. Bury:

Q. Supposons que vous auriez des bons wagons, un bon matériel roulant, au lieu de ces vieilles voitures, quelle serait la capacité d'un wagon?—R. D'un wagon fermé?

Q. Oui, d'un wagon fermé?—R. Oh, ils pourraient contenir de 40 à 50 tonnes.

Q. 50 tonnes par wagon?—R. Oui, vous pouvez avoir des wagons fermés d'une capacité de 50 tonnes mais non pas de l'Alberta.

Q. D'où?—R. Nous en avons souvent de la Pensylvanie, de 50 tonnes.

Q. Des Etats-Unis?—R. Oui, monsieur.

M. MCLEAN (Melfort): Le Pacifique-Canadien en a beaucoup de wagons de 50 tonnes.

M. BURY: Nous avons vu des convois avec des wagons contenant 13 tonnes seulement, ce qui fait que nous aurions à remorquer 1,800 tonnes tandis que nous devrions avoir au moins trois mille tonnes à remorquer.

Le TÉMOIN: Ils calculent en se basant sur des wagons de plus petites dimensions et avec les petits wagons les frais sont plus élevés par tonne. Les compagnies de chemin de fer pourraient effectuer le transport à meilleur marché avec des wagons de 60 tonnes. Mais je prétends qu'elles ont actuellement là-bas 30,000 wagons vides, ou davantage, sur leurs tronçons et voies d'évitement, suivant un va-et-vient continuel. Si on désire transporter du bois on peut s'en servir. Pourquoi ne pas charger ces wagons et nous les envoyer ici. A supposer qu'on nous les enverrait à raison de cent wagons par semaine il faudra trois ans ou plus pour faire descendre ces 30,000 wagons, et lorsque la besogne sera terminée il y en aura encore autant qui auront été mis de côté là-bas.

M. Bury:

Q. Et ces wagons pourraient être réparés et retournés?—R. Je sais que nous en avons dans nos ateliers de London. On peut réparer ces wagons, poser des portes nouvelles, réparer le toit et les retourner.

M. McLean (Melfort):

Q. Est-ce que les compagnies de chemins de fer de l'Ouest réparent de temps en temps ces wagons qui sont libellés "Impropre au transport du grain"?—R. J'oserais dire que non, mais quelques-uns pourraient être réparés, assurément.

M. Armstrong:

Q. Un bon nombre de wagons vous arrivent avec cette carte?—R. Oui.

Q. Un wagon après l'autre avec une nouvelle carte?—R. Oui.

Q. Et y en a-t-il eu autant pendant ces trois ou cinq années?—R. Oui.

M. McLean (Melfort): Pas les mêmes wagons?

M. Armstrong: Les mêmes wagons inutilisés sur les voies d'évitement.

Le Témoin: Nous en avons à London. Si je me donnais la peine d'aller voir maintenant j'en verrais un grand nombre sur les voies de remisage de ces vieux wagons fermés et même des wagons à bestiaux. J'avais coutume moi-même d'expédier des animaux et en regardant en dehors du wagon nous en voyions des centaines tout le long de la ligne, tous des wagons vides, des wagons trop vieux et ne servant plus à rien.

M. McLean (Melfort):

Q. J'ai compris que vous aviez dit, il y a un instant, des wagons de 30,000 et de 40,000 livres; vous voulez dire des wagons de 30 tonnes.—R. Oui, cela voudrait dire 30 tonnes, soit une capacité de 60,000 livres.

M. Gershaw:

Q. Vous avez de l'expérience dans ce commerce de charbon; pouvez-vous suggérer une solution quelconque, au point de vue pratique?—R. Pour encourager le mouvement du charbon vers cette partie du pays?

Q. Pour faire venir ce charbon dans l'ouest de l'Ontario, avez-vous d'autre suggestion à offrir?—R. Oui. Ma première suggestion c'est que si nous pouvons avoir, des propriétaires de mines de l'Alberta, un approvisionnement régulier de leur charbon ils finiront peut-être par nous le vendre un peu meilleur marché. Nous payions $4 pour du vrai bon charbon du Drumheller. Maintenant nous pouvons l'avoir pour $3.75; voici déjà une réduction de 25 cents. Nous pourrions aussi le manutentionner à moins de frais en étudiant soigneusement la situation et au lieu de tabler sur $3 nous pourrons tabler sur $2. Je suis prêt à le manutentionner à un prix très bas, presque au prix coûtant afin de lui trouver ici un marché et habituer les gens à l'employer parce que je suis certain que c'est le combustible de l'avenir pour l'Ontario.

M. Howden:

Q. Croyez-vous qu'il nous serait possible de le faire venir par voie de fer et par voie d'eau?—R. Je ne suis pas bien au courant au sujet de transport par eau.

Q. Vous avez parlé exclusivement du transport par rail?—R. Oui.

M. McLean (Melfort):

Q. Croyez-vous que la chose serait possible si vous pouviez bénéficier du tarif peu élevé pour faire venir votre charbon durant les mois du printemps et de l'été alors que le mouvement du grain n'est pas encore commencé?—R. Oui, ce serait un bon temps en mai, juin et juillet. J'ai déjà livré à quarante-cinq familles leur approvisionnement d'hiver. Tous les marchands de charbon font la même chose; nous sommes en cet endroit environ 30 marchands.

Q. Et vous croyez que c'est possible pour vous et les autres marchands d'emplir vos hangars en avril justement dans le temps que les mines d'Alberta sont peu actives?—R. Oui, nous pourrions en mettre un peu dans les hangars mais nous n'aimons pas à en emmagasiner beaucoup.

Q. A cause de la dépense?—R. Oui, et surtout de l'espace nécessaire.

Q. Vous pourriez avoir beaucoup d'espace pour emmagasiner votre charbon le long de la voie?—R. Oui.

Q. Et à bon marché?—R. Oui, vous avez bien raison.

Le témoin est congédié.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 8 juin, à 11 heures du matin.

[M. W. Buchanan.]

SALLE DU COMITÉ, N° 425,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI 8 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

JAMES DOUGALL est rappelé.

Le Président:

Q. On vous a demandé de préparer un exposé au sujet de certaines questions lors de votre interrogatoire la semaine dernière, avez-vous préparé cet exposé?—R. Non, monsieur. Mais j'aimerais seulement à vous soumettre quelques observations. Lorsque nous discutions l'autre jour les diverses qualités de la houille de l'Alberta j'étais plutôt dans l'embarras pour vous expliquer ce que j'avais dans l'esprit. Je cite maintenant le rapport de la Commission du charbon de l'Alberta et à la page 28 vous trouverez une classification des différentes qualités de la houille de l'Alberta qui, selon moi, est aussi exacte qu'il est possible de l'avoir pour les fins du commerce. Relativement à ce rapport je puis dire que les trois hommes qui y sont mentionnés sont dignes de toute confiance. De ce nombre nous avons M. Drinnan qui est probablement l'ingénieur en mines de charbon le plus capable de tout le Canada ayant lui-même de gros intérêts dans les mines de houille grasse et de lignite de cette province et je suis certain que le rapport ne saurait contenir rien qui ne soit de la plus rigoureuse exactitude. Dans cette classification vous verrez la définition des différentes classes et le reste, houille bitumineuse à courte flamme, houille bitumineuse à longue flamme, houille sous-bitumineuse, lignite noire et lignite brune. Ceci élucidera la question. Vous remarquerez qu'au bas de la page on donne la teneur en humidité de ces diverses qualités de houille.

M. Bury:

Q. Vous ne faites qu'adopter simplement cet exposé à la page 28 n'ayant d'autre autorité pour vous appuyer que le fait que cela fait partie du rapport de la Commission de houille de l'Alberta?—R. Non, monsieur, je l'adopte comme exprimant mes propres vues et ce qui plus est cette opinion est appuyée par le Dr Allan et par le Conseil de recherches de cette province, la province d'Alberta.

Q. Tout cela est dans le rapport?—R. Oui, monsieur. Je veux faire cette observation parce que, en parlant de notre charbon de l'Alberta, il n'est que juste de démontrer que cet exposé contient une juste description de la situation.

Le Président:

Q. Pour confirmer votre propre opinion?—R. Absolument. J'en ai vendu bien des tonnes moi-même. A la page 125 du même rapport il est question du tarif, etc., pour le charbon américain. Sous ce dernier rapport je constate que les qualités de charbon auxquelles la province d'Alberta doit faire concurrence ce sont les qualités de charbon dur venant des Etats-Unis. Le prix actuel des gaillettes (stove) livrées en gare à Toronto est de $14.32 la grosse tonne et $12.79 la tonne nette.

M. Bury:

Q. Parlez-vous maintenant du charbon domestique?—R. Oui, monsieur, j'ai parlé des gaillettes.

Q. C'est vrai?—R. Pour le charbon dur—le prix de détail pour ce charbon à Toronto était, le semaine dernière, de $15.25 pour le charbon pérat (egg) et gaillettin (chestnut) et pour les gaillettes de $15.75. Puis nous en venons aux

soi-disant charbons mous domestiques tel que le *Pocahontas* sans fumée. Le prix actuel pour ce charbon livré en gare à Toronto est de $7.75, le prix de détail étant entre $11 et $12. Le charbon sans fumée *Somerset County,* qui est peut-être une qualité un peu inférieure au *Pocahontas* sans fumée mais qui n'en est pas moins un charbon domestique passablement en demande coûte $6.97 f.à b. Toronto, se détaillant entre $9 et $10. Les prix du coke sont: *Black Rock,* $9; Détroit, $9; et Hamilton, $8.90; les prix de détail variant entre $12 et $12.50. Vous y verrez les détails concernant chacune de ces qualités: le coût à la mine, les frais de transport à diviser entre les lignes de chemins de fer américaines et canadiennes. Vous trouverez tous ces renseignements dans ce rapport.

Q. Allez-vous déposer ces détails?—R. Oui, monsieur. J'ai obtenu ces prix des marchands de détail et des marchands de gros de Toronto.

Le Président:

Q. Ces prix vous ont été soumis récemment?—R. La semaine dernière.

" Charbon destiné aux fins domestiques à Toronto, prix en vigueur au mois de mai 1926, sujet aux modifications saisonnières.

Anthracite américain

	G.T.	
Coût f. à b. wagon aux mines (stove) ..... $	9 75	
Transport à Black-Rock	3 28	
Transport à Toronto $1.15 net	1 29	
Coût f. à b. wagon à Toronto	14 32	
Soit	12 79	par T.N.
Prix au détail livré: Pérat et gaillettins	15 25	
Gaillettes	15 75	

Carbon "Pocahontas" préparé et calibré pour usage domestique

Analyse générale

Humidité	2.60
Matière volatile	17.75
Carbone fixe	75.00
Cendres	4.65
Soufre	0.65
U.T.B.	14,635

	T.N.
Coût f. à b. wagon aux mines ..... $	3 00
Transport à Détroit	2 85
Transport à Toronto	1 40
Impôt douanier	50
Coût f. à b. wagon à Toronto	7 75

Prix au détail, livré, $11 à $12.

[M. James Dougall.]

Charbon "Somerset County" sans fumée préparé et calibré pour usage domestique

Analyse générale

Humidité	2.75
Matière volatile	17.35
Carbone fixe	71.00
Cendres	8.90
Soufre	1.40
U.T.B.	13,810

	T.N.
Coût f. à b. wagon aux mines	$ 3 00
Transport à Black-Rock	2 47
Transport à Toronto	1 00
Impôt douanier	50
Coût f. à b. wagon à Toronto	6 97

Prix au détail livré, $9 à $10.

Coke

	Black-Rock	Détroit	Hamilton
Coût f. à b. wagon	$ 7 60	$ 7 00	$ 8 00
Transport à Toronto	1 40	2 00	90
Coût f. à b. wagon à Toronto	9 00	9 00	8 90

Prix du détail, livré, $12 à $12.50.

Le Président:

Q. Est-ce que ces prix sont établis pour une période quelconque?—R. Non, monsieur.

Q. Ils sont sujets à variation?—R. Oui, tout le temps.

Q. Est-ce que c'est l'habitude pour les prix d'augmenter à mesure que la saison avance?—R. Oui, monsieur.

Q. Alors j'ai raison de conclure d'après vos remarques que les prix que vous avez mentionnés sont les prix minimums pour la saison?—R. Oui, ce sont les prix minimums pour l'année. A la page 149 de ce rapport de l'Alberta, je réfère à ce rapport, messieurs, parce que dans mon opinion c'est à peu près ce qu'il y a eu de mieux jusqu'ici en ce qui concerne la situation relativement au charbon de l'Ouest, vous verrez que l'on traite partout dans ce rapport de la concurrence à combattre en Ontario. Un point saillant mérite d'être signalé à la page 155 où la Commission dit ceci: "La Commission suggère qu'entre les dates et dans les conditions mentionnées le tarif ne devra pas dépasser $5 la tonne pour l'expéditeur". En d'autres mots la Commission conclut qu'il faudra recourir à un taux de $5 pour pouvoir faire la concurrence au charbon américain sur le marché d'Ontario.

M. Bury:

Q. Vous parlez du taux de transport?—R. Oui, monsieur. Je ne fais que citer le rapport: les chiffres sont là. Je ne fais pas de déclarations moi-même; les taux de chemins de fer ne m'intéressent pas.

M. BURY: Monsieur le Président, je ferais la suggestion que du moment que nous trouverons ces détails dans le rapport en question nous ne devons pas considérer ces choses comme faisant partie du témoignage de M. Dougall.

Le PRÉSIDENT: Je partage votre opinion, monsieur Bury.

M. BURY: Si ce n'est que cet exposé du témoin nous aide à trouver où il est question de ces détails dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Mais je ne vois pas d'objection à ce que M. Dougall soumette ces points dans la preuve qu'il a à faire.

M. BURY: Oh non, du moment qu'il est bien compris que ce n'est pas sa propre déposition.

Le TÉMOIN: Je n'aurais qu'à vous la donner moi-même, monsieur Bury.

M. BURY: Non, parce que vous avez dit que les taux de chemin de fer ne vous intéressent pas.

Le TÉMOIN: Je dis personnellement, en ma qualité d'officier de la ligne de chemin de fer que je représente, que je ne traite pas la question des taux de transport. Permettez-moi de m'exprimer ainsi: je ne parle pas de la question des taux. Je n'en connais rien. Je vous dis simplement que cette Commission déclare qu'il faudrait un taux qui ne dépasserait pas $5.

M. Bury:

Q. Vous ne saisissez pas mon point; lorsqu'un témoin dit qu'un autre a dit telle et telle chose?—R. Voulez-vous que je le répète?

Q. Non, non; vous ne pouvez pas dire?—R. Oh je vois, c'est très bien. Maintenant, à la page 159, nous en venons à la question de l'emmagasinage des lignites de l'Alberta; vous voyez la déperdition et la teneur en humidité.

Le Président:

Q. C'est la page 158?—R. Et aussi la page 159. Relativement à la manutention de ces charbon il n'y a aucun doute que le lignite de l'Alberta peut se manutentionner sans subir des pertes excessives par suite de l'émiettement.

Q. Avec les installations mécaniques que nous avons maintenant pour le chargement et le déchargement?—R. Oh non. Nous n'avons pas d'installations mécaniques du tout à Fort-William; Fort-William est un port d'entrée pour le charbon et non un port de sortie.

Q. Alors diriez-vous qu'on pourrait économiquement faire venir du charbon albertain à la tête des Lacs?—R. Non, monsieur.

Q. A Fort-William?—R. Non, monsieur.

M. Bury:

Q. Mais vous nous disiez, monsieur Dougall, qu'en tant que l'émiettement était concerné le lignite de l'Alberta pouvait se manutentionner sans désagrégation excessive?—R. Oui, avec les installations mécaniques convenables.

Q. Avec les installations mécaniques convenables?—R. Oui, monsieur.

Q. Mais en parlant ainsi avez-vous en vue les installations mécaniques pour le déchargement à la tête des Lacs et le transbordement dans les navires et ensuite le déchargement des navires, disons, à un port des Lacs, un des lacs de l'Est, ou pensez-vous seulement au mouvement du charbon par voie ferrée pour tout le parcours?—R. Oh, non, je réponds seulement à la question concernant le transbordement du charbon à Fort-William.

Q. A Fort-William?—R. Oui.

M. Howden:

Q. Diriez-vous qu'en suivant les méthodes modernes pour la manutention du charbon le coût de faire venir le charbon de l'Ouest dans le centre du Canada, en Ontario, pourrait être considérablement réduit?—R. Non, je ne pourrais pas dire cela, monsieur.

Q. Mais nous avons eu ici un témoin l'autre jour—c'est pourquoi je vous pose cette question—qui a déclaré que le coût du transport du charbon dans les deux directions pourrait être réduit dans une certaine mesure en améliorant les méthodes de manutention à Montréal. Je désire simplement votre opinion?—R. Je ne vous comprends pas très bien, monsieur.

Q. Un témoin nous a fait remarquer l'autre jour qu'en ayant les installations voulues, des installations modernes, au bassin de Montréal, disons pour la manutention et le transbordement du charbon, le coût du charbon serait réduit?—R. Je n'aimerais pas à dire cela parce que les gens de la *Besco* ont un outillage assez perfectionné pour le charbon à Montréal.

Q. Je pensais que vous veniez justement de dire à M. Bury.—R. J'ai dit à Fort-William, monsieur.

M. BURY: Il parlait du mouvement dans l'Est.

M. Howden:

Q. Vous croyez que les conditions pourraient être améliorées à Fort-William?—R. Je ne dis pas cela parce que pour le déchargement du charbon à Fort-William l'outillage est excellent, mais je veux parler du mouvement dans l'autre direction, monsieur.

Q. Pour le chargement?—R. Oui, monsieur. Pour placer les cargaisons dans les navires vous ne devez pas jeter le charbon directement des wagons dans la cale sans méthode il vous faudra des machines pour le charger à bord des navires comme on le fait dans la mère-patrie.

Q. Mais avec les installations mécaniques le coût serait peut-être un peu réduit et la manutention pourrait se faire plus avantageusement?—R. La manutention pourrait se faire plus avantageusement, mais je ne dirais pas que cela pourrait réduire le coût du charbon dans l'Ontario.

Q. Du moment que vous ajoutez cela vous ouvrez la question des prix de rabais parce que si vous prenez la position que les prix doivent être déterminés par la concurrence de la houille américaine vous ouvrez toute la question de la possibilité du *dumping* du charbon américain sur le marché canadien ou de la réduction du prix du charbon américain par tout autre procédé afin de le maintenir à une cote inférieure à celle qui est en vigueur actuellement.—R. Mais tel n'est pas le cas parce que le charbon américain est vendu ouvertement sur le marché. Le prix du *Pocahontas* est publié tous les jours et nous payons le même prix que les Américains.

Q. Précisément, ces prix peuvent être publiés tous les jours mais quand vous en venez à la question de la concurrence du charbon albertain en vue d'accaparer le marché ontarien, comme il a accaparé le marché de Winnipeg, avec le résultat que le charbon américain a été chassé du marché de Winnipeg, ne pensez-vous pas que les mines américaines feraient face à cette concurrence en réduisant leurs prix?—R. C'est possible.

Q. C'est ce que je veux dire; par conséquent ce que vous devriez faire, si je puis m'expliquer ainsi, c'est de considérer les prix tels qu'ils existent présentement sans vous occuper des possibilités futures de la production comme résultat de la concurrence active. Donc, en vous guidant sur les prix prévalant actuellement sur le marché serait-il possible, si vous avez un outillage absolument moderne à Fort-William, pour la manutention des expéditions de charbon albertain en grandes quantités, de réduire considérablement le coût actuel du charbon de l'Alberta?—R. Mais vous parlez ici du transport exclusivement par rail et du prix actuel mais c'est une chose tout à fait différente.

Q. Prenez le prix actuel: nous discutons la question de savoir si en acceptant les prix tels qu'ils existent présentement pour le transport du charbon albertain exclusivement par rail jusqu'à Toronto ces prix seraient plus avantageux par suite de l'installation d'un outillage moderne à Fort-William destiné au déchargement de ce charbon dans les navires; parce que nous comme membres de ce Comité, devons considérer si nous pouvons obtenir de meilleurs prix pour le charbon albertain dans la province d'Ontario, que le transport se fasse par les lacs ou par chemin de fer.—R. Oui, le prix du charbon albertain serait plus bas si le transport se faisait par les lacs et par chemin de fer plutôt que par chemin de fer exclusivement.

Q. Et à condition d'avoir un outillage convenable?—R. Cela abaisserait le prix davantage.

M. Howden:

Q. Et avec un plus fort volume de production les prix baisseraient encore? —R. J'en doute. On m'informe que le prix actuel pour le charbon de Drumheller destiné à l'Ontario est de $3. Je ne crois pas qu'il puisse être plus bas en raison de la présente échelle des salaires.

M. Gershaw:

Q. A propos de ces installations mécaniques, avez-vous une idée quelconque du type de machines ou du modèle des installations qu'il serait nécessaire d'adopter ou pouvez-vous nous dire si des machines de ce genre sont actuellement en opération?—R. Non, je ne pense pas à un modèle particulier, mais dans plusieurs des ports les plus importants où se fait le chargement du charbon on voit un outillage de ce genre surtout là où se fait la manutention du charbon domestique.

Q. C'est-à-dire un outillage que l'on sait efficace et qui a subi l'épreuve du temps?—R. Oui, monsieur. C'est une pratique commune en Grande-Bretagne.

Q. Ce sont des installations riveraines?—Oui.

Q. Ce n'est pas la sorte que l'on voit au port de Montréal?—R. Non; on y voit des installations pour le déchargement de la houille grasse et l'installation est excellente.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée pour l'installation d'un outillage semblable?—R. Non.

M. Bury:

Q. Si je comprends bien les installations spéciales visées pour le bénéfice de Fort-William seraient dans le but de faciliter la manutention du lignite domestique.—R. Oui, si on s'y décidait.

Q. Et il faudrait que cet outillage fût d'un modèle spécial et vous croyez alors que le lignite pourrait se manutentionner sans désintégration?—R. Oh! il y aurait de l'émiettement, mais la chose pourrait se faire.

Q. Connaissez-vous bien la houille anglaise?—R. Oui.

Q. La classe générale des charbons domestiques en Grande-Bretagne n'est pas dans la catégorie de l'anthracite?—R. Non, monsieur.

Q. Par exemple, les charbons venant des mines de Lancashire, Wiggin et des mines Dodley, dans le Worcestershire, ne sont pas de l'anthracite?—R. Non, monsieur.

Q. Quelle sorte de charbon est-ce?—R. De la houille bitumineuse.

Q. Produite en grandes quantités?—R. Oui, monsieur.

Q. Et ils ne s'émiettent pas?—R. Oh si.

Q. Je veux dire pas assez pour prévenir son emploi comme charbon domestique?—R. Non, je parle pour l'exportation. Nous recevons à Montréal de l'anthracite écossais.

Q. Je ne vous parle de l'anthracite?—R. L'anthracite écossais est un charbon mou.

Le Président:

Q. Vous êtes d'opinion qu'il serait possible d'effectuer le transport de la lignite d'Alberta par les lacs et par chemin de fer?—R. Physiquement, oui.

Q. Economiquement?—R. Je ne saurais dire, parce que je ne saurais le comprendre tant en ma qualité de négociant en charbon qu'en celle de vendeur.

M. Cantley:

Q. Si je comprends votre témoignage sur cette question, étant donné des facilités convenables à la tête des Lacs, on peut faire venir en Ontario du char-

bon albertain par voie des lacs et par chemin de fer à meilleur marché que par chemin de fer exclusivement?—R. Exactement.

M. Howden:

Q. Serait-ce juste de vous poser cette question: peut-on espérer voir votre compagnie acheter une plus grande quantité de charbon des provinces Maritimes? —R. Je ne pourrais pas répondre à cette question parce que je ne le sais pas. M. Britt achète toute la houille à chaudière et je ne saurais dire l'étendue des besoins de la compagnie. Tel que je l'ai compris l'autre jour, il s'occupe de l'achat de tout le charbon maintenant, excepté pour cette division.

Le témoin est congédié.

DAVID CROMBIE, du service des transports des chemins de fer Nationaux, est appelé et assermenté.

C. S. GZOWSKI, ingénieur en chef de la construction des chemins de fer Nationaux, est appelé et assermenté.

JAMES PRINGLE, sous-surintendant général du transport des chemins de fer Nationaux, est appelé et assermenté.

I. V. SMART, ingénieur du service d'exploitation des chemins de fer Nationaux, est appelé et assermenté.

M. CROMBIE: Je tiens à présenter les excuses de M. Hungerford aux membres du Comité; il a été retenu à cause de la réunion d'un comité spécial sur les affaires des chemins de fer Nationaux.

Le Président:

Q. M. Crombie, vous êtes le chef du service de transport des chemins de fer Nationaux?—R. Oui.

Q. Vous connaissez bien la question des pentes, tant à l'est qu'à l'ouest, des chemins de fer Nationaux?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Monsieur Crombie, vous avez rendu témoignage relativement à cette matière en 1923, devant le comité permanent des Mines et Minéraux de la Chambre des Communes?—R. Oui, monsieur.

Q. En calculant le taux du transport des terrains houillers de l'Alberta en Ontario—à Toronto, je crois—vous avez cité des chiffres que je vois à la page 231 de votre déposition et je constate une petite erreur dans votre coût de transport: vous avez donné comme coût total du transport 166.1, tandis que selon vos propres chiffres il ne s'élève qu'à 156.1; est-ce que j'ai raison ou bien est-ce une erreur typographique dans le rapport? Je veux simplement élucider ce point d'abord.—R. Article 10 combustible pour les locomotives en service sur les lignes, j'ai ici dans la copie imprimée 52.5. Cela est une erreur typographique, on doit lire 62.5.

Q. Voilà la difficulté, c'est une erreur.—R. Voici la copie des crédits soumis alors—62.5.

Q. Maintenant vous avez soumis au comité un relevé du tonnage remorqué sur les différentes sections du chemin de fer de Coalspur à Toronto?—R. Oui, monsieur.

Q. Et j'ai cet exposé devant moi à la page 234 du rapport de la Chambre des Communes—De Coalspur à la ligne principale, 1,700 grosses tonnes; est-ce bien cela?—R. Oui.

Q. Ensuite de la jonction de la ligne principale à Edmonton, 2,300 grosses tonnes et ainsi de suite jusqu'à venir à Parry-Sound et Toronto, 1,900 grosses tonnes; dans quelques-unes de ces sections, par exemple, de Rivers à Stratchcona, le remorquage couvre jusqu'à 4,500 grosses tonnes?—R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant pouvez-vous assigner quelque raison pour que le nombre de tonnes remorquées soit si peu élevé pour certaines sections et si considérable pour d'autres?—R. Nous avons 800 grosses tonnes de la mine à Coalspur, si vous connaissez le territoire.

Q. Oui; je parle des 800 grosses tonnes de la mine de charbon à Coalspur où les convois sont réunis.—R. Cette ligne va en montant et la voie est de construction légère, comme vous le savez, ayant été construite par les gens de Mountain-Park eux-mêmes.

Q. Quelle est la distance en milles de cette section?—R. La distance est peu de chose en considération de la distance totale. Maintenant, de Coalspur—ce dernier endroit est le point de réunion des différents embranchements de Coalspur vers la ligne principale—nous avons 1,700 tonnes. L'énergie que nous utilisons sur cette ligne ne permet de remorquer que 1,700 tonnes brutes.

Q. Par énergie vous voulez dire la locomotive?—R. Oui. On pourrait faire mieux en dépensant plus d'argent sur la construction de la voie et en mettant en service des locomotives plus puissantes.

Q. Vous saisissez bien mon point; si je puis me résumer voici: quand vous dites un taux de $9 vous vous basez sur le fait que la voie ne permettra de remorquer que dix-huit cents tonnes nettes seulement?—R. Oui.

Q. S'il vous était possible, même en dépensant une assez forte somme d'argent de remorquer 3,000 tonnes ou même 2,500 tonnes, le taux en serait beaucoup réduit, très considérablement réduit, est-ce exact?—R. En faisant une dépense de ce genre imputable sur le compte du capital, nous pourrions réduire le coût, sans aucun doute.

Q. C'est ce que je dis. Si par aucun moyen, fût-ce par des dépenses au compte du capital, nous pouvions vous permettre de remorquer un train de 2,500 tonnes ou de 3,000 tonnes, le taux de transport pourrait être considérablement réduit; maintenant je veux savoir ce qui serait nécessaire pour y arriver?—R. C'est parfait; nous aussi nous sommes en faveur d'un projet de ce genre.

Q. Parce que cela serait profitable au chemin de fer; vous aurez le charbon à transporter.—R. Oui.

Q. Et le pays y trouvera son bénéfice?—R. Oui.

Q. Et ce serait beaucoup mieux pour le pays d'entreprendre une assez forte dépense au compte du capital afin d'assurer la permanence du mouvement du charbon qui tiendra le chemin de fer occupé à son transport, augmentera la population et gonflera le trésor public au lieu de continuer dans les mêmes conditions qu'à présent; est-ce que je me trompe?—R. Très bien, tout cela se rattache à la question du coût.

Q. Maintenant, pouvez-vous nous communiquer tous les facteurs qui contribuent à la détermination du coût?—R. Parce que vos questions nous entraînent au delà de la sphère de nos facilités présentes j'ai dû inviter M. Gzowski de venir avec moi; c'est un ingénieur et il est peut-être plus capable que moi de vous expliquer les dépenses imputables sur le compte du capital; par conséquent, M. Gzowski sera assez bon de me remplacer ici pour continuer.

Q. Pouvez-vous répondre à cette question tout au moins en partie? Pouvez-vous nous parler, par exemple, du poids des rails, des déclivités, des ponts, etc.?—R. Je dois faire comprendre au Comité que tout cela relève de l'ingénieur en chef; il m'incombe de me servir des moyens qui sont à ma disposition, et c'est grâce à ces éléments que nous avons pu déterminer le coût dont il est question. La réduction que signale M. Bury entraînera des dépenses d'établissement.

Q. M. Gzowski pourrait-il répondre à la question?

M. GZOWSKI: Je suis d'avis qu'on a posé cette question dans le but de connaître les facteurs se rattachant au tonnage maximum. Il faut d'abord les diviser en deux facteurs essentiels: une puissance plus considérable, c'est-à-dire des appareils de traction plus gros, et, en second lieu, une résistance de train

amoindrie. Pour ce qui est de la résistance du train, il faut considérer la diminution de résistance de la voie, d'une part, et celle de la résistance du wagon, d'autre part. Maintenant, la résistance de la voie est réduite au moyen de déclivités moins prononcées, de courbes moins nombreuses, en affermissant la voie et en la rendant plus unie, car il en résulte une réduction de friction, ce qui occasionne une traction plus facile; il faut également enlever la neige ou la glace qui se trouve sur la voie.

M. Bury:

Q. Avant de passer à la neige et à la glace, veuillez nous parler du mouvement qui se produit l'été avant l'expédition des céréales.—R. Il n'est donc plus question de ces conditions-là. On réduit la résistance du wagon en employant des appareils plus gros et en diminuant la vitesse, lorsque le temps est doux. La puissance des appareils donne son rendement maximum lorsque la vitesse est petite, c'est-à-dire que la locomotive fonctionne avec plus de puissance lorsqu'elle marche à petite vitesse. Pour arriver à ce résultat, il faudrait que la voie fût plus solidement assise et que les ponts fussent plus robustes. Que vous ayez recours aux appareils les plus puissants qui soient construits aujourd'hui ou non, ce n'est pas de cette manière-là que l'on devrait tenter de résoudre le problème. Il faudrait naturellement étudier la question au point de vue économique, une fois le volume de trafic connu, pour constater si les dépenses d'établissement nécessitées par ce projet justifient l'extrême limite de la puissance. De fait, nous estimons que nous avons la puissance qu'il nous faut pour notre trafic particulier, car la densité de trafic devient plus considérable si le chargement des wagons est assez considérable pour justifier de nouveaux déboursés, non seulement pour acheter du nouveau matériel, mais aussi pour arranger la plate-forme de façon qu'elle puisse supporter le matériel avec avantage. C'est principalement sur le réseau du *Virginia Railway* qu'on trouve les plus robustes machines du genre. Je crois d'ailleurs que le Comité en a entendu parler plus d'une fois. Je suis d'avis que nous admettons tous que c'est la machine de transport à petite vitesse qui donne le meilleur rendement au monde. J'ai devant moi des chiffres qui pourront solliciter votre attention un peu plus tard. En ce qui concerne l'estimation de la somme qu'il faudrait dépenser pour permettre aux ponts de supporter des machines d'une puissance plus considérable, il nous est impossible de l'établir approximativement; il faut absolument faire un examen détaillé de chaque pont. Quant aux déclivités amoindries, c'est encore matière à examen approfondi et spécial; et il faudrait faire une étude au point de vue économique pour déterminer si cette réduction est justifiable, parce que, de fait, sauf dans les cas signalés par M. Crombie, les pentes sont généralement peu élevées.

M. Cantley:

Q. Permettez-moi de vous interrompre un instant. Nous n'y reviendrons probablement pas. Y a-t-il des structures de pont qu'il faudra renouveler ou reconstruire en vue du mouvement que M. Bury a indiqué?—R. Non, pas avec notre puissance actuelle. Nous étions à discuter ce qui constitue le tonnage maximum.

Q. Mais je voulais en arriver à la situation actuelle, à ce qu'il faudrait accomplir pour se conformer aux conditions auxquelles il fait allusion.—R. Non; les ponts sont assez solides pour supporter ce que nous appelons notre puissance la plus lourde.

Q. Alors les ponts n'ont aucune importance dans ce projet?—R. Ils n'ont aucune importance, à moins que vous n'augmentiez le poids des locomotives; en d'autres termes, à moins que nous n'employiez des locomotives plus robustes et plus lourdes.

[M. G. S. Gzowski.]

M. Bury:

Q. C'est là que je veux en arriver.—R. C'est ce qui fait que j'ai pensé qu'il s'agissait de savoir comment on pourrait créer le plus grand trafic possible.

Q. Nous pouvons éliminer ces sections; celle de Touchwood à Melville peut supporter 3,400 tonnes.

M. CROMBIE: Ne nous fournissez pas ces détails. Je veux des tonnes de combustible, des tonnes brutes.

M. Bury:

Q. Voici ce que vous dites,—bien, le représentant du chemin de fer National du Canada,—à la page 232 de ce rapport; on y donne les charges maximum que certaines divisions peuvent supporter.

M. CANTLEY: Que signifie l'expression "charge maxima", d'après vous?

M. CROMBIE: Vous parlez de 1,800 tonnes brutes, monsieur Bury?

M. BURY: Oui.

M. CROMBIE: Nous avions estimé que la moyenne se chiffrait à un peu plus de 2,700 tonnes pour cette section-là.

M. BURY: Mais la moyenne en question ne suffit pas, pour la bonne raison que la force d'une chaîne se mesure à celle de son plus faible anneau.

M. CROMBIE: Fort bien.

M. Bury:

Q. Voici où je veux en arriver. Supposons que nous fixions à 3,000 notre moyenne désirable. Vous pouvez alors éliminer les sections qui s'étendent de Biggar à Nutana et de Tofield à Wainwright; vous pouvez en éliminer un bon nombre d'autres, mais étudions le cas d'une distance s'étendant de Strathcona au réseau principal, dont la capacité serait de 1,750 tonnes. Combien de tonnes de charbon cela représenterait-il?

M. CROMBIE: En somme, tous les chiffres portant sur des tonnes brutes pourraient être mis sur la base que voici: deux tiers pour le contenu et un tiers pour la tare. Il y aurait donc 1,200 tonnes de charbon dans ce train de 1,750 tonnes brutes.

M. Bury:

Q. S'agit-il de tonnes brutes ou de tonnes nettes?—R. De tonnes nettes (2,000 livres). Lorsque nous faisons mention de tonnes nettes nous voulons parler de ce que contient le wagon.

Q. Je veux dire des tonnes anglaises?—R. Evidemment.

Q. Dans votre liste, nous donnez-vous le contenu de charbon en tonnes anglaises dans le cas de ces divisions?—R. Oui, monsieur. Prenez ce 1,750, fixez le chiffre à quelque 1,200 tonnes; 1,800 tonnes brutes représentent 1,200 tonnes nettes; 2,300 représentent 1,450; 2,000 tonnes deviendraient 1,200; les 2,000 tonnes pour la section Tofield-Wainwright veulent dire 1,200; les 2,300 tonnes pour la section Wainwright-Biggar signifient quelque 1,450; les 3,700 pour la division Biggar-Nutana représentent environ 2,500 tonnes de charbon; les 3,250 tonnes pour Nutana-Watrous représenteraient 2,100 tonnes de charbon. Les 2,800 tonnes qui suivent représenteraient 1,850 tonnes. Les 3,400 tonnes pour la section Touchwood-Melville représenteraient 2,250 tonnes.

M. CANTLEY: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de s'attarder sur tous ces chiffres. Je crois que vous vous méprenez, monsieur Bury. Lorsque le témoin parle de charges en tonnes brutes, il fait allusion au poids des wagons ainsi qu'à leur charge, et la charge représente environ les deux tiers du poids brut.

M. BURY: C'est bien ce que je pensais.

M. CROMBIE: Ce que je veux m'entrer dans la tête, et c'est ce qui nous préoccupait lorsque vous avez posé votre question, c'est que, si vous fixez votre fac-

teur désirable à trois mille tonnes, il en résulterait une augmentation d'environ 66 pour 100 sur notre capacité maxima actuelle.

M. Bury:

Q. Dans votre déposition, vous avez parlé d'un train de 1,800 tonnes. J'ai compris qu'il s'agissait de 1,800 tonnes brutes de charbon?

M. CANTLEY: Non, c'est 1,800 tonnes; c'est la charge totale.

M. BURY: Laissez-moi finir. C'est en mettant vos 1,800 tonnes en regard de vos dépenses totales que vous avez pu arriver à votre tarif de $9 pour le transport par petite vitesse.

M. CROMBIE: Oui.

M. BURY: Ce devait être 1,800 tonnes de charbon?

M. CROMBIE: Oui.

M. BURY: Non pas 1,800 tonnes de charbon et les wagons en sus?

M. CROMBIE: Non.

M. Bury:

Q. Les 1,800 tonnes qui vous ont servi à déterminer ce tarif de neuf dollars constituent 1,800 tonnes de charbon seulement?—R. Oui, de deux mille livres.

Q. Et ce sont des tonnes nettes?—R. Oui.

Q. Vos chiffres n'indiquent que 1,750 tonnes jusqu'à Coalspur?—R. Oui, de l'autre côté.

Q. De charbon?—R. De charbon.

Q. Comment avez-vous pu déterminer alors ce poids de 1,800 tonnes de charbon?—R. Parce que, à mesure que nous avançons du côté de l'est, nous sommes en présence d'une charge plus lourde, et nous prenons la moyenne de toutes les subdivisions.

Q. Alors, avez-vous ramassé votre charbon à des endroits constituant la moyenne, à des endroits pour ainsi dire intermédiaires, en vue d'une distance et d'une charge plus considérables?—R. Non. Nous nous servons de la quantité de charbon effectivement contenue dans le cas de chaque subdivision; nous prenons note ensuite du total de toutes ces subdivisions et nous divisons ce total par le nombre de subdivisions, ce qui nous permet d'établir le contenu moyen à 1,800 tonnes de charbon.

Q. Cela ne répond pas à ma question. Pour vous servir de la supputation arithmétique que vous avez suivie, vous ne pourriez pas faire venir directement de Coalspur un train de charbon de 1,200 tonnes?—R. Non.

Q. A destination de Toronto?—R. Non.

Q. Il vous faudrait le transporter à un point moyen et ensuite l'ajouter au train plus considérable afin d'arriver à votre tonnage moyen?—R. C'est vrai.

Q. Votre charge moyenne?—R. Oui.

Q. Et vous l'avez fait?—R. Oui.

Q. En d'autres termes, il n'y aurait pas de trains qui couvraient toute cette distance?—R. Non, mais on transportait une pleine charge pour chaque subdivision.

Q. Si vous pouviez porter toute votre attention sur les subdivisions où le transport du charbon est faible, vous pourriez faire passer un train tout droit? —R. Cela n'a pas d'importance.

M. BURY: Pourquoi donc?

M. GZOWSKI: Et cela n'en vaudrait pas la peine. Il peut arriver que vous ayez au milieu de votre réseau une subdivision qui ne permette de charger le train qu'à demi, et c'est en vain qu'on dépenserait de l'argent pour abaisser les déclivités afin d'établir de l'uniformité partout. On n'opère pas un train de la même manière qu'un bateau. Le bateau quitte le port avec son plein tonnage et arrive à sa destination avec son plein tonnage; un chemin de fer marche d'une subdivision à l'autre, c'est-à-dire qu'on l'opère par division de locomotive. Tout ce qui peut être transporté à travers cette nouvelle division de locomotive

fait partie de la charge du train, et, en nous servant des chiffres de M. Crombie, que vous ne me semblez pas comprendre, bien qu'il n'ait eu que 1,850 tonnes de charbon à transporter lorsqu'il a fait marcher son train théorique, il pouvait y mettre quelque 4,000 tonnes; il faut mettre à l'étude le chiffre de 4,000 tonnes dans le cas du train dont il supputait la charge.

M. Bury:

Q. Oui, je le sais.

M. Gzowski (réponse): Et il n'y aurait aucun gain à réaliser en utilisant une subdivision en outre; elle ne pourrait se charger d'ailleurs que de 1,200 tonnes; il ne servirait à rien de dépenser de fortes sommes en vue de réduire une subdivision dans une mesure où vous pourriez remorquer directement le même genre de train.

Q. Naturellement, tout cela est bien exact. C'est-à-dire qu'il peut se trouver certains districts où les conditions physiques, où les conditions topographiques sont telles que vous ne pourriez faire une réduction assez forte pour vous permettre de transporter de lourdes charges. Je le comprends. J'avais compris en écoutant l'autre témoin qui a comparu devant le Comité de la Chambre des communes que le moyen le plus économique de transporter le charbon consistait à le charger à bord de trains complets, sans arrêt?—R. Je crois que c'est probablement la solution la plus désirable.

M. Crombie: C'est là la solution la plus désirable.

Le Témoin: Mais ce n'est pas ce qui s'est produit jusqu'ici, où que ce fût.

M. Bury: Voici ce qui en est: bien que ce soit un état de choses désirable, il y a des subdivisions de l'Alberta à l'Ontario où il serait trop dispendieux de réaliser cette condition idéale.

M. Crombie: C'est cela; il suffirait d'une division pour y faire obstacle.

Le Témoin: C'est ce qui arrive.

Le Président:

Q. De fait, il y a très peu de compagnies de chemin de fer en Amérique qui aient recours à cette pratique.

M. Crombie: Il n'y en a pas une seule.

Le Témoin: C'est bien ce qui a lieu.

M. Bury:

Q. On les opère de cette façon aux Etats-Unis?—R. Non, monsieur.

M. Crombie: Je n'en connais pas une seule aux Etats-Unis.

M. Bury: Il y a la compagnie *Virginia Railway.*

Le Témoin: Chaque subdivision de locomotive doit avoir les mêmes inclinaisons, ce qui est physiquement impossible pour toute distance que ce soit, vous pourriez dire.

M. Bury:

Q. Du moment que chaque division peut transporter notre charge idéale?—R. Non, monsieur; cela ne serait pas économique. Si le réseau pouvait se charger d'une plus grande capacité, ce serait faire preuve de gaspillage que de ne pas y pratiquer le tonnage supplémentaire.

Le Président:

Q. Chaque réseau doit supporter sa pleine capacité?—R. On opère un chemin de fer par courses de locomotive, et le train supporte la capacité de charge partout où il y a un débouché.

M. Bury:

Q. Monsieur Crombie, pouvez-vous nous indiquer comment on pourrait améliorer les divisions dont la capacité de transport est faible?

M. CROMBIE: Si vous y jetez un coup d'œil, vous pourrez constater qu'elles sont assez uniformes, comme vous l'avez dit d'abord, c'est-à-dire qu'elles se chargent de 3,000 tonnes, 3,000 tonnes, 3,300 tonnes, 3,000 tonnes, 3,300 tonnes; il n'y a guère de variations jusqu'à ce que vous vous rapprochiez des régions houillères. Maintenant, pour en arriver à votre facteur, ce qui veut dire un train de 4,500 tonnes brutes, il faudrait tout reconstruire. Nous n'avons qu'une seule subdivision à l'heure actuelle qui peut s'en charger, et c'est celle qui s'étend de Rivers à Winnipeg.

Le TÉMOIN: C'est une pente, voilà tout.

M. BURY: Que faut-il pour faire passer de 1,800 tonnes à 3.000 tonnes la puissance moyenne de transport d'un train.

M. CROMBIE: C'est ce que M. Gzowski était en train de vous expliquer; il faut des rails plus lourds et atténuer les déclivités.

M. BURY: Il est fait mention de l'atténuation des déclivités sur cette liste.

M. GZOWSKI: Naturellement, il serait impossible de déterminer sans études très minutieuses les dépenses qui doivent être faites en vue de la réduction des déclivités, à l'exception d'une couple d'endroits; mais je ne crois pas que cela ait sa raison d'être. Par exemple, à Parry-Sound, nous avons une pente qui traverse la ville; c'est ce qui limite le chargement dirigé vers le sud. On a fait des études à divers intervalles en vue de déterminer la somme qu'il faudrait dépenser pour faire disparaître cette pente, mais on n'a jamais cru qu'il serait avantageux d'exécuter pareils travaux. A l'exception de ce qui précède et à l'exception des ramifications qui pénètrent dans les mines de charbon, il est fort douteux qu'il soit avantageux de débourser plus d'argent en vue de la réduction des déclivités.

M. Bury:

Q. Même sur les quelques divisions qui atteignent Biggar, de Biggar aux autres endroits?—R. Elles se trouvent généralement sur une pente; c'est pourquoi elles y font si bonne figure.

Q. Il importe peu de savoir pourquoi elles font bonne figure; elles sont utiles maintenant?—R. Oui.

Q. Ce qui nous intéresse, ce sont les résultats, et non pas les raisons. Il en résulte que nous avons du charbon qui descend ces pentes en fortes quantités. Portez votre attention, par exemple, sur la division située à l'ouest, qui s'étend de Coal-Spur à Biggar; la différence n'est pas sensible. Assurément, il serait possible de faire des recherches sur ces diverses divisions, afin d'avoir une idée de ce qu'il faudrait dépenser pour les rendre conforme à la division qui s'étend de Biggar à Nutana?—R. De fait, monsieur Bury, la différence réside dans la topographie, en général. Une fois rendus à l'intersection de Coal Spur, nous avons ce que nous appelons une rampe à inclinaison réduite dans les courbes; cette pente est de quatre dixièmes d'un pour cent, de l'endroit en question à Toronto, sauf dans la région de Parry-Sound. C'est la plus haute rampe que les wagons de l'est aient à gravir. Il peut arriver, ce qui se produit d'ailleurs dans certains cas, comme vous le constatez, qu'il n'y ait pas de rampe; vous vous trouvez donc en présence d'une voie à niveau ou bien d'une pente vers l'est. Naturellement, lorsque vous vous dirigez vers l'ouest sur cette même subdivision, en sens inverse, vous vous trouvez en présence des mêmes quatre dixièmes. Il est possible de construire des chemins de fer, peut-être, avec moins de quatre dixièmes d'un pour cent, mais ce n'est qu'une rampe de réduction, une courbe de quatorze ou quince pieds à peine par mille, et il n'est guère possible de franchir une division quelconque à moins. Il y a certaines sections où la chose peut se pratiquer, c'est-à-dire dans une direction ou l'autre, et, de fait, trois dixièmes constituent le plus bas chiffre désirable, pour la bonne raison que c'est ce qui est connu sous le nom de pente maxima admissible et que la résistance due à la friction dans le cas d'une déclivité de trois dixièmes équivaut à la résistance due à la friction

dans le cas d'une voie à niveau. On estime qu'il n'y a aucune raison pour dépenser de l'argent en vue de réduire les déclivités à moins de trois dixièmes d'un pour cent. Il peut se trouver dans une division des inclinaisons topographiques qui n'offrent aucune résistance, des inclinaisons qui sont à niveau ou bien faibles dans la descente. Vous ne pourriez pas, je suppose, dans le cas de certaines subdivisions, réduire l'inclinaison à moins de quatre dixièmes; ce n'est guère probable.

Q. Certaines de ces subdivisions doivent-elles leur volume actuel de transport de marchandises à quelque centre particulier?—R. Oui, monsieur; il y en aurait quelques-unes.

Q. C'est là que je veux en arriver. Par exemple, prenez la section qui s'étend de l'intersection du réseau principal à Edmonton, c'est-à-dire 2,300 tonnes; prenez la section d'Edmonton à Todfield, 2,000 tonnes. Y a-t-il des endroits sur cette partie de la ligne qui s'étend de Edmonton à Todfield, qui pourraient augmenter ce transport de 2,000 tonnes par suite d'améliorations? Faudrait-il d'un autre côté, améliorer toute la section de la voie ferrée, advenant le cas où les conditions seraient partout uniformes?—R. Non, ce n'est pas probable. Cela arrive rarement.

Q. Que voulez-vous dire?—R. Il arrive rarement qu'il faille apporter des changements sur chaque mille d'une subdivision en vue de réduire sa déclivité—c'est ce qui semble être l'objet de la présente discussion. Voici ce qui serait possible: prenez cette subdivision, laissez les inclinaisons telles qu'elles existent, augmentez la force des rails et la solidité des ponts, mettez en service ses locomotives plus robustes dans cette subdivision seulement, ce qui la rendrait conforme à une autre qui n'aurait pas de déclivité aussi forte. C'est ce qui pourrait se pratiquer dans une subdivision particulière.

Q. Serait-il possible d'accomplir cela à l'heure actuelle, à partir du réseau principal à Coal-Spur jusqu'à Biggar où les inclinaisons ne sont pas trop fortes? —R. Oh, oui.

M. Gershaw:

Q. Serait-ce économique?—R. Tant que nous ne ferons pas d'examen minutieux de la situation, en prenant note des facteurs qu'il faut considérer en l'espèce. . .

Q. D'une manière générale, cela ne serait pas économique dans le cas d'une faible étendue de voie ferrée?—R. Non. Il n'est pas jugé avantageux de choisir une subdivision particulière et d'y mettre en service une puissance de traction qui ne peut être utilisée que dans cette même subdivision. C'est une chose qu'on ne pratique que dans certains cas tout à fait particuliers, car vous y perdez la flexibilité de votre matériel, si vous y mettez en service une puissance de traction que vous ne pouvez exploiter sur le reste du réseau. Cela veut dire que ce ne serait aucunement économique.

M. Howden:

Q. S'il n'en tenait qu'à vous pour trouver un moyen d'abaisser le coût du charbon de l'Ouest dans la province d'Ontario, commenceriez-vous par réduire les rampes et augmenter la puissance?—R. Je ne crois pas que les rampes aient une grande importance en l'espèce, car, après tout, lorsque vous avez créé une inclinaison de quatre dixièmes et que vous avez consacré beaucoup de temps et d'argent pour trouver la route à suivre, il n'est guère probable que vous l'amélioriez sensiblement.

Q. La voie en question peut suffire aux besoins à l'heure actuelle?—R. Lorsque vous n'opérez qu'un train par jour, vous n'avez pas de raison d'immobiliser d'autres sommes d'argent.

Q. La voie en question peut suffire aux besoins présents?—R. Oui.

Le Président:

Q. En d'autres termes, ceci constitue la déclivité la plus économique que vous connaissiez, dans les circonstances actuelles?—R. Oui, et j'irai plus loin. Je ne crois pas que les inclinaisons de notre réseau principal soient jamais améliorées, à l'exception de la distance qui nous répare de Toronto, où elles sont plus prononcées que dans les Prairies.

M. Bury:

Q. Mais la question de savoir si la voie ferrée suffit aux besoins actuels, au point de vue économique, porte sur le chemin de fer lui-même. En supposant que le grand essor de la culture des céréales n'ait pas eu lieu dans l'Ouest, une voie médiocre aurait bien pu suffire aux besoins actuels, eu égard au facteur économique. S'il partait de l'Alberta quelque trois ou quatre millions de tonnes de charbon par année, ou s'il se produisait un mouvement de charbon ayant son origine en Alberta, mouvement qui serait semblable durant l'été au mouvement des céréales dans les mois qui s'y rattachent, ce serait une autre histoire?—R. Bien, je ne crois pas qu'il soit question de tenter de réduire les déclivités même si cet état de choses se produisait.

Q. Je ne parle pas de déclivités.—R. Vous pourriez naturellement hausser la voie.

Q. Il m'importe peu que ce soit d'une manière ou d'une autre; voici où je veux en venir: est-il tout à fait impossible, dans le cas de la voie qui se rend de Coal-Spur à Biggar, d'augmenter sa capacité de transport de manière qu'elle soit égale à celle de la section s'étendant de Biggar à Nutana, soit en modifiant certains points des déclivités, soit en renforçant certains ponts, soit en augmentant la puissance de traction des locomotives, etc.?—R. C'est dans le domaine des choses possibles.

Q. Oui, c'est une chose raisonnablement possible?

M. HOWDEN: Vous ne préconisez pas pareille chose?

M. Bury:

Q. Cela dépend entièrement de la quantité de charbon transportée par suite du mouvement en question?—R. Cela dépend du volume du trafic; il faudrait qu'il fût de beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui, naturellement pour qu'on eût raison de le faire.

M. BURY: Je suppose qu'il y ait un mouvement considérable de charbon, et je désirerais savoir si la chose est praticable et ce qu'il en coûterait.

M. CROMBIE: J'ai fait une supputation qui est conforme à ce que vous y avancez. En plaçant tout ce territoire sur cette base de 3,000, 3,100 et 3,300, en changeant les subdivisions qui sont inférieures à cette base, vous augmenteriez notre moyenne pour le tout de quelque deux cents tonnes par train. En d'autres termes, vous auriez 2,000 tonnes de charbon au lieu de 1,800.

M. BURY: Vous auriez 2,000 tonnes au lieu de 1,800?

M. CROMBIE: Oui. Voyez-vous 2,000 tonnes nettes valent 3,000 tonnes brutes. En haussant le chiffre des autres subdivisions vous arriveriez à augmenter de 200 tonnes le volume de transport total.

M. BURY: Vous voulez donner à entendre que vous auriez un train moyen de 2,000 tonnes sur toute la ligne au lieu de 1,800?

M. CROMBIE: Oui.

M. Gershaw:

Q. Nous cherchons à savoir jusqu'à quel point nous pouvons compter sur la quantité de charbon produite; nous voulons surtout étudier les facteurs livraison et coût, car c'est principalement une question de prix. Naturellement, si nous avions à transporter un gros tonnage, il faudrait apporter des modifications à nos réseaux. D'une manière générale, quel serait le moyen le plus prati-

que d'abaisser le coût de livraison de ce charbon en vue d'obtenir une plus forte quantité?—R. Bien, si le volume était suffisant, il faudrait, je crois, augmenter la force de la voie ferrée et y faire marcher des appareils plus gros.

Q. C'est-à-dire que vous préconisez des rails plus lourds?—R. Oui, et mettre en service un matériel roulant assez lourd, ce qui nécessiterait des variations dans la structure des ponts. Renforcez la voie de manière que vous puissiez y faire marcher des locomotives plus robustes, et transportez le charbon dans des appareils de plus fortes dimensions. Naturellement, il vous faudrait étudier cette question au point de vue économique, pour la raison que vous créez automatiquement une dépense fixe; si vous y installez du matériel pour cette fin, vous instituez une charge fixe.

M. Bury:

Q. Pourrions-nous en conclure — nous ne pouvons pas vous demander de nous donner une réponse claire et finale à ce moment — mais supposons que cette question-ci vous soit posée: pourriez-vous nous dire ce qu'il faudrait débourser pour mettre le réseau, la voie, le matériel roulant et les locomotives en état de remorquer un train moyen de 2,500 tonnes de charbon?—R. Un par jour?

Q. Cela m'importe peu.—R. Je voulais dire un train par jour, un train qui devrait remorquer ce volume. Je ne pourrais, dis-je vous suggérer aucun chiffre de dépenses dans le cas d'un seul train par jour.

Q. Non, à l'occasion d'un mouvement considérable de charbon. Voici où je veux en arriver, tout simplement: si vous étiez en mesure de déterminer la somme requise pour mettre la voie, le matériel roulant et les locomotives en état de remorquer un train de 2,500 tonnes de charbon entre l'Alberta et l'Ontario, nous pourrions ensuite estimer le volume de trafic qui justifierait cette dépense et conclure si le mouvement nécessaire est possible ou non. C'est là l'objet de ma question.—R. Vous voulez dire 2,500 tonnes pour chaque division?,

Q. Oui. Fournissez-nous les renseignements en question en ayant recours à la même base que dans le cas de vos 1,800 tonnes. Quel chiffre faudrait-il déterminer pour remorquer un train moyen de 2,500 tonnes de la même manière que pour votre moyenne de 1,800 tonnes? N'est-ce pas assez clair?—R. Je ne puis voir comment...

Q. Je ne vous demande pas de me le dire tout de suite?—R. Non. Voici ce que j'allais dire: Je ne puis comprendre comment on pourrait s'y conformer sur-le-champ, c'est-à-dire sans procéder à des recherches minutieuses.

M. CROMBIE: Voyez-vous, vous arrivez aux déclivités, et c'est ce qui caractérise les contours de ce pays. Selon vous, il est physiquement impossible en quelque sorte de remorquer un train de 2,500 tonnes de charbon sur cette inclinaison de quatre dixièmes. Il vous faut reconstruire toute votre voie, et vous serez en présence d'un poids et d'une puissance formidables.

M. BURY: Ce n'est pas toujours un train de 1,800 tonnes, car il arrive parfois que le chiffre ne s'élève qu'à 1,450 tonnes quand ce n'est pas 1,200. Ma question ne porte pas sur 2,500 tonnes pour chaque division, mais sur 2,500 tonnes en moyenne; c'est tout ce que je demande.

M. CROMBIE: Pour y arriver, il faut pratiquement augmenter la capacité de cinquante pour cent; 2,700 tonnes représenterait 50 pour 100. Ceci constitue un poids et une puissance considérables, et nous pouvons présentement en disposer à partir de Biggar, sur presque toute la ligne qui conduit jusqu'à Toronto.

M. BURY: Assurément; c'est bien ce que je dis. Cela ne porterait que sur une petite section de la voie.

M. CROMBIE: Vous ne comprenez pas ce que je veux dire, en l'espèce. Comme nous ne remorquons actuellement que 1,800 tonnes, nous sommes à même d'utiliser ce poids et cette puissance. Il faut tout hausser jusqu'à Toronto pour arriver aux 2,500 tonnes, par tous les moyens possibles.

[M. D. Crombie.]

M. BURY: Je ne comprends pas cela, pour la bonne raison que, si la meilleure section de la voie, celle qui a son origine à Nutana, ne se charge que de 1,800 tonnes et si la section située à l'ouest de cet endroit ne peut remorquer que 1,200 ou 1,400 tonnes, je me demande comment vous pouvez obtenir une moyenne de 1,800. Il vous a fallu remorquer au delà de 1,800 tonnes puisque 1,800 tonnes représentent votre moyenne.

M. CROMBIE: Assurément. Nous remorquions 2,000 et 2,100 tonnes, voyez-vous.

M. BURY: Précisément.

M. CROMBIE: Et pour tout ramener à cette moyenne que vous désirez faire prévaloir, en vue de la faire passer de 1,800 à 2,000 — maintenant vous cherchez à atteindre le chiffre de 2,500. Pour en arriver à 2,500, il ne faudra pas seulement améliorer une partie de la voie, mais tout le réseau. Il vous faut hausser le chiffre en question; nous ne pouvons plus nous retrouver, voilà tout.

M. ARMSTRONG: Vous pourriez atteindre le chiffre de 2,000?

M. CROMBIE: Oui, monsieur; en apportant des changements aux divisions qui sont en bas de la moyenne désirée.

Le PRÉSIDENT: Cela constituerait une augmentation de 200 tonnes seulement.

M. CROMBIE: Deux cents tonnes.

M. ARMSTRONG: Pouvez-vous établir une comparaison entre le volume que vous remorquez, soit 2,000 tonnes, et celui que transporte le Pacifique-Canadien, sur un parcours semblable?

M. CROMBIE: Non, je ne suis pas au fait des circonstances dans lesquelles cette dernière compagnie pourrait effectuer un trajet de ce genre. Je ne connais que ce qu'elle a accompli. Ses trains étaient quelque peu moins chargés que les nôtres l'an dernier.

M. ARMSTRONG: Un peu moins chargés en ce qui concerne ce même territoire?

M. CROMBIE: Je veux parler de tout le réseau; je n'ai pas de chiffres détaillés sous les yeux.

M. HOWDEN: A l'heure actuelle, il convient de ne pas précipiter les choses dans le sens indiqué.

M. CROMBIE: Il faut malheureusement l'admettre. Les recherches que cela occasionnerait feraient ressortir une immobilisation de capital démesurée.

M. HOWDEN: Cela coûterait une somme aussi formidable que vous le dites?

M. CROMBIE: Oui.

M. BURY: Ceci fait naître la question des dimensions des wagons—tombereaux. Vous en êtes à nous donner la quantité la plus considérable que vous puissiez transporter dans les wagons-tombereaux actuels?

M. CROMBIE: Non, nous pourrions mettre à leur service un bon nombre de wagons de quarante tonnes, et nous le ferions avec plaisir, mais ils n'en veulent pas.

M. Bury:

Q. Vous ne pourriez pas transporter plus que 1,800 tonnes?—(Réponse de M. Crombie): Il en résulterait une faible augmentation, une augmentation très faible. Il vous faut construire un wagon plus lourd si vous voulez transporter une charge plus forte.

Q. Ne transportez-vous pas la plus forte quantité de charbon possible par le temps qui court?—R. Nous remorquons une moyenne de trente-six tonnes; oui, monsieur. C'est tout ce que ces wagons peuvent transporter et c'est tout ce qu'on attend d'eux.

Q. Pouvez-vous augmenter le volume de charbon que vous transportez actuellement, en ayant recours à des meilleurs wagons-tombereaux?—R. Nous pouvons les mettre à leur disposition maintenant s'ils en manifestent le désir; nous pourrions les améliorer quelque peu s'ils étaient prêts à s'en servir.

[M. D. Crombie.]

Q. Que pourriez-vous faire en ce qui concerne le volume de charbon?—R. Dans ce mouvement particulier, nous pourrions remorquer quarante-quatre tonnes au lieu de trente-six.

Q. Cela produirait-il un effet quelconque sur le tonnage brut de charbon transporté par le train?—R. Très peu.

M. GZOWSKI: Un certain effet, pour la bonne raison qu'un wagon à tonnage considérable a moins de résistance de train par tonne que dans le cas d'un petit tonnage, et c'est en cela que résiderait l'avantage.

M. BURY: Le rapport du charbon au wagon est-il inférieur dans le cas du gros wagon?

M. GZOWSKI: Oui.

M. Bury:

Q. A ce que vous estimez, il s'agirait de cent pour cent dans le cas des wagons vides qui reviennent au point de départ?—R. Oui.

Q. N'est-ce pas un pourcentage trop faible? Ne ramenez-vous pas un plus grand nombre de wagons, de wagons vides? Ne pouvez-vous pas ajouter un nombre considérable de wagons-tombereaux lorsqu'ils sont vides?—R. Cinquante pour cent de chaque train consiste, pour ainsi dire, en wagons vides s'en retournant au point initial. Il n'y a pas assez de tonnage au retour pour qu'on puisse les utiliser.

Q. Je ne vous comprends peut-être pas très bien. Combien y aurait-il de wagons-tombereaux dans ce train de 1,800 tonnes?—R. Il y en aurait probablement cinquante.

Q. Très bien. Ne pourriez-vous pas ramener 75 wagons vides?—R. Oui, oui; mais le matériel doit se contrebalancer. Tout ce qui vient de l'Est s'en va dans l'Ouest.

Q. Et il vous faut ramener cinquante wagons vides? Vous ne pourriez pas augmenter le volume que vous transportez vers l'Ouest.

M. HOWDEN: Veuillez demander au témoin s'il ralentit la vitesse de ces locomotives au retour?

M. BURY: Je le sais; je comprends cela.

M. HOWDEN: Il leur faut remorquer quelque chose.

M. BURY: Je comprends cela. Je veux tout simplement savoir pourquoi il établit le chiffre de cent pour cent.

M. Armstrong:

Q. Je crois comprendre que le plus bas tarif est de neuf dollars dans le cas du charbon destiné à l'Est?—R. C'est le minimum absolu, le coût le plus bas.

Q. Ne pourriez-vous pas transporter du charbon à partir des mines jusqu'aux Lacs à un tarif proportionné à ce coût?—R. Certainement.

Q. C'est-à-dire à un tarif de $5.40?—R. C'est là ce qu'il en coûte effectivement; naturellement, une distance inférieure entraîne un prix moins élevé

Q. Vous seriez en mesure de remorquer un volume plus considérable, étant donné les moyens que vous avez à votre disposition dans l'Ouest, à Port-Arthur et à Fort-William?—R. Nous serions heureux de les faire valoir.

M. Howden:

Q. Puis-je vous poser une question à laquelle j'ai demandé à tout le monde de bien vouloir répondre? D'après ce que vous savez de l'industrie et du commerce charbonniers, ne pourriez-vous pas émettre quelques vœux en ce qui concerne le transport du charbon à l'effet d'abaisser le coût? Y a-t-il un moyen quelconque en fait d'appareil qu'on puisse appliquer à la manutention du charbon dans l'Ouest ou à son transport en quelque endroit que ce soit?

M. ARMSTRONG: Sur une voie se terminant aux Lacs? Avez-vous étudié cet aspect de la question?

Le TÉMOIN: Je n'y ai attaché aucune importance.

M. HOWDEN: J'étais d'avis que vous auriez peut-être pu formuler des recommandations en ce qui concerne le chargement.

M. Garland:

Q. Un de vos témoins, M. Buchanan, a déclaré ce qui suit en réponse à M. Bury, ainsi qu'on peut le constater en jetant la vue sur la page 126 des témoignages. Voici la question que lui posait M. Bury:—

> "Q. Vous voulez dire que les wagons fermés arrivent à moitié remplis?—R. Les wagons ont une capacité de 30,000 livres et en certains cas de 40,000 livres. Ces wagons sont remplis à leur pleine capacité. Mais lorsque l'on prend un vieux wagon impropre au transport du grain, dans ce dernier cas ce sont toujours des wagons de petites dimensions et de résistance douteuse; on ne tient pas à les surcharger.
>
> Q. Vous croyez qu'ils n'étaient remplis qu'à moitié de leur capacité?
>
> Le PRÉSIDENT: A leur pleine capacité.
>
> Le TÉMOIN: A leur pleine capacité; mais vous ne les rempliriez pas jusqu'au toit. Si c'était de l'avoine. . ."

R. Je vais vous fournir les mêmes renseignements que nous vous avons communiqués précédemment; notre capacité moyenne est de trente-six tonnes en ce qui concerne ce charbon.

Q. La moyenne se chiffre à 36 tonnes?—R. Trente-six tonnes, ce qui veut dire qu'ils sont remplis jusqu'à l'extrême limite.

Q. Mais vous avez des wagons qui peuvent transporter plus que trente-six tonnes?—R. Nous avons des wagons de quarante tonnes qui ne sont pas affectés à ce service, mais qui pourraient l'être, advenant le cas où il serait désirable de le faire; mais les expéditeurs ne les aiment pas et ils ne les demandent jamais.

Q. Un certain témoin a déclaré qu'il y avait trente mille wagons à hauts bords sur les voies d'évitement de l'Ouest canadien, lesquels trente mille wagons pourraient servir au transport du charbon bien qu'ils ne pussent être affectés à celui des céréales.—R. Le nombre total des wagons à hauts bords que nous possédons dans l'Ouest canadien s'élève à 36,000, et nous transportons une imposante quantité de céréales. Il a peut-être multiplié par dix le véritable total des wagons.

Q. Il a dû inclure dans ce chiffre tous les wagons du chemin de fer National du Canada et du chemin de fer Pacifique-Canadien?—R. Je n'en sais rien; tout ce que je puis affirmer, c'est que nous n'avons que trente-six mille wagons à hauts bords dans l'Ouest.

Q. Selon vous, conviendrait-il d'affirmer que le total des wagons à hauts bords se trouvant sur tous les réseaux et dont l'état ne leur permet pas de transporter des céréales, ne dépasserait pas 12,000?—R. Je ne me tromperais pas de beaucoup en l'affirmant, quoique je ne sois pas au fait des chiffres du Pacifique-Canadien.

Q. Abordons maintenant la question du retour des wagons vides. Vous avez déclaré qu'il vous fallait ramener le même nombre de wagons qu'à l'occasion du trajet initial?—R. Il en faut contrebalancer le nombre.

Q. C'est bien vrai. Le coût n'est pas le même dans le cas d'un train qu'on ramène vide que dans le cas d'un train chargé en plein et marchant à toute vapeur?—R. La différence réside dans la consommation de combustible. Il n'y a pas de variation dans les salaires et le reste.

Q. Ne transportez-vous jamais des équipes sans paye?—R. Non, pas sans paye.

Q. Ce n'est pas du tout ce que je souhaite. Je voulais tout simplement savoir si vous pratiquiez la chose. Vous dites que la seule différence qui existe

entre un train chargé et un train vide réside dans la consommation de charbon? —R. Dans le charbon que la locomotive absorbe, oui.

Q. Quel chiffre cela représente-t-il, pratiquement? C'est là le point vital de la question, à mon sens.—R. Cent trente-quatre livres de charbon pour dix milles, que le train soit chargé ou vide. Si le train n'est pas aussi lourd, vous brûlez moins de charbon.

Q. Vous avez à remorquer mille wagons vides à destination de l'Est. Supposons que ces wagons soient chargés à pleine capacité. Dans quelle proportion le coût du combustible augmentera-t-il?—R. Il en coûtera le double dans le cas d'un train chargé, car il vous faut doubler le tonnage brut. Laissez-moi plutôt vous répondre d'une manière plus précise.

Q. Vous éliminez pratiquement tout en dehors du combustible absorbé?—R. Oui.

Q. Probablement un peu d'eau évaporée.

M. PRINGLE: Nous n'avons porté aucune attention à l'eau.

M. CANTLEY: Si vous pouviez nous fournir un chiffre approximatif, je vous en serais reconnaissant.

M. CROMBIE: Je vais y voir.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous sous les yeux des statistiques touchant le transport du charbon sur les lacs intérieurs?—R. Je ne suis pas au fait du transport par eau.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gzowski, vous possédez un état s'y rapportant.

M. GZOWSKI: Voici un relevé qui pourrait être utile. Il fait ressortir des faits concernant dix-neuf chemins de fer des Etats-Unis, lesquels chemins de fer transportent tous du charbon. Il y a trois catégories de charbon: le charbon bitumineux de l'Ouest, celui de l'Est et celui du centre. Ces chiffres émanent de l'*Interstate Commerce Commission*, et ils ont trait à l'année 1924. Les statistiques de 1925 ne sont pas encore publiées. Ces chiffres-ci sont les plus récents que nous puissions utiliser. S'il est un item intéressant entre tous, c'est bien celui qui fait ressortir les frais d'exploitation par tonne transportée à une distance d'un mille. En jetant la vue sur ces statistiques, vous pourrez constater que le *Virginia Railway* transporte son tonnage à un coût inférieur à celui de chacun des dix-huit autres chemins de fer. De fait, c'est le chemin de fer qui effectue le transport des marchandises avec les frais d'exploitation les moins élevés de tous les réseaux américains, soit 3.79 mills par tonne nette transportée à une distance d'un mille.

M. Cantley:

Q. Quelle est la longueur du trajet?—R. Elle dépasse légèrement le chiffre de 400.

Q. Quelle est la charge moyenne des trains—je veux parler du charbon—approximativement?—R. Je ne puis vous fournir le chiffre de la charge moyenne de leurs trains.

Q. D'après ce que vous savez vous-même?—R. Je suis d'avis qu'elle est de quelque quatre mille tonnes.

Q. S'agit-il de tonnes brutes?—R. Non: il est question du charbon. Le taux est de 3.79 mills, appliqué aux 2,126 milles; c'est la distance moyenne dont nous nous sommes servi. Cela fait ressortir le chiffre de 8.05 par tonne transportée à un mille, pour toute cette distance. C'est précisément ce qu'il en aurait coûté au *Virginia Railway*, en prenant comme base une distance d'un mille.

M. Bury:

Q. C'est la même base que votre tarif de neuf dollars?—R. Non. Les neuf dollars ne renfermaient pas tous les frais. Ce chiffre-ci renferme tous les frais. Le *Virginia Railway* a payé, en 1924, 2.22 par tonne pour le charbon que ses

[M. Crombie, M. Gzowski.]

locomotives ont absorbé. Dans la région de l'Ouest desservie par le chemin de fer National du Canada, on a payé en moyenne 5.38 pour le charbon acheté au cours de l'année 1924. Maintenant, si nous établissons une équation basée sur ce qui s'est produit dans le cas de la région de l'Ouest desservie par le chemin de fer National du Canada, le cœfficient du *Virginia Railway* serait de 4.34 mills au lieu de 3.79 mills. En d'autres termes, si le *Virginia Railway* avait eu à payer pour son charbon le prix pratiqué dans le cas du réseau de l'Ouest exploité par le Chemin de fer National du Canada, étant donné que la distance en question est de 2,126 milles, le coefficient se serait élevé à 9.22; c'est ce qu'il leur en aurait effectivement coûté. Pour ce qui concerne le coût moyen par tonne nette transportée à une distance d'un mille par le *Virginia Railway*, il convient de noter que leur volume de tranport de marchandises consistait en charbon, jusqu'à concurrence de 92 pour cent, de sorte que, pour ainsi dire, ce chemin de fer ne fait que transporter du charbon en quantités énormes. Cet appareil de transport coûte $262,740 par mille; c'est le montant des immobilisations.

M. Armstrong:

Q. Le chemin de fer dont vous parlez, tout en transportant uniquement du charbon, traverse une région dont la population est d'ailleurs très dense; et les frais d'entretien et autres seraient beaucoup plus élevés que dans votre cas.—R. Vous voulez dire à cause de la densité du trafic?

Q. A cause de la densité du trafic.—R. Naturellement, on s'attend toujours au contraire—on croit pouvoir transporter un produit à un coût d'autant plus bas par tonne que la densité du trafic est grande.

Q. Mais il n'est pas question ici du trafic des passagers; il est question du transport des marchandises. Ces statistiques ne renferment aucun chiffre ayant trait aux passagers. Elles consistent uniquement en chiffres se rattachant au transport des marchandises, et elles sont fournies par l'*Interstate Commerce Commission.*

M. Cantley:

Q. Pour ce qui est du coût du charbon, les salaires sont-ils pratiquement les mêmes aux Etats-Unis?—R. En substance.

Q. Il n'y a de différence que dans le cas du combustible?—R. Oui, et naturellement les Américains en question peuvent bénéficier de conditions climatériques qui leur permettent d'exploiter leurs réseaux comme si l'été durait toujours, ce qui ne se produit pas dans notre pays. On s'est tout simplement servi du coût effectif du meilleur organisme de transport connu. Il n'y a pas de chiffre qui lui soit comparable.

M. CROMBIE: Si vous aviez à créer ici un chemin de fer en tous points semblable au *Virginian Railway*, il faudrait procéder à des immobilisations formidables. Si nous avions été forcés de payer le même prix pour notre charbon, il nous aurait fallu faire face à un coût de 9.70.

M. Armstrong:

Pouvez-vous nous dire quel est le nombre de wagons de charbon remorqués par les trains en question?—R. Oui, ils remorquent des trains considérables. Après les avoir mis en marche sur une certaine distance du réseau, ils peuvent les remorquer sur une inclinaison escarpée et les faire descendre ensuite sur une pente. Les conditions n'y sont pas du tout les mêmes que dans notre pays. Ils n'ont qu'à faire suivre une descente une fois que le train a atteint le sommet de la rampe. Lorsqu'ils remorquent un train de 16,000 tonnes,—leur train le plus lourdement chargé,—ils n'ont pas à s'occuper de le remorquer, mais simplement de le faire ralentir en temps utile; il leur faut se servir de freins pneumatiques spéciaux en vue de faire ralentir le train au cours de la descente, vu qu'il n'y a pas lieu de le remorquer, en l'espèce; il glisse simplement sur la pente. Le problème qu'ils avaient à résoudre consistait à appliquer les freins.

Q. Nous sommes à instituer des recherches sur le transport du charbon par lac et par voie ferrée. Je crois comprendre, monsieur Gzowski, que vous connaissez à fond les faits se rattachant à la manutention du charbon entre les ports américains et les ports canadiens.—R. Je n'en connais pas grand'chose personnellement.

Q. Vous ne savez pas ce qu'il en coûte pour charger le charbon et le décharger?—R. Non.

Le témoin se retire.

FRANCIS TURNER CUTTLE est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Vous représentez les *Canada Steamship Lines?*—R. Oui

Q. Vous êtes au fait des conditions de la navigation effectuée sur les Grands Lacs?—R. Oui.

Q. Avez-vous préparé un état se rattachant à cette question?—R. Non, monsieur; on m'a tout simplement donné une idée générale des renseignements requis. Nous serions très heureux de compiler les statistiques et les chiffres utiles.

M. Armstrong:

Q. Je crois comprendre que vous êtes au courant de la manipulation du charbon telle que pratiquée par vos bâtiments entre les ports américains et les ports canadiens?—R. Oui, monsieur.

Q. Pourriez-vous nous fournir des renseignements généraux sur la manière dont vous effectuez la manutention du charbon ainsi que sur le coût du chargement et du déchargement?—R. Tout le charbon qui se trouve dans les ports américains est chargé sur le navire f. à b. Nous ne défrayons pas le chargement effectué dans nos navires lorsqu'il a lieu dans les ports américains.

Q. Avez-vous une bonne idée du coût que cette opération entraîne?—R. Non.

M. Cantley:

Q. Quel port avez-vous présentement à l'esprit? Cleveland?—R. Il sort moins de charbon de Cleveland que des autres ports du lac Erié, c'est-à-dire des ports du lac Erié et du lac Ontario.

M. Armstrong:

Q. Quel est le tonnage des bâtiments qui transportent le charbon?—R. Il oscillerait entre des cargaisons de 4,500 tonnes et des cargaisons de 8,000 et 9,000 tonnes. Nous pourrions transporter de plus fortes cargaisons de charbon si nous employions quelques-uns des plus gros bâtiments affectés aux céréales.

Q. Quels sont les noms des ports d'où vous transportez ce charbon? Quels sont les noms des ports de destination?—R. Voici les noms des ports d'origine: Ashtabula et Erié, situés sur le lac Erié; puis, Conneaut, Toledo et Cleveland.

Q. Quels sont les ports de destination?—R. Nous en transportons au Sault-Sainte-Marie, et aussi à Fort-William, Little-Current, Key-Harbour et Byng-Inlet.

Q. Quels sont les prix de transport entre Sault-Sainte-Marie et Port-Arthur? —R. Le charbon est transporté des ports du lac Erié au Sault-Sainte-Marie, et aussi des ports du lac Erié à Port-Arthur. Il n'y a pas de mouvement de charbon entre le Sault et Port-Arthur.

Q. Bien, des ports du lac Erié à Port-Arthur?—R. Le tarif de transport de marchandises s'établit entre 37 et 40 cents par tonne nette.

Q. Y est-il tenu compte de la livraison, du déchargement?—R. Non.

Q. Quel est le coût du déchargement?—R. Je ne puis vous dire.

Le Président:

Q. Quelle est la distance entre ces deux points?—R. Neuf cents milles.

M. Cantley:

Q. Vous dites que vous n'êtes pas au fait de ce qu'il en coûte pour décharger vos propres navires?—R. Non. Notre tonnage ne comporte pas de frais de chargement et de déchargement. Nous plaçons le navire le long du poste de chargement, où on effectue le chargement du navire; d'autre part, nous plaçons le navire le long du poste de déchargement pour en tirer la cargaison.

Q. Pouvez-vous nous faire connaître les frais de chargement et de déchargement?—R. Lorsque l'outillage fonctionne avec rapidité, ces frais s'élèvent à quelque vingt cents par tonne.

Q. Dans combien de temps peut-on décharger le charbon dans ces ports?—R. Nous pouvons décharger 5,000 tonnes par jour lorsque les ports sont munis d'un outillage fonctionnant avec rapidité.

Q. Cela prend vingt-quatre heures?—R. Oui.

Q. Travaillez-vous pendant vingt-quatre heures?—R. Cela dépend de l'heure d'arrivée du bâtiment. S'il arrive avant neuf heure du matin, les ouvriers ne cessent de travailler que lorsqu'il ont complètement fini.

M. Armstrong:

Q. Vous consacrez ces vaisseaux au transport du charbon pendant toute la saison?—R. Pas toujours; il n'y a pas assez de charbon à destination de l'Ouest pour remplir nos navires à céréales. Lorsque le tarif des céréales est bas, nous revenons à la tête des Lacs avec une cargaison de charbon provenant du lac Erié. S'il y a une forte demande en vue du transport des céréales, nous renvoyons les bâtiments à vide.

Q. Si vous transportiez du charbon des ports du lac Erié à Port-Arthur et à Fort-William en vertu d'un contrat spécifique pour la durée de la saison, pourriez-vous le transporter dans les mêmes conditions que présentement?—R. Le contrat que nous avons passé est valide pour toute la saison, et nous transportons le charbon comme nous l'entendons. Nous passons un contrat pour 500,000 ou 200,000 tonnes, et nous trouvons habituellement aux quais du lac Erié le charbon que nous sommes prêts à transporter vers l'Ouest, dans un bref délai.

Q. D'un autre côté, ne seriez-vous pas prêts à conclure un contrat en vue de transporter le charbon de la tête des Lacs, de Port-Arthur et de Fort-William, par exemple?—R. Certainement.

Q. Au lac Huron, au lac Saint-Clair et aux ports du lac Erié?—R. Certainement.

Q. Dans les mêmes conditions?—R. Non, non.

Q. Quel tarif décréteriez-vous?—R. Le tarif pour le charbon à destination de l'Est dépendrait du tarif applicable aux céréales destinées à être livrées dans l'Est.

Q. Pas nécessairement; si vous transportez du charbon dans une direction, pourquoi ne ramèneriez-vous pas du charbon tout comme si vous transportiez des céréales?—R. Il nous faut aller à la tête des Lacs pour obtenir notre cargaison de céréales, et nous ferions tout aussi bien de ramener une charge de charbon en vue d'aider à défrayer le transport. Je suis d'avis que c'est le tarif de marchandises le moins élevé du monde, soit 37 cents la tonne entre le lac Erié et la tête des Lacs.

Q. Que considéreriez-vous comme tarif raisonnable entre la tête des lacs et les ports du lac Erié, par exemple?—R. Cela dépendrait entièrement de la diligence dont on ferait preuve aux ports de débarquement.

Q. Si l'on créait des moyens de déchargement convenables à Port-Arthur et à Fort-William, ce qui permettrait de décharger vos vaisseaux dans quelques heures seulement, — des moyens de déchargement semblables à ceux dont on peut disposer sur le lac Erié, — que considéreriez-vous comme tarif raisonnable de tête des lacs à un port canadien situé sur les Lacs?—R. Il faudrait qu'on pût le comparer à trois ou trois cents et demi pour les céréales à la tête des

Lacs. Ce chiffre serait approximativement d'un dollar ou d'un dollar et dix cents par tonne nette.

Le Président:

Q. Basé sur les chemins de fer?—R. Basé sur les réseaux de la tête des Lacs.

M. Armstrong:

Q. Aux ports du lac Erié?—R. Oui.

Q. Mais ce n'est pas le tarif pratiqué dans le cas des bâtiments à céréales des Etats-Unis? Comment se fait-il que ces derniers peuvent transporter des céréales à un prix si sensiblement inférieur à trois cents et demi?—R. Parce qu'ils se chargent des besoins annuels naissant du minerai de fer, et qu'ils ne s'occupent du transport des céréales qu'après avoir terminé leurs contrats ayant trait au minerai. Ou bien, parce qu'ils ne transportent des céréales que de temps à autre, lorsqu'il n'y a pas de minerai en vue; et il s'agit alors de prendre des céréales à bon marché plutôt que d'immobiliser leurs navires en attendant qu'on fasse venir le minerai aux ports d'origine.

Q. Si vous décidiez de conclure un contrat annuel pour le transport du charbon entre la tête des Lacs et les ports du lac Erié, ne pourriez-vous pas abaisser le tarif?—R. Bien, nous n'avons pas payé de dividendes à même les recettes provenant du transport des céréales.

Q. Mais vous n'avez pas toujours reçu trois cents et demi par boisseau de céréales?—R. Non; le tarif oscillait entre deux cents et trois cents et demi.

Q. Ne le fixez-vous pas à un chiffre supérieur à deux et demi?—R. Cela n'arrive guère.

Le Président:

Q. Quels tarifs avez-vous pratiqués pendant la dernière saison?—R. Je crois qu'ils oscillaient entre deux cents et demi à trois cents et demi.

Q. Mais vous avez effectivement transporté des céréales pour deux cents et demi après tout?—R. Oui, monsieur, au milieu de l'été, alors que les tarifs sur les céréales étaient médiocres.

M. Armstrong:

Q. Vous seriez prêts à conclure un contrat annuel en vue de transporter du charbon à la tête des Lacs aux ports du lac Huron, aux ports de la rivière Sainte-Claire et aux ports du lac Erié?—R. Nous serions très heureux de le faire.

Q. Et, pour ce qui est des ports du lac Erié, vous pourriez livrer le charbon aux quais canadiens pour un dollar par tonne?—R. Je crois que nous pourrions le faire pour un dollar ou un dollar et dix cents par tonne.

Q. Vous pourriez en donner livraison à meilleur marché, n'est-ce pas, aux ports du lac Huron?—R. Oui.

Q. Aux ports de Goderich, Midland et Owen-Sound, par exemple?—R. Oui, monsieur.

Q. Je crois que la différence serait sensible, n'est-ce pas?—R. Je présume que le tarif serait de quelque 75 cents par tonne, si la quantité était suffisante.

Q. Vous seriez prêts à conclure un contrat en vue de transporter du charbon de Port-Arthur et Fort-William aux ports du lac Huron, tels que Midland, Owen-Sound et Goderich, de même qu'à y donner livraison du charbon pour 75 cents par tonne?—R. Il faudrait que j'étudie ces chiffres; mais je crois que c'est le tarif qui résulterait des calculs que nous pourrions faire. Tout dépend, toutefois, du tirant d'eau des ports de déchargement. Nous ne pourrions pas nous occuper de petites cargaisons à ce chiffre. Si nous avions un contrat annuel et des moyens suffisants, avec des ports assez grands et des appareils permettant de décharger le charbon avec rapidité, je crois que nous pourrions nous en charger pour ce chiffre-là.

[M. F. T. Cuttle.]

Le Président:

Q. Il s'agit de moyens de déchargement le long des quais?—R. Oui, le long des quais.

M. Armstrong:

Q. En ce qui concerne les ports de Sainte-Claire tels que Sarnia, Wallaceburg, Windsor, vous pourriez y donner livraison à moins d'un dollar par tonne?—R. Le tarif serait quelque peu plus élevé que dans le cas des ports des lacs.

Q. Un peu plus élevé que dans le cas des ports du lac Huron?—R. Oui.

Q. Quatre-vingts cents par tonne, à votre avis?—R. Ce chiffre y suffirait.

Q. En donnant livraison du charbon à Sarnia, Wallaceburg et Windsor? Avez-vous quelque idée de la quantité de charbon que vous pouvez manipuler dans une saison? Quelle quantité de charbon avez-vous manipulée l'an dernier, par exemple?—R. Nous avons transporté 553,000 tonnes de charbon l'an dernier des ports du lac Ontario et du lac Erié; nous en avons transporté 408,000 tonnes à destination de Fort-William, Byng-Inlet, Little-Currrent et Key-Harbour, dans l'Ouest, et 137,000 tonnes à destination de Port-Stanley, Port-Colborne, Wallaceburg, Sarnia, Toronto, Montréal et Québec, dans l'Est.

M. Garland (Bow-River):

Q. D'où provenait ce charbon?—R. Nous l'avons mis à bord dans les ports du lac Erié.

Q. Quelle sorte de charbon transportiez-vous?—R. C'était toujours du charbon américain.

M. Howden:

Q. Les chiffres que vous nous avez fournis quant au tarif ne renferment pas les frais de chargement et de déchargement?—R. Non, monsieur. On a tenu compte du déchargement pour une faible quantité. Nous avons un petit bâtiment de déchargement qui fait du service dans les ports de peu d'importance qui sont dépourvus de moyens de déchargement.

M. Armstrong:

Q. Combien de tonnes peut-il transporter?—R. Environ 2,800 tonnes, je crois, lorsque le tirant d'eau est fort, et 2,500 tonnes dans le canal Welland.

Q. Cela comblerait-il les besoins des ports du lac Huron?—R. Oui, monsieur. Nous avons obtenu ce bâtiment, ainsi que d'autres, de la société *Playfair*; il fait actuellement du service à Goderich, Midland en revenant à Kingston.

Q. Avec ces moyens de déchargement vous ne croyez certainement pas pouvoir charger 20 cents par tonne? A combien s'élèveraient les frais de déchargement?—R. Ce sont des petits bâtiments qui transportent 2,500 tonnes, alors que des navires du type *Haggarty* et *Westmount* pourraient transporter 12,000 tonnes. Vous ne pouvez commencer à opérer des petits bâtiments en établissant le même tarif que dans le cas des vaisseaux plus considérables. Ces navires effectuent des voyages tous les trois ou quatre jours.

Q. Dans combien de temps ces autodéchargeurs peuvent-ils vider un navire de 2,500 tonnes?—R. Dans cinq heures.

Q. Quel est le coût d'installation des autodéchargeurs du genre de ceux que vous employez?—R. Je n'en suis pas certain. Un vaisseau à céréales ordinaire ne peut s'adapter à un autodéchargeur à moins de dépenser une somme considérable; lors même que cet obstacle n'existerait pas, le vaisseau ne pourrait être affecté aux céréales. Une fois muni d'un appareil de déchargement automatique, le vaisseau ne peut être affecté qu'au transport du charbon.

Q. Ne pouvez-vous pas munir quelques-uns des plus gros navires de déchargeurs automatiques?—R. Il y a des autodéchargeurs du côté américain—des gros bâtiments pouvant transporter de 8,000 tonnes à 10,000 tonnes, je crois.

[M. F. T. Cuttle.]

Q. Ils donnent satisfaction?—R. Oui.

Q. Ils peuvent aborder n'importe quel quai et décharger le charbon si l'eau y est assez profonde?—R. Il y a des exceptions. Si le quai est trop élevé pour l'appareil de déchargement, vous ne pouvez y procéder que sur la rive. Il y a des quais où nous ne pouvons pas actuellement employer nos autodéchargeurs.

Q. Il ne vous serait pas difficile de pratiquer le déchargement dans tous ces ports situés sur le lac Huron?—R. Bien, ils ont présentement des appareils qui fonctionnent sur la rive. Nous pouvons effectuer le déchargement sur certains quais, je ne sais trop lesquels.

Q. Vous pourriez effectuer pareil déchargement à Sarnia, Wallaceburg et Windsor?—R. Je le crois.

M. Cantley:

Q. Quels sont les frais occasionnés par le transport du charbon américain entre les quais américains et Montréal?—R. Dans le cas des ports du lac Erié—Erié et Ashtabula—le coût s'établirait entre $1.30 et $1.40 la tonne. Dans le cas du charbon mis à bord à l'ouest d'Ashtabula, le coût oscillerait entre $1.50 et $1.60.

Q. Ce chiffre ne renferme pas les frais de déchargement?—R. Non, monsieur.

Q. Quel est le coût du déchargement?—R. De vingt-cinq cents à trente-cinq cents par tonne, à mon avis.

Q. Ce qui veut dire que la somme de $1.60 renferme les frais de déchargement?—R. C'est-à-dire lorsque le charbon provient de la partie inférieure du lac Erié. Le chiffre est plus élevé dans le cas du charbon mis à bord plus à l'ouest.

Q. Avez-vous quelque expérience dans le transport du charbon du Cap-Breton destiné à des points situés à l'ouest des Lacs?—R. La seule expérience que j'aie eue personnellement remonte à douze ou quatorze ans. Nous opérions une barge entre Montréal et Cornwall; il s'agissait d'une compagnie d'amidon et de papier de cet endroit-là.

Le Président:

Q. Veuillez m'accorder votre attention pour un moment avant que vous quittiez votre fauteuil. Vous avez déclaré il y a un instant que vous aviez manipulé 553,000 tonnes l'an dernier, dont 490,000 à destination de l'Ouest.

M. GARLAND: Quatre cent seize.

Le PRÉSIDENT: Nous avons sous les yeux le chiffre 408,000, ce qui forme un total de 617.

Le TÉMOIN: Quatre cent huit et cent trente-sept.

M. Armstrong:

Q. J'ai posé une question à M. Cuttle et je n'ai pas reçu de réponse. C'était le coût des appareils de déchargement?—R. C'est difficile à dire. Ces vaisseaux furent construits à titre d'autodéchargeurs, et pour installer des appareils de déchargement il vous faudrait munir les bâtiments d'un double fond.

Le Comité s'ajourne jusqu'au 9 juin, à onze heures du matin.

ADDENDA

Lettre et statistiques—Soumises par M. R.-C. Vaughan.

État montrant les résultats des opérations des transporteurs d'anthracite et de houille bitumineuse des Etats-Unis, (chemins de fer Nationaux.)—Soumis par M. C.-S. Gzowski, ingénieur en chef de la construction, (chemins de fer Nationaux.)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Services des Achats et des Fournitures

OTTAWA, 2 juin 1926.

M. V. CLOUTIER,
Greffier du Comité des Richesses houillères du Canada,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai avisé le Comité que je lui donnerais des renseignements sur notre consommation annuelle approximative de charbon par régions. Lorsque j'ai comparu devant le Comité, je n'ai parlé que du charbon consommé par nos lignes canadiennes. Vous n'oublierez pas que nous avons un parcours assez long aux Etats-Unis. Mais j'ai compris que le Comité s'intéressait probablement à développer au Canada l'usage du charbon canadien. Par conséquent, j'ai fait porter mes remarques sur notre consommation de charbon au Canada. Comme je l'ai expliqué au Comité, je pourrais donner les chiffres de plusieurs années en arrière, montrant les quantités de charbon canadien ou américain consommées sur nos lignes, mais bien des fois ces chiffres ne représentent pas la vraie situation, car, comme je l'ai indiqué, il y a eu, l'an dernier, dans les mines de la *British Empire Steel Corporation* une grève qui nous a obligés à acheter plusieurs centaines de mille tonnes de charbon américain à la place du charbon néo-écossais que nous aurions acheté dans le cours ordinaire des choses.

En 1924, il y a eu, dans les mines de l'Alberta, une grève qui a duré la meilleure partie de l'année. Cela nous a obligés à faire venir de plus grandes quantités de charbon américain par Port-Arthur et Fort-William.

J'ai donc pris une année normale, l'année actuelle. Je vous envoie deux états: l'un montrant notre consommation annuelle approximative cette année, sur l'ensemble de nos lignes, y compris celles des Etats-Unis, divisées par régions, suivant qu'elles consomment du charbon canadien ou du charbon américain; l'autre traitant de l'approvisionnement en charbon de nos lignes canadiennes seulement. La situation peut varier un peu cette année, mais les chiffres, je crois, seront approximativement justes.

Lorsque j'ai comparu devant le Comité, on m'a demandé quelle taxe de transport nous ajoutions au prix de notre propre charbon, et j'ai répondu que nous calculions ½c. par tonne-milliaire afin de déterminer le prix du charbon canadien et du charbon américain à certains endroits. Ce ½c. par tonne-milliaire ne représente pas le coût réel du transport, car très souvent nos frais montent à plus que cela, mais nous avons pris ce chiffre pour les fins de la comparaison et nous l'avons ajouté tant au prix du charbon américain à l'endroit où il arrive sur nos lignes qu'au prix du charbon canadien, afin d'avoir un bon aperçu de la situation.

La carte que nous avons soumise montre que nous employons du charbon des provinces Maritimes jusqu'à Brockville, Ottawa et Cochrane, Ont., et que nous nous servons de la houille albertaine jusqu'à Winnipeg inclusivement. Le territoire intermédiaire est desservi par le charbon américain.

A l'ouest de Brockville, notre premier point de rebroussement est Belleville où nous employons 75,000 tonnes de charbon par année. Si nous prolongions jusqu'à Belleville l'usage du charbon canadien, notre perte serait de $1 par tonne, eu égard au prix du charbon américain. A Lindsay, nous employons à peu près 40,000 tonnes de charbon par année. Si nous prolongions jusqu'à cet endroit l'usage du charbon canadien, notre perte serait de $1.28 par tonne. Si nous prolongions l'emploi du charbon canadien jusqu'à un point de rembroussement à l'est de Winnipeg, c'est-à-dire jusqu'à Redditt, sur le Transcontinental, à 129 milles de Winnipeg, notre perte serait de $2.90 par tonne, eu égard au prix du charbon américain. Entre les mines de l'Alberta et Redditt, la distance est de 1,129

milles, tandis qu'entre Fort-William et Redditt elle n'est que de 322 milles. En préparant ces chiffres, nous avons calculé le prix du transport comme étant le même dans tous les cas à partir de l'endroit où le charbon arrive sur nos lignes, mais nous n'avons pas considéré la différence qu'il peut y avoir du fait que les charbons américains reçus sont pour la plupart d'une qualité supérieure aux nôtres.

Il intéressera peut-être le Comité de savoir que nous employons à peu près 325,000 tonnes de charbon par année à Toronto. Tout ce charbon est américain, et comme je l'ai expliqué au comité, le plus bas prix que nous payons à la *British Empire Steel Corporation* pour le charbon, franco gare Montréal, est plus élevé que le prix auquel nous pouvons délivrer le charbon américain à Toronto après avoir ajouté le droit de douane et les frais de transport à partir de la frontière de Niagara.

Comme je l'ai indiqué dans mon témoignage, le charbon canadien que nous employons à Ottawa et à Brockville se transporte sur nos lignes à partir de Montréal.

Votre tout dévoué,

R.-C. VAUGHAN,
Vice-président.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE APPROXIMATIF DE LA CONSOMMATION HOUILLÈRE ANNUELLE

—	Division de l'Atlantique	Division du Centre	G.T.W.	Division de l'Ouest	Réseau	Pour cent
Charbon canadien de l'Est	705,000	990,000	.....	.....	1,695,000	27·8
Charbon de l'Alberta	.....	.....	.....	1,529,000	1,529,000	25·1
Charbon de la Col.-Anglaise	.....	.....	.....	68,000	68,000	1·1
Total des charbons canadiens	705,000	990,000	.....	1,597,000	3,292,000	54·0
Charbon britannique	.....	20,000	.....	.....	20,000	0·3
Charbon des Etats-Unis	.....	1,605,000	745,000	428,000	2,778,000	45·7
Total	705,000	2,615,000	745,000	2,025,000	6,090,000	100·0

Tous les chiffres représentent des tonnes nettes.

Ottawa, 2 juin 1926.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE APPROXIMATIF DE LA CONSOMMATION HOUILLÈRE ANNUELLE SUR LES LIGNES CANADIENNES SEULEMENT

—	Division de l'Atlantique	Division du Centre	Division de l'Ouest	Réseau	Pour cent
Charbon canadien de l'Est	705,000	940,000	.....	1,645,000	31·8
Charbon de l'Alberta	.....	.....	1,529,000	1,529,000	29·4
Charbon de la Colombie-Anglaise	.....	.....	68,000	68,000	1·3
Total du charbon canadien	705,000	940,000	1,597,000	3,242,000	62·5
Charbon britannique	.....	.....	.....	.....	.....
Charbon des Etats-Unis	.....	1,547,000	383,000	1,930,000	37·5
Total	705,000	2,487,000	1,980,000	5,172,000	100·0

Tous les chiffres représentent des tonnes nettes.

Ottawa, 2 juin 1926.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS DES TRANSPORTEURS D'ANTHRACITE ET DE HOUILLE BITUMINEUSE DES ETATS-UNIS—1924

(Soumis par M. C. S. Gzowski, ingénieur en chef de la construction)

Chemins de fer	Recettes du service des marchandises	Frais d'exploitation du service des marchandises	Coefficient d'exploitation du service des marchandises	Densité quotidienne du trafic des marchandises en tonnes-milliaires nettes	Recettes tonnes-milliaire	Recettes tonnes-mille		Frais d'exploitation par tonne-milliaire	Par 2,000 tonnes-mille			Prix du combustible par tonne	% du trafic des L.C. fourni par les produits miniers	Moyenne de trajet
						A/C 101	Toutes marchandises		Recette totale	Frais d'exploitation	Produit net de l'exploitation			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
						$	$	$	$	$	$	$		
Anthracite—														
Delaware & Hudson	39,434,898 81	30,882,339 03	78·3	11,427	3,499,317,354	·01103	·01127	·00883	22 54	17 66	4 88	3 47	69·7	138·2
New York, Ontario & Western	9,081,827 78	8,023,192 50	88·3	3,995	792,788,123	·01120	·01146	·01012	22 92	20 24	2 68	3 70	75·1	136·8
Delaware, Lackawana & Western	67,034,099 08	47,933,198 05	71·5	14,148	4,809,532,539	·01319	·01398	·00997	27 96	19 94	8 02	3 96	56·0	170·9
Lehigh Valley	64,979,881 43	50,573,102 39	77·8	11,789	5,729,956,337	·01109	·01134	·00883	22 68	17 66	5 02	3 97	56·2	189·6
Central of New Jersey	43,749,163 97	28,430,034 71	65·0	10,113	2,536,759,987	·01677	·01725	·01121	34 50	22 42	12 08	4 09	62·6	69·4
Reading	79,196,074 38	56,035,558 73	60·8	15,590	*6,272,380,000	·01243	·01263	·00893	25 26	17 86	7 40	3 45	63·0	101·3
Total	303,475,945 45	221,877,425 41	73·1	11,894	23,640,864,340	·01247	·01284	·00939	25 08	18 78	6 90			
Houille bitumineuse de l'Est—														
Chesapeake & Ohio	94,163,802 65	71,033,203 49	73·4	16·533	14,267,551,136	·00646	·00660	·00498	13 20	9 96	3 24	2 00	82·4	265·9
Norfolk & Western	85,925,177 04	59,021,832 64	71·3	15,253	12,130,124,078	·00673	·00708	·00466	14 16	9 32	4 84	2 11	80·4	273·0
Virginian	17,897,711 09	10,926,398 91	61·0	15,223	2,881,092,044	·00586	·00621	·00379	12 42	7 58	4 84	2 22	91·6	367·3
Western Maryland	17,941,331 64	12,514,593 92	69·8	7,305	2,017,697,510	·00863	·00889	·00620	17 78	12 40	5 38	2 44	67·6	134·2
Carolina, Clinchfield & Ohio	7,767,868 71	5,166,624 37	66·5	9,833	1,038,875,793	·00746	·00748	·00497	14 96	9 94	5 02	2 27	72·9	165·5
Total	223,695,891 13	158,562,653 30	70·9	14,487	32,335,250,561	·00678	·00892	·00490	13 84	9 80	4 01			
Houille bitumineuse du Centre—														
Buffalo, Rochester & Pittsburgh	13,867,926 77	11,153,972 39	80·4	7,254	1,479,310,868	·00870	·00937	·00754	18 74	15 08	3 66	2 19	70·5	149·1
Bessemer & Lake Erie	14,093,890 15	10,467,849 81	74·3	24,305	1,893,607,820	·00737	·00744	·00553	14 88	11 06	3 82	2 46	89·3	106·8
Pittsburgh & Lake Erie	27,867,563 75	21,146,066 47	75·8	26,055	2,194,868,207	·01237	·01270	·00963	25 40	19 26	6 14	2 39	68·9	59·2
Wheeling & Lake Erie	17,321,560 96	13,023,507 25	74·8	8,197	1,476,470,456	·01094	·01173	·00882	23 46	17 64	5 82	2 59	55·8	96·9
Hocking Valley	16,239,606 49	12,110,442 65	74·6	18,252	2,259,716,943	·00665	·00719	·00536	14 38	10 72	5 66	1 95	85·5	111·3
Chicago, Indianapolis & Louisville	12,992,637 57	9,235,224 51	71·1	4,718	1,051,638,235	·01158	·01235	·00878	24 70	17 56	7 14	2 44	59·9	140·5
Chicago & Eastern Illinois	19,760,487 71	17,155,975 52	87·7	6,433	2,211,994,166	·00876	·00893	·00776	17 86	15 52	2 34	2 67	62·3	165·2
Chicago & Alton	22,354,281 98	17,344,941 23	77·6	6,244	2,182,843,080	·00992	·01024	·00795	20 48	15 90	4 58	2 53	51·9	173·1
Total	144,497,955 38	111,638,069 83	77·3	9,110	14,750,449,775	·00946	·00980	·00757	19 60	15 14	4 46			
Total, tous groupes	671,669,792 96	492,078,148 54	73·3	12,126	70,726,564,676	·00924	·00950	·00696	19 00	13 92	5 08			
Duluth, Missabe & Northern	13,650,574 46	6,843,691 37	50·1	10,611	1,168,543,883	·01093	·01168	·00586	23 26	11 72	11 64	5 12	93·5	71·3
Réseau National du Canada—Région de l'Ouest	51,788,771 00	47,167,956 00	91·1	2,083	6,668,829,649	·00763	·00776	·00707	15 52	14 14	1 38	5 38	33·2	575·7

*Tonnes-milliaires rémunératrices, approx.

BUREAU DE LA STATISTIQUE,
Montréal, 12 décembre 1925.

RICHESSE HOUILLÈRE DU CANADA, ETC.,
SALLE DE COMITÉ N° 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI 9 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos ressources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

M. FRANCIS TURNER CUTTLE est rappelé.

Le Président:

Q. Avez-vous d'autres déclarations à faire sur les questions que vous avez abordées hier?—R. Non, monsieur.

M. ARMSTRONG: M. Cantley interrogeait le témoin.

M. CANTLEY: J'étais à examiner les témoignages.

M. Armstrong:

Q. J'ai plusieurs questions à poser. Quel est le taux le plus bas auquel vous avez transporté du grain depuis la tête des Lacs jusqu'aux ports du lac Erié, l'an dernier—R. Je crois que c'était deux cents et demi le minot.

Q. Nous entendons dire que l'on transporte du grain de la tête des Lacs à Buffalo pour 1½c., n'est-ce pas?—R. Nous avons eu un peu plus que cela pour le transport à Buffalo, et aussi nous avons transporté du grain de Port-Colborne à Montréal.

Q. C'est vrai que le grain se transporte à partir de Port-Arthur ou de Fort-William à 1½ c. par minot?—R. Oui.

Q. Pourquoi le charbon ne peut-il pas être transporté des ports du lac Erié à ce prix?—R. Le grain qui se rend aux ports du lac Erié et le fret américain se transportent pendant la morte-saison, avant l'arrivée de la nouvelle récolte de grain, alors qu'il y a très peu de grain et que les navires américains recherchent des cargaisons à transporter à forfait, étant assurés de retirer un bon bénéfice annuel de l'ensemble de leurs opérations. Dans certains ports, il arrive que les navires n'ont aucune cargaison en perspective et jugent préférable de transporter du grain à prix réduit. Consentir un rabais leur est plus avantageux que d'amarrer et de congédier l'équipage pour le faire redemander lorsqu'une cargaison s'annonce.

Q. Si l'on offrait à votre compagnie de transporter du charbon pendant la morte-saison, vous pourriez opérer une baisse sur les prix que vous avez cotés? —R. Nous serions toujours disposés à transporter au prix coûtant ou à un peu plus, lorsqu'il n'y a pas de grain, au lieu d'arrêter la flotte.

Q. Quels mois constituent la morte-saison?—R. Je crois que nous n'en aurons pas cette année.

Q. Combien de navires avez-vous affectés au transport du charbon et du grain?—R. Vingt-deux grands navires et, je crois, six plus petits pour passer les canaux.

Q. Vous avez dit hier que votre compagnie consentirait à transporter du charbon de Port-Arthur et de Fort-William aux ports du lac Huron pour 75c. par tonne, sur la rivière Ste-Claire pour 80c. et sur le lac Erié pour $1.50. Pour en transporter à Hamilton ou à Toronto, le prix serait-il beaucoup plus élevé?—R. Beaucoup, monsieur.

Q. Pour quelle raison?—R. Il n'y a que treize pieds six pouces d'eau dans le canal Welland, où ne peuvent passer que des bateaux de dimensions spéciales portant moins de 2,000 tonnes, tandis que les gros vapeurs qui vont à Port-Colborne portent 12,000 tonnes.

Q. Ces bateaux de 12,000 tonnes ne pourraient pas descendre le canal à moins d'être vides?—R. Non.

Q. Mais ils le pourront lorsque le nouveau canal Welland sera terminé?—R. Oui, cela changera la situation complètement.

Q. Combien de tonnes pourrez-vous transporter?—R. 19 pieds d'eau, 10,000 tonnes.

Q. Dix ou douze mille tonnes de charbon?—R. Oui.

M. Cantley:

Q. Quel profondeur d'eau?—R. 19 pieds.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Quand le canal sera-t-il prêt à servir?—R. Depuis dix ans, on nous dit qu'il sera prêt dans cinq ans.

M. Armstrong:

Q. Il faut nous préparer à transporter notre combustible. Pourriez-vous proposer un moyen de réaliser le transport d'une cargaison de charbon sans trop de frais?—R. Oui, monsieur, nous pourrions vous donner des cotations pour une cargaison d'une quantité donnée entre tels ou tels ports. Il nous faudrait faire des cartes indiquant le parcours en milles et calculer les dépenses aux ports de débarquement en tenant compte des facilités offertes par ces ports. Il nous faudrait aussi savoir quelles cargaisons de retour nous pourrions avoir à partir des ports de la tête des Lacs.

Q. Combien de ports des lacs Huron et Erié sont pourvus d'appareils de déchargement?—R. Port-Colborne est bien outillé, et Port-Stanley l'est joliment.

Q. Sarnia?—R. Oui, Sarnia est assez bien outillé.

Q. Pointe-Edouard?—R. Les moyens de déchargement sont plutôt lents à cet endroit.

Q. Votre propre outillage de déchargement est lent?—R. Oui. Il y a des ports sur la baie Georgienne: Little-Current, Byng-Inlet, Goderich, Midland et plusieurs autres.

Q. Bien pourvus de machines de déchargement?—R. Oui.

Q. Vous avez donné hier une estimation du coût du déchargement à certains endroits, voulez-vous nous donner une estimation du coût du déchargement avec l'outillage le plus moderne? L'estimation que vous avez donnée hier me semble un peu différente de ce que nous pouvons obtenir d'autres sources?—R. Il s'agissait des appareils de déchargement qui existent actuellement dans les ports.

Q. Avec des machines modernes, quel serait le prix?—R. Dans les ports du lac Erié, je crois qu'on décharge au prix de 8c. la tonne, lorsqu'il y a une forte cargaison. Pour des charges moindres, je ne sais quels sont les prix.

Q. Avec des appareils modernes, vous pourriez décharger des bateaux de huit ou dix milles tonnes au prix de 8c. par tonne?—R. Oui.

Q. Avec la déchargeuse automatique dont vous avez parlé, pourriez-vous décharger à ce prix un bateau de 2,500 tonnes?—R. Je le crois.

Q. Si cet appareil était installé, quand pourriez-vous faire un voyage d'essai avec de la houille albertaine?—R. Nous pourrions. . .

Q. Au cours de la saison?—R. Nous pourrions donner des cotations là-dessus en moins de deux semaines, sur un avis de deux semaines.

M. Howden:

Q. En donnant des cotations de 75c. à $1.10 pour les ports du lac Huron et du lac Erié, Compreniez-vous des endroits de l'Ontario?—R. Des endroits ontariens sur le lac Erié.

Q. Ces prix comprennent-ils le déchargement de vos bateaux pourvus d'appareils de déchargement?—R. Non.

[M. F. T. Cuttle.]

Q. Il vous faudrait compter des frais additionnels?—R. Oui. Cela dépend de l'importance du tonnage. Pour 2,500 tonnes, ce ne serait pas payant.

Q. Vous ne le transporteriez pas du tout?—R. Non, ce n'est pas payant pour un long voyage. Il serait préférable de mettre de gros bateaux jaugeant huit ou dix mille tonnes.

Q. Si je pose cette question, c'est qu'hier j'ai cru vous entendre dire que vous vous serviriez probablement de ces bateaux et que le prix comprendrait le déchargement par les petits bateaux.—R. J'ai dit que jusqu'à présent nous nous servions de ces bateaux depuis les ports du lac Erié jusqu'à la baie Georgienne, et pour traverser à la rive canadienne du lac.

Q. Cela ne comprend pas le déchargement. Vous avez une taxe spéciale pour le déchargement?—R. Nous ne faisons pas de déchargement du tout. Le propriétaire du charbon le met dans nos bateaux et le décharge. Nous ne faisons que transporter.

Q. Même lorsque vous avez un bateau pourvu d'appareils de déchargement? —R. Oh oui, nous déchargeons ces cargaisons.

Q. Alors vous facturez des frais additionnels?—R. Non, nous donnons un prix de transport qui comprend le déchargement.

Le Vice-président:

Q. Lorsque vous cotez un prix de transport, ce prix comprend le déchargement. Il est sans doute plus élevé que lorsque vous ne cotez que pour le simple transport?—R. Ordinairement, nous cotons ce prix pour les ports où il n'y a pas d'outillage à terre.

Q. Je sais, mais cela ne nous explique pas le point. Lorsque vous ne faites que le transport, vous demandez naturellement un prix pour le transport seulement, mais si vous vous servez de vos petits bateaux pourvus d'appareils de déchargement automatique et que vous faites le déchargement ainsi que le transport, votre cote pour transport et déchargement est plus élevée que votre cote pour simple transport?—R. Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est cela que vous voulez savoir?

M. HOWDEN: Oui.

Le Vice-président:

Q. De combien?—R. Ce n'est pas beaucoup plus cher. Les prix sur les bateaux à déchargement automatique sont basés sur le temps exigé pour faire le voyage et pour décharger.

M. HOWDEN: Vous voulez dire qu'il est plus vif de se servir de vos bateaux déchargeurs?

Le Vice-président:

Q. M. Armstrong a suggéré un transport d'essai par eau. D'où partirait l'envoi et quel serait le meilleur endroit d'expédition?—R. Cette année, nous transportons de la houille de Lake-Erie à Byng-Inlet pour le réseau National du Canada. Si vous pouviez vous arranger avec le chemin de fer pour qu'il apporte une charge de charbon à la tête des lacs, nous la transporterions à Byng-Inlet où il y a de bonnes facilités de déchargement.

M. Armstrong:

Q. C'est près de Duluth?—R. Byng-Inlet est sur la baie Georgienne.

M. CANTLEY: Je n'ai pas compris ce que vous avez dit.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'ai dit que M. Armstrong avait suggéré un transport d'essai et j'ai demandé de quel endroit devrait partir l'envoi. Il a suggéré qu'il parte de la tête des lacs pour se rendre à Byng-Inlet.

M. CANTLEY: Vous lui avez demandé des renseignements au sujet du déchargement, si j'ai bien saisi, mais je n'ai pas entendu la réponse.

M. BURY: Il s'agissait d'une question antérieure.

M. CANTLEY: Je puis me tromper, mais je croyais que vous discutiez la question du déchargement.

M. Armstrong:

Q. Tandis que vous en êtes à cette question d'un essai, n'est-il pas vrai qu'il y a des installations de déchargement à Duluth et que le charbon de l'Alberta pourrait être expédié à cet endroit et délivré par bateau? Ce pourrait être le voyage d'essai.—R. De Port-Arthur à Duluth.

Q. Non, de l'Alberta à Duluth au lieu de Port-Arthur. Il n'y a pas de facilités de déchargement pour le charbon, à Port-Arthur, mais à Duluth je crois savoir qu'il y a une puissante installation de déchargement qui chôme actuellement. Savez-vous quelles sont les facilités de déchargement à Duluth? —R. Non, je ne connais pas la situation houillère à Duluth.

Le Vice-président:

Q. Vous avez déclaré que l'envoi d'essai pourrait partir de la tête des Lacs. Dans ce cas, le chargement se ferait avec un outillage insuffisant?—R. J'imagine qu'il doit y avoir une bonne installation de chargement à Duluth. On y expédie du minerai, et je crois que le même outillage pourrait servir au charbon.

M. Armstrong:

Q. Je comprends qu'une des installations les plus modernes pour le déchargement des wagons dans les bateaux existe à Duluth et sert peu dans le moment. On pourrait s'en servir pour faire l'essai d'un envoi de houille. Mais vous ne le savez pas?—R. Si vous faites passer le charbon par Duluth au lieu de Fort-William, le voyage par eau va être beaucoup plus long.

Q. Sans doute, je ne veux pas suggérer que nous prenions des dispositions permanentes pour transporter le charbon à partir de Duluth; je dis cela parce que je sais de bonne source qu'à ce port il y a une puissante installation de déchargement capable de rapidement décharger les trains dans les bateaux. J'ai cru qu'on pourrait faire un essai à partir de ce port?—R. Oui, monsieur, c'est faisable.

Le Vice-président:

Q. Et où déchargeriez-vous votre houille? Où suggéreriez-vous de la décharger, si l'envoi partait de Duluth?

M. ARMSTRONG: Il y aurait plusieurs endroits.

Le TÉMOIN: Il y a plusieurs endroits: Owen-Sound. . .

Le Vice-président:

Q. Pour l'essai, quel endroit suggéreriez-vous?—R. Byng-Inlet.

M. Armstrong:

Q. Ou bien le rendre à Midland. Le réseau National du Canada emploie beaucoup de charbon à Midland.

M. FLEMMING: Nous parlons de la houille ménagère, non pas de la houille à vapeur.

M. Cantley:

Q. A quel endroit de la rive ontarienne du lac se trouve-t-il une installation moderne pour le déchargement du charbon?—R. Sur le lac Erié?

Q. Ou dans le haut du lac Ontario?

M. ARMSTRONG: Sur le lac Huron ou le lac Erié.

Le TÉMOIN: Il y a de bonnes installations à Little-Current et à Byng-Inlet.

M. CANTLEY: Supposons qu'on choisisse Byng-Inlet. Si je comprends bien, M. Armstrong suggère de profiter des facilités de chargement rapide qui existent

[M. F. T. Cuttle.]

à Duluth et des facilités de déchargement qu'on trouve à certains endroits de la baie, pour voir ce que coûterait le transport de la houille à ces endroits, afin de démontrer l'avantage d'un chargement et d'un déchargement rapides.

Le VICE-PRÉSIDENT: Et aussi pour voir si le charbon endurerait le voyage.

M. ARMSTRONG: L'effet du voyage sur le charbon.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est un des points importants.

M. Cantley:

Q. Le temps épargné par la rapidité du chargement et du déchargement et l'effet de la manutention sur la houille, voilà les points essentiels?—R. Je crois que le prix du transport, après le déchargement du bateau, serait d'à peu près 75c. par tonne nette. Ce pourrait être un peu moins que cela.

Q. Le taux du fret?—R. Oui, monsieur.

Q. Cela comprend-il le chargement et le déchargement?—R. Non.

Q. C'est à part le chargement et le déchargement? Quel serait le coût du chargement et du déchargement—R. Je n'ai pas de renseignements sur les frais de chargement. Nous n'avons jamais à nous occuper de cela.

Q. Vous pouvez juger par les autres installations du genre, si vous savez quelle est la taxe habituelle?—R. Pour le déchargement?

Q. Sans vous engager, donnez votre opinion.—R. Je crois que c'est à peu près 8c. pour le chargement et 20 ou 25c. pour le déchargement.

Q. C'est un total de 28 à 33c.?—R. Oui.

Q. Cela fait à peu près un dollar en tout?—R. Supposons qu'éventuellement il y ait un gros trafic de charbon entre la tête des Lacs et les ports du lac Huron ou du lac Erié, un bateau muni d'appareils de déchargement coûterait environ $850,000 et transporterait à peu près 8,000 tonnes de houille aux ports de la baie Georgienne pour un prix inférieur à 70c. par tonne et plutôt voisin de 50c.

M. Armstrong:

Q. Y compris le chargement et le déchargement?—R. Le chargement et le déchargement — ou plutôt le seul déchargement. C'est-à-dire le déchargement garanti et un contrat pour toute la saison. Nous ne pourrions pas bâtir un bateau de ce genre simplement pour transporter une charge de temps à autre.

Q. Que dites-vous de Midland, de Goderich et d'Owen-Sound?—R. Ils sont considérés comme des ports des grands Lacs.

Q. Ils entrent tous en ligne de compte dans cette proposition?—R. Oui.

Q. Et la rivière Sainte-Claire?—R. Cela comprend jusqu'à Pointe-Edouard. En aval de Pointe-Edouard il pourrait y avoir une augmentation de 5c. dans le prix du transport.

Q. En aval de Pointe-Edouard et aux ports du lac Erié, ce serait 5c. de plus?—R. Oui.

Q. Cela ferait à peu près un dollar par tonne pour le transport, le chargement et le déchargement avec ces grands bateaux outillés *ad hoc?*—R. Baissez.

Q. 70c.?—R. 70c. Je crois que le prix serait au-dessous de cela.

M. FLEMMING: Ce serait possible.

M. Armstrong:

Q. Encore une question sur ce point. Si le canal Welland était fini et prêt à servir, quel serait, à votre avis, le prix additionnel du transport de la houille? Je veux dire pour les voyages dont vous avez déjà parlé: De Lake-Erie à Hamilton et Toronto en passant par le canal Welland.

M. CANTLEY: Où?

Le TÉMOIN: A Hamilton et à Toronto.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous voulez dire un transport par gros bateaux.

Le TÉMOIN: A peu près 40c. de plus par tonne.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous quelque expérience sur la manutention...

M. GARLAND: Il a dit qu'il y avait une somme additionnelle.

Le TÉMOIN: De 40c. par tonne.

M. Garland:

Q. Ce serait 40c. sur ce que vous avez déjà calculé?

M. ARMSTRONG: Non, 40 sur le 70.

Le TÉMOIN: Je crois avoir dit que ce serait au-dessous de 70c.

M. FLEMMING: Il a dit que ce serait peut-être aussi bas que 50c., d'après ce que j'ai compris.

Le TÉMOIN: C'est possible, je crois.

M. Cantley:

Q. Quelle est la distance à parcourir?—R. A partir des ports de la baie Georgienne ou de Hamilton?.

Q. Pour le transport dont nous avons parlé?—R. Je ne puis le dire de mémoire d'une manière certaine.

Q. A peu près—R. A peu près 1,400 milles pour l'aller et le retour.

M. Armstrong:

Q. Précisons un peu, monsieur Cuttle. Si je comprends bien, vous êtes prêts à passer un contrat avec le gouvernement ou quelque corps responsable pour transporter de la houille de la tête des Lacs aux ports du lac Huron et à Pointe-Edouard et la délivrer à ces endroits pour 50c. par tonne?—R. C'est un gros engagement à prendre. Cela exigerait des bateaux munis d'appareils déchargeurs et capable de transporter huit à dix mille tonnes. Ces bateaux coûterait $850,000 chacun. Nous n'avons pas de ces navires.

Le Vice-président:

Q. Vous dites que cela pourrait se faire pourvu que vous auriez les navires et qu'il y aurait un gros trafic continu?—R. Oui.

Q. A 50c. et peut-être un peu moins?—R. Pas moins que 50c.

Q. Eh! bien, 50c., mais ce 50c. comprend-il le coût du chargement sur les bateaux à la tête des Lacs?—R. Non, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Mais il comprend le déchargement?—R. Oui.

Le Vice-président:

Q. Combien coûterait le chargement sur le bateau, à peu près?

M. CANTLEY: 8c., nous a-t-il dit.

M. ARMSTRONG: Moins que cela.

M. Cantley:

Q. Vous avez parlé de bateaux pourvus d'appareils de déchargement?—R. Oui.

Q. Ces bateaux ont des faux fonds, je suppose?—R. Ils ont tous leur réservoir et quelques-uns ont en outre un faux fond ou parfois un fond en trémie.

Q. Il faut qu'ils aient une cavité dans le fond pour que le charbon descende se placer sur le transporteur. Cela ne réduit-il pas beaucoup la capacité cubique du navire?—R. Cela ajoute un peu au poids du vaisseau, mais les constructeurs augmentent la profondeur.

Q. Je sais, mais le contenu cubique du bateau, à part le pavé et la fosse de l'élevateur, est soustrait de la capacité cubique. En d'autres termes, le bateau doit être d'un tonnage enregistré plus considérable si vous voulez y mettre un appareil de déchargement?—R. Oui, il faut construire plus profond.

Q. Vous augmentez votre tonnage inscrit en construisant plus profond?—R. Oui.

Q. Vous évitez ma question et n'aboutisssez à rien. Je ne veux pas dire que vous l'évitez intentionnellement, mais vous la contournez. Voici le point, la question pratique que je veux vous poser. La chose a été discutée déjà. Pour le transport du minerai, on fait circuler des bateaux portant des appareils de déchargement comme ceux dont vous parlez. La capacité cubique du bateau n'est pas en question dans ce cas, car le minerai est très pesant et très dense. Lorsque le navire est plein — par exemple un bateau de 10,000 tonnes — sa capacité cubique n'est pas remplie plus que de moitié. Mais la houille de la Nouvelle-Ecosse, qui prend 45 pieds cubes par tonne, remplit le bateau à déborder. Celui-ci ne peut transporter son poids mort à moins que la cargaison ne soit arrimée de manière à remplir tous les coins du vaisseau. Or, si nous devions avoir des appareils de déchargement comme ceux dont il s'agit à bord des bateaux qui transportent sur le Saint-Laurent la houille du Cap-Breton, ces bateaux ne pourraient pas transporter une charge proportionnée à leur poids mort, car à cause de l'espace occupé par l'installation de déchargement ils ne pourraient pas la contenir. Ne trouverez-vous pas la même difficulté sur les Lacs?—R. Pas avec le tirant d'eau actuel du Canal du Sault-Sainte-Marie.

M. CANTLEY: Vous contournez encore ma question. Vous dites: avec le tirant d'eau actuel. Mais si le commerce doit marcher, il vous faut assez d'eau pour charger les bateaux à leur capacité. Autrement, il n'est pas possible, économiquement parlant, de faire le trafic. Je veux en venir à ceci. A mon sens, les bateaux qui ont des appareils de déchargement ne réussiront pas le transport de la houille pour les raisons que j'ai données. Il vous faudra compter sur l'outillage des ports pour charger et décharger rapidement.

M. Armstrong:

Q. Ils réussissent aux Etats-Unis, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Ils réussissent très bien. Il y en a un bon nombre dans le trafic?—R. Oui, monsieur.

Q. Qui transportent quoi?

M. ARMSTRONG: Qui transportent du charbon.

Le VICE-PRÉSIDENT: Que dit M. Cuttle au sujet du charbon?

Le TÉMOIN: Je ne connais bien que les bateaux déchargeurs de la grosseur de ceux que nous avons nolisés pour la saison complète. Nous en avons deux. Ils vont à des ports où les facilités de transbordement ne sont pas des meilleures. Nous pouvons obtenir un service plus rapide en employant des bateaux déchargeurs qu'en laissant un navire trois ou quatre jours au quai pour attendre qu'on le décharge à l'aide des appareils riverains.

M. Armstrong:

Q. En combien de temps décharge-t-on un bateau?—R. Nous pouvons décharger nos propres bateaux en cinq heures. Ils contiennent 2,500 tonnes.

M. CANTLEY: Pour ce genre de trafic, ils sont bons. Le témoin dit ceci: Pour aller dans différents ports où il n'y a pas de bons appareils de déchargement, il vaut mieux avoir des bateaux déchargeurs. Mais pour maintenir le trafic et le développer comme M. Armstrong et nous tous le voulons, des bateaux de ce genre ne résoudront pas le problème.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous prétendez que même les bateaux de 10,000 tonnes. . .

M. CANTLEY: Il faut de bons appareils dans les ports pour décharger rapidement, quelle que soit la sorte de bateaux qui se présente. Autrement, on sera obligé de se servir de bateaux spéciaux. A moins de prendre un transport ordinaire et de le décharger rapidement au moyen des appareils du port, on ne peut se tirer d'affaire, à mon sens.

[M. F. T. Cuttle.]

M. ARMSTRONG: Oui, mais monsieur Cantley, combien connaissez-vous de ces gros bateaux qui actuellement, aux Etats-Unis, transportent du charbon et sont munis de ces gros appareils de déchargement?

M. CANTLEY: Je veux bien comprendre quelle est votre question.

M. ARMSTRONG: Vous seriez étonnés, je crois, de ce que font ces bateaux.

Le TÉMOIN: C'est une question à laquelle je ne puis répondre tout de suite.

M. Armstrong:

Q. Mais vous savez qu'il y en a un certain nombre?—R. Oh! oui.

Q. Et ils réussissent bien, n'est-ce pas, monsieur Cuttle?—R. Oui.

Q. Il n'y a pas de difficultés aux ports de déchargement?—R. Ils se débarrassent plus vite aux ports parce qu'ils n'ont jamais à attendre après d'autres bateaux pour décharger.

Q. A quelle distance de la rive ces bateaux déchargent-ils?—R. Je crois. . .

Q. En général?—R. A peu près 70 pieds. Lorsqu'ils font un tas, je crois qu'ils ne se placent pas à plus de 50 pieds du milieu de l'amas.

Q. Mais vous ne doutez nullement que des bateaux outillés comme vous avez dit peuventtransporter du charbon avec succès de la tête des Lacs aux ports des lacs Huron et Erié aux prix que vous avez mentionnés?—R. Non.

M. GERSHAW: C'est 98c.

M. Garland:

Q. Quelle quantité de houille voudriez-vous avoir l'entreprise de transporter pour vous contenter de ce prix?—R. Il appartiendrait aux administrateurs de la compagnie d'en décider.

Q. Vous savez combien de charbon il vous faudrait transporter sans cargaison de retour pour que le transport soit payant. Pas plus vous que d'autres compagnies, vous n'allez pas engager trois quarts de million pour chacun de vos charbonniers déchargeurs sans être assurés d'un certain tonnage?—R. Non, monsieur.

Q. Quel est ce tonnage? De combien devez-vous être sûrs pour accepter l'entreprise?—R. C'est difficile à dire.

Q. A peu près?—R. Si au bout de cinq ans nous perdions l'entreprise, nous resterions avec ces bateaux inutilisables pour d'autres trafics.

Q. C'est pourquoi je vous pose cette question. Serait-ce 500,000 tonnes par année?—R. Ce n'est pas un gros tonnage.

Q. Ce ne serait pas assez?—R. Ce serait trop pour un bateau.

Q. Oui, trop pour un bateau. Combien voudriez-vous? En avez-vous une idée?—R. Si l'on nous garantissait un demi-million de tonnes par année pour cinq ou dix ans, la compagnie pourrait être suffisamment encouragée à construire un bateau.

Q. Cinq ou dix ans, c'est une jolie durée. Pourriez-vous raccourcir le temps un peu?—R. Je préfère ne pas répondre à cela. En réalité, il appartient aux administrateurs de décider une question comme celle-là.

M. CANTLEY: La réponse est juste.

M. Flemming:

Q. Si vous aviez assez de houille pour tenir un bateau à l'ouvrage toute la saison, votre compagnie pourrait transporter à aussi bon marché que si elle avait plusieurs bateaux.—R. Oh! oui.

Q. Pourriez-vous nous dire à peu près ce qu'un bateau peut transporter en une saison?—R. Cela dépend des ports de déchargement.

M. FLEMMING: Approximativement. Nous supposons que vous auriez à délivrer à différents endroits, car la consommation s'étendrait à plusieurs régions. Il vous faudrait donc aller à divers ports des Lacs.

M. Armstrong:

Q. Par exemple, à Midland, à Owen-Sound et à Goderich.

M. FLEMMING: A Pointe-Edouard.

M. Armstrong:

Q. A Windsor, à Port-Stanley?—R. Un bateau pourrait transporter un quart de million de tonnes par année.

M. GARLAND: Prenez ce chiffre. Le témoin serait-il disposé à prendre à entreprise le transport d'un quart de million de tonnes par année aux prix qu'il a cotés?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il peut difficilement le dire.

Le TÉMOIN: Je ne suis pas autorisé à le faire.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est difficile à dire.

Le Vice-président:

Q. Mais vous dites qu'un navire peut transporter un quart de million de tonnes par année. Pendant quelle période?—R. La saison de navigation. Du 15 avril au 30 novembre ou peut-être—mais le 30 novembre est une date assez tardive pour les ports du lac Ontario.

M. Flemming:

Q. Et un navire transportant cette quantité pourrait être exploité à aussi bon marché que si vous aviez une plus grande quantité de houille et plusieurs bateaux?—R. Oui.

M. FLEMMING: D'après des témoignages rendus ici, on transporte du charbon pour 30c. à partir des ports américains sur les Lacs, par exemple, Cleveland ou Toledo, jusqu'à la tête des Lacs.

M. ARMSTRONG: 37c.

M. Flemming:

Q. Par tonne? Pourquoi faudrait-il un prix plus élevé pour expédier du charbon de Fort-William vers l'est?—R. Ce que nous avons surtout à transporter de Fort-William à Port-Colborne, c'est du grain. Ce charbon est aux ports du lac Erié, et il est avantageux pour la compagnie de navigation de transporter le charbon à ce prix si elle le veut. Cette recette l'aide à payer les frais d'exploitation pour le retour à Fort-William.

Q. Le même principe ne s'appliquerait-il pas au transport du charbon de Montréal vers l'ouest par les bateaux qui transporteraient du grain de Port-Colborne à Montréal?—R. Oui, monsieur.

M. Howden:

Q. Ne serait-il pas tout aussi pratique d'installer un bon appareil de déchargement à Port-Colborne ou dans un des ports du lac Huron, que de construire le bateau dont vous avez parlé?—R. J'abonde dans le sens de ce monsieur d'après lequel nous allons supprimer la concurrence si nous avons la seule sorte de bateau qui puisse opérer ce transport.

M. Cantley:

Q. A propos de la question de M. Flemming, vous dites que les bateaux qui descendent chargés de grain depuis les lacs jusqu'à Montréal pourraient revenir avec du charbon. A-t-on déjà remporté du charbon.?—R. Dans quelques semaines, il doit arriver à Montréal un peu de cardiff qui est à destination de Toronto.

Q. C'est de l'anthracite gallois?—R. Oui.

Q. A part cela, a-t-on monté du charbon des provinces Maritimes?—R. Je ne crois pas qu'on en ait porté plus loin que Cornwall.

Q. A quel prix pourrait-on le monter, dans des bateaux de quelle grosseur et quelle quantité par bateaux?—R. Nous transporterions ce charbon de Montréal à Toronto par quantités de 2,000 tonnes, à 70c. par tonne.

Q. Y compris le chargement et le déchargement?—R. Non.

Q. A part le chargement et le déchargement?—R. Oui.

Q. Quel serait le prix du chargement et du déchargement?—R. Le chargement serait entre 25 et 40c., suivant le mode de chargement, et le déchargement serait d'à peu près 25c.

Q. Connaissez-vous la jeté Scotia à Windmill-Point—R. Oui.

Q. Là on pourrait décharger directement les charbonniers du Cap-Breton dans vos bateaux?—R. Cela baisserait le prix du chargement, je crois. On pourrait tout simplement aborder les deux bateaux et transborder.

Q. Il n'y aurait pratiquement pas de frais de chargement à cet endroit?—R. Non.

Q. Ce serait autant de supprimé. Que dites-vous que serait le prix du déchargement à Toronto?—R. 25c. la tonne, je crois.

Q. Quelles sont les redevances du port?—R. A Toronto, je n'en suis pas certain.

Q. D'après des témoignages rendus ici, c'est 19c.—R. Les redevances sont élevées à Toronto. Nous y avons nos propres quais.

Q. Vous y avez vos propres quais?—R. Oui.

Q. Dans ce cas, payez-vous des redevances pour l'usage du port?—R. Cela n'est pas de mon ressort, je n'en suis pas certain.

Q. C'est un point assez important dans le calcul?—R. M. Wattles va répondre à cette question. Je crois qu'il est en charge de notre...

Q. En réalité, vous ne le savez pas?—R. Non, monsieur.

Q. A part le déchargement, vous mettez le transport à 70c.?—R. Oui.

Q. Approximativement, quelle est la distance? 300 milles—R. 330 milles.

Q. C'est 300 milles par rail. Je suppose que c'est pratiquement la même chose par eau?—R. C'est un peu plus, je crois, parce qu'il faut passer par Cap-Vincent, du côté américain.

Q. Combien faudrait-il de temps à l'un de vos bateaux pour monter de Windmill-Dock à votre endroit de déchargement à Toronto?—R. Deux jours et demi.

Q. Trois et demi?—R. Deux et demi.

Q. Combien d'écluses?—R. Cela dépend de la question de savoir si les bateaux ont à monter les canaux du Saint-Laurent. A Morrisburg, ils peuvent passer en dehors parfois et d'autres fois ils doivent passer en dedans.

Q. Voici un bateau portant 2,000 tonnes. Je veux savoir combien il va perdre de temps dans les écluses?—R. Beaucoup actuellement. Les bateaux de Ford monopolisent les canaux.

Q. Je veux dire en temps normaux, lorsqu'il n'y a pas de bateaux de Ford. Je sais que les bateaux de Ford sont une nuisance. Nous cherchons à en venir à quelque conclusion pratique, moi du moins.—R. Il faut 4 heures pour passer le canal Lachine, 2½ heures pour passer le lac Saint-Louis, 4 ou 5 heures pour passer le canal du Saint-Laurent, à peu près une journée de Coteau-Landing à Kingston, puis de Kingston à Toronto, le voyage se fait en une nuit.

Q. Vous prenez 2½ jours pour faire 350 milles?—R. Oui.

Q. C'est à peu près 120 milles par jour. La moitié ou plus que la moitié du temps se perd dans les écluses?—R. Non. Il y a de forts courants en montant jusqu'à Prescott, de même qu'aux Mille-Iles. Un bateau chargé de 2,000 tonnes de charbon peut faire juste un peu plus que se maintenir contre le courant. Il y a de ces courants qui vont à 8 milles et le bateau ne fait que 10 milles, chargé.

Q. Eh! bien, en augmentant la quantité, pensez-vous que vous pourriez réduire ce prix de 70c.?—R. Je crois que c'est fort possible.

[M. F. T. Cuttle.]

Q. Car c'est un gros prix. C'est à peu près aussi cher que de transporter le charbon de Sydney ou des autres ports néo-écossais à Montréal.—R. Le prix partant de Sydney est plus ou moins le même que des ports du lac Erié à la tête des Lacs. On peut transporter du charbon de Newport-News à New-York pour 30c. la tonne.

Q. Nous sommes contents de le prendre à n'importe quel prix, mais ce n'est pas un projet commercial.—R. Notre prix est basé sur les frais du bateau et sur le prix additionnel du combustible. Nous avons coté un prix de 70c. pour le cardiff, mais pour de plus grandes quantités nous le transporterions à meilleur marché.

Q. Pourriez-vous indiquer quel serait le rabais? En d'autres termes, je veux savoir quel serait le plus bas prix sur une grosse quantité, de Montréal à Toronto.—R. A Toronto, le déchargement ne se fait pas très vite, actuellement.

M. Armstrong:

Q. Ne parlez pas d'expédition ou de chargement.—R. C'est là-dessus que l'on base le tarif.

M. Cantley:

Q. Si l'on installait l'outillage nécessaire pour expédier 5,000 tonnes par vingt-quatre heures, quel tarif pourrait-on fixer sur environ un demi-million de tonnes?—R. Cinquante cents la tonne.

Q. Merci pour cette déclaration.

Le Vice-président:

Q. Pour l'expédition active?—R. Oui, pour expédition active.

Q. Pour le chargement et l'expédition?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Expédition active aux deux extrémités?—R. Oui.

Q. L'outillage pour le chargement et le déchargement doit être moderne à Montréal?—R. A Montréal?

Q. Oui.—R. Non, je ne dirais pas que la compagnie *Dominion* est très expéditive.

Q. Pourquoi en coûte-t-il 20c. la tonne ou 25c.?—R. L'outillage de la compagnie *Dominion* peut décharger un navire en huit heures. S'il y a transbordement, le temps est encore plus long.

Le Vice-président:

Q. Pourquoi en est-il ainsi?—R. Je ne crois pas que ses grues, que les flèches de ses grues soient assez longues pour sortir le charbon du navire océanique et aller le déposer directement dans la cale du navire voisin.

Q. La chose se fait, je crois, sur une petite échelle?—R. Oui.

M. CANTLEY: A ce sujet, je dirai que les grues que la compagnie *Dominion Coal* avait construites au début, et qu'elle utilise encore à certaines de ses installations, devaient prendre le charbon d'un navire et le déposer sur les quais. La compagnie *Nova Scotia* avait construit quatre grues qui devaient prendre le charbon d'un navire et le déposer sur les quais, ou prendre le charbon ou la cargaison d'un navire pour les déposer dans un chaland voisin. Des quais, elle pouvait utiliser les écoutilles numéros un et deux, ou des numéros trois et quatre, ou autres combinaisons. Cela se fait souvent, mais l'inconvénient, c'est que vous avez des navires qui ne peuvent rencontrer les charbonniers. L'un ou l'autre est quelquefois forcé d'attendre vingt-quatre heures avant d'être prêt à prendre la cargaison. Le point important, c'est d'effectuer une rencontre.

M. Armstrong:

Q. Si votre compagnie avait un fort tonnage pour les Grands Lacs, ne lui serait-il pas possible de faire rencontrer les navires sans délai et d'effectuer un

transbordement assez prompt?—R. A Montréal, la chose est impossible, je crois; les navires chargés de grain sont forcés d'attendre huit ou dix à douze heures à cet endroit. Cette année, l'expédition est beaucoup plus rapide et en même temps le grain arrive à Port-Colborne et il nous faut ramener sans délai les navires lorsque les élévateurs sont pleins. Il nous faut vider l'élévateur de Port-Colborne pour accommoder les navires des lacs supérieurs.

Q. Ne serait-il pas possible d'avoir des navires qui monteraient du charbon et descendraient du grain?—R. Oui, mais il faudrait un outillage sur les charbonniers pour le déchargement du grain.

Q. La chose peut se faire, n'est-ce pas?—R. Je ne le crois pas. On amène du grain à Port-Colborne, et lorsqu'un navire chargé d'orge peut-être arrive à Montréal, il n'y a pas de vente pour l'orge; on demande du blé ou de l'avoine et les navires chargés de ces grains sont déchargés pendant que l'autre attend forcément.

Le Vice-président:

Q. Un navire chargé d'orge pourrait attendre assez longtemps?—R. Deux ou trois jours. Nous pourrions fixer un droit de surestarie et si un navire n'est pas déchargé nous pourrions ajouter ce droit.

Q. On pourrait faire cela et établir un tarif inférieur?—R. Le tarif que j'ai fixé suppose un chargement et un déchargement prompts et aucun délai. Les droits de surestarie pourraient s'élever à $425 ou $450.

M. Cantley:

Q. J'ai des données que je désire vous soumettre. Supposons que le coût du transport du Cap-Breton à Montréal soit de 70c., et que le transbordement à ce dernier endroit coûte 15c., le transport à Toronto 50c., le déchargement à Toronto, 20c., les droits de port à Montréal 7½c., ceux de Toronto 12½c., vous avez un total de $1.75, des ports houillers du Cap-Breton à Toronto, le charbon rendu sur les quais à Toronto; ces chiffres sont-ils exacts, et pensez-vous le commerce possible à ce prix?—R. Je ne sais relativement au taux de 15c. pour Montréal. Le taux de 20c. pour Toronto est très bas avec l'outillage actuel.

Q. Ces calculs sont basés sur un commerce régulier d'un million et demi à deux millions de tonnes par année. Nous voulons des données précises afin d'obtenir notre charbon à Toronto, du charbon de l'Est et du charbon de l'Ouest. A mon avis, Toronto occupe le milieu du pays pour ce qui est du charbon de l'Est et celui de l'Ouest. Ce sont mes calculs quant au tarif pour un fort tonnage. —R. Ils sont à peu près justes, à mon sens.

Q. Maintenant, si nous pouvons établir des taux semblables pour le transport du charbon de l'Ouest des ports de lacs en Ontario, nous aurons des données précises d'une grande valeur.—R. J'oublie quels chiffres j'ai mentionnés.

Q. Pourriez-vous nous fournir des chiffres pour le transport du charbon de l'Ouest?—R. J'ai dit, je crois, que le charbon pouvait être transporté de la tête des Lacs à la baie Georgienne.

M. CANTLEY: Si le témoin est assez bon de préparer un état qu'il nous communiquerait demain, nous lui en serions reconnaissants. Je lui laisse le temps d'étudier la question sérieusement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il pourrait faire d'autres suggestions à ce sujet tendant à faciliter le transport du charbon soit de l'Est, soit de l'Ouest.

M. Gershaw:

Q. Pourriez-vous nous donner une idée du coût de l'outillage pour le transbordement du charbon des wagons dans des navires?—R. Je ne saurais dire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

Le témoin se retire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avant d'appeler M. Neill, j'annoncerai au Comité que les premiers ministres des provinces ont fait dire qu'ils sont à la disposition du

Comité cet après-midi; nous avons M. Ferguson, M. Rhodes, les premiers ministres de Québec et du Nouveau-Brunswick. Si le Comité consent, nous pouvons nous réunir cet après-midi à trois heures. Le Comité est-il de cet avis?

M. McLean (Melfort): Il est difficile de dire si la chose est facile, mais s'il le faut nous devrions être présents.

Le Vice-président: Ne vaudrait-il pas mieux y avoir entente?

M. McLean (Melfort): Oui.

M. Cantley: Le Président, je suppose, aura l'approbation de la Chambre?

Le Vice-président: Si le Comité veut se réunir nous demanderons l'approbation de la Chambre. M. Lapierre demandera permission de siéger cet après-midi.

M. McLean (Melfort): J'étais absent ce matin, momentanément. J'avais à m'occuper d'un autre comité. M. Draper d'Edmonton est ici, je crois.

Le Vice-président: Il pourra comparaître demain.

M. A.-W. Neill, M.P., est appelé.

Le Témoin: Je serai aussi bref que possible. Je désire parler en faveur des houillères de l'île de Vancouver qui sont dans un marasme beaucoup plus grave que celui dans lequel se trouvent celles de l'Alberta ou de la Nouvelle-Ecosse.

L'île de Vancouver égale à peu près l'Irlande en superficie. Les deux tiers de la partie nord de l'île sont dans la circonscription que je représente; l'autre partie, sauf Victoria, forme la circonscription de M. Dickie, et chacune compte de six à huit houillères peut-être. Lorsque je dis ses ou nos houillères, je ne laisse pas entendre que nous avons un intérêt dans ces mines, sauf celui de voir l'industrie se développer, car elle est dans un marasme affreux. Dans la Colombie-Anglaise, l'industrie minière existe dans deux régions. Une autre est dans l'inactivité. Il y a ensuite la région de Crow's-Nest à l'extrémité sud-est de la province. En cet endroit, on produit le charbon à très bon marché, à $2.00 la tonne, je pense. Le marché se trouve aux Etats-Unis car la frontière est dans le voisinage.

L'autre région houillère se trouve sur l'île de Vancouver. Il n'y a que de la houille grasse et la région de Nanaïmo produit surtout du charbon domestique. Une des mines de Cumberland, dans mon district, produit un charbon de haute qualité pour le chauffage des chaudières.

M. Cantley:

Q. Parlez-vous des houillères de la terre ferme?—R. Non, de l'île de Vancouver. Cette houille est de haute qualité, et j'ai un rapport confidentiel, dont je ne donnerai pas lecture, de la Marine américaine, qui dit que le charbon de Nanaïmo est de 37 p. 100 supérieur à tout autre de la côte du Pacifique pour fin de chauffage des chaudières.

Q. Avez-vous l'essai?—R. J'ai le rapport. Les essais ont été faits sur une canonnière américaine. Les navires britanniques, quand ils étaient stationnés à Esquimalt, utilisaient constamment la houille de Comox. Les navires japonais utilisent toujours ce charbon lorsqu'ils se trouvent sur la côte nord du Pacifique.

M. Armstrong:

Q. Quelle est l'étendue de la région?—R. Ce district compte environ une douzaine de houillères disséminées de Ladysmith à Cumberland, dans une étendue d'environ cent milles.

Q. Combien pensez-vous que la région contient de charbon de commerce?—R. Les houillères seraient pratiquement inépuisables, je crois. Ces houillères coûtent trop cher d'exploitation. Le président de la *British Empire Steel* dit que les houillères sous mer sont d'exploitation onéreuse, ce qui se comprend facilement, et c'est le cas pour nos houillères. Elles sont des plus profondes ce qui ajoute aux frais d'exploitation. Lorsqu'il faut aller sous mer et n'avoir qu'un

trou de mine, vous avez les frais additionnels d'éclairage et de ventilation et le transport des mineurs et de la houille. Ces houillères sont très profondes; de plus, le coût de l'existence est beaucoup plus élevé dans la Colombie-Anglaise que dans l'Est. L'industrie souffre depuis plusieurs années; les mineurs ne travaillent que trois ou quatre jours par semaine, et les salaires sont peu élevés. On m'a dit, il y a quelques jours à peine, qu'une assez bonne houillère de l'île avait été fermée, et les salaires des hommes n'avaient pas été payés depuis soixante jours.

En 1910, la Colombie-Anglaise a produit trois millions de tonnes de charbon. En 1924, la production était réduite à un million et demi de tonnes.

Le Vice-président:

Q. Ces chiffres sont-ils pour toute la Colombie-Anglaise?—R. Oui. J'ai ici les chiffres pour les quatre derniers mois terminés le 31 mai. On voit que la diminution du rendement, si l'on compare à la période correspondante de l'année précédente, a été de 96,378 tonnes, tout près de 100,000 tonnes de moins, en moins de quatre mois. Les salaires payés dans l'île de Vancouver sont d'environ 5 millions de dollars annuellement, et les approvisionnements normaux s'élèvent à 7 millions environ. Quelque 85 p. 100 de cet approvisionnement passe par la ville de Vancouver. Je reviendrai sur ce point plus tard lorsque nous passerons à la question de l'approvisionnement des navires.

Les salaires ne sont pas ce qu'ils sont ailleurs. Je regrette de dire que dans une houillère on emploie des Orientaux, ce qui réduit les salaires; pour ma part, si on doit venir à notre aide, je crois que l'on devrait défendre l'emploi de la main-d'œuvre orientale dans les houillères.

M. Cantley:

Q. Dans quelles houillères les emploie-t-on?—R. A Cumberland, c'est la seule qui emploie des Orientaux.

Q. Quel est le rendement total de cette houillère?—R. J'ignore dans ce cas-ci.

Q. Approximativement, 500 tonnes ou 1,000?—R. Je l'ignore. On emploie deux équipes, une de jaunes et une de blancs.

Q. Quel est le rendement quotidien, approximativement?—R. On y emploie environ 500 hommes.

Q. Quelle proportion de ces derniers sont des jaunes?—R. Dans cette houillère, les jaunes sont plus nombreux que les blancs.

Q. La plupart des mineurs sont des jaunes?—R. Oui, dans ce cas.

Q. S'agit-il d'abatteurs ou d'autres employés?—R. Des employés de mine.

Q. De mineurs?—R. Oui. La difficulté ne vient pas de la qualité de la houille, ni de la question des salaires. Elle provient de l'absence de marchés causés par la concurrence du pétrole comme combustible.

Je ne suis pas sûr si ces chiffres se rapportent à 1924 ou à 1925, mais deux compagnies seulement ont importé pendant l'année 1,335,000 gallons de pétrole, ce qui représente 335,000 tonnes de charbon. Ce n'est là peut-être que la moitié de ce que l'on utilise dans la Colombie-Anglaise. Nous avons là environ un demi-million de tonnes de charbon que nous n'extrayons pas, et dont nous retirerions profit si ce n'était de la concurrence du pétrole. Si on pouvait inclure ce volume de charbon, la situation serait tout autre, et l'industrie de la houille serait prospère sur l'île de Vancouver et la difficulté disparaîtrait.

Q. Pouvez-vous nous dire le prix d'un baril de pétrole?—R. Il est de $1.85 à peu près. Ce prix varie beaucoup. On suppose que quatre barils de pétrole équivalent à une tonne de charbon.

M. Armstrong:

Q. Ce produit n'est-il pas frappé d'un droit d'importation?—R. Oui, j'en parlerai plus tard. C'est une somme de quelque 5 millions de dollars que nous envoyons chaque année aux Etats-Unis et nous n'en retirons rien.

M. McLean (Melfort):

Q. Vous n'en retirez rien, dites-vous?—R. Nous l'utilisons, mais ce n'est pas la même chose que l'achat d'une matière première. Ce n'est pas tout. Il ne s'agit pas des plaintes d'un député ou deux; je dirai aux membres du Comité que M. Dickie lui-même est intéressé. Il ne s'agit pas des plaintes d'un député dont l'industrie souffre, mais de l'aspect national de la question. Que se produirait-il si les Etats-Unis plaçaient un embargo sur l'exportation de l'huile combustible au Canada? Les gens diront que la chose ne se fera jamais. Il y a quelques années, les gens auraient levé les épaules si l'on avait prétendu que les Etats-Unis pourraient placer un embargo sur l'exportation de l'anthracite, mais la question a été soulevée. Non seulement on a menacé de le faire, mais on s'en est ressenti.

Au moment de la reprise des affaires, après la guerre, j'oublie en quelle année, les commerçants d'huile combustible des Etats-Unis avisèrent les consommateurs de la Colombie-Anglaise qu'après une période de trois mois après telle date, on établirait l'embargo absolu. Les consommateurs répondirent: "Qu'allons-nous faire, il nous faut activer nos vapeurs, et nous ne pouvons le faire sans l'huile combustible?" Les commerçants répondirent, pour me servir d'une expression biblique: "Voyez-y vous-mêmes, c'est votre affaire, nous gardons notre huile pour nous." Que se passa-t-il? On tourna immédiatement l'attention vers les houillères. Ils durent changer le système de chauffage de leurs vapeurs afin d'utiliser le charbon comme combustible, mais les choses n'allèrent pas très loin. Une dépression se produisit aux Etats-Unis et on put importer de l'huile.

La situation actuelle s'aggrave. L'huile combustible remplace le charbon; ces houillères sont très profondes et si l'on ne s'occupe pas de la question, la situation va s'aggraver et ces houillères devront être abandonnées; lorsqu'une mine est abandonnée, elle se remplit d'eau, et si l'embargo nous était imposé, ou si une guerre survenait, ou tout autre éventualité se présentait, quelle serait l'attitude des Etats-Unis? Ils placeraient immédiatement l'embargo sur l'exportation de l'huile combustible. Où achèterions-nous notre huile? Il nous faudrait revenir à la houille, et les industries souffriraient des pertes énormes, les compagnies de navigation seraient forcées de remplacer leur système de chauffage et, les houillères fermées, il y aurait pénurie de charbon.

M. Armstrong:

Q. Que suggérez-vous, défendre l'emploi de l'huile combustible?—R. Je traiterai toutes ces questions.

On suggère comme remède la construction d'usines à coke et autres produits connexes. En ce moment, la chose ne peut se faire, car il est généralement reconnu que la production du coke est impossible à moins d'un marché voisin pour le gaz produit. Pour produire le coke avec profit, il vous faut un immense marché local pour l'utilisation du gaz. Sur l'île de Vancouver, il est impossible d'établir des conduites à gaz sous l'eau et l'île ne compte aucune ville assez importante pour l'utilisation du fluide; il faudrait donc compter uniquement sur la vente du coke, ce qui rend l'industrie impossible. Voilà le mal; où est le remède?

Le Gouvernement fédéral a pris une mesure à ce sujet il y a quelques années en imposant un droit d'importation.

M. Cantley:

Q. Il y a un autre aspect à la question de la fabrication du coke pour usage domestique, et la situation n'est pas, je crois, aussi grave que vous le laissez entendre. Je sais que pour faire un succès complet de l'industrie du coke il vous faut un marché suffisant pour l'utilisation du gaz. Si vous pouviez établir solidement l'industrie du coke, le charbon de la Colombie-Anglaise remplacerait l'huile?—R. Je vais traiter ce point maintenant.

Q. Quel est l'autre aspect de la question, quelle est la valeur du coke?—R. Je l'ignore, la demande et le prix seraient minimes, à mon sens. Pour en faire une industrie payante, il faut un marché pour le gaz. Il y a plusieurs années, une compagnie avait une usine à coke à Union-Bay; elle vendait son produit à un haut-fourneau, mais une houillère fut ouverte à une distance moindre où le charbon coûtait meilleur marché et l'usine à coke dut cesser ses opérations, faute de marché.

M. McLean (Melfort):

Q. Votre charbon convient-il aux usages domestiques?—R. Oui. Au sujet de cette compagnie de coke je dirai que son seul client était ce haut-fourneau qui a ouvert une mine dans le voisinage de son usine.

Q. A quoi bon le coke, cela ne peut vous aider à vendre votre charbon pour le chauffage des chaudières?—R. Non.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous dit que le prix de revient de votre charbon à la mine est de $6.75?—R. $6.70, prix de détail en quantités considérables.

Q. C'est le prix de détail?—R. Non, le prix de gros à la sortie de la mine, par wagon complet.

Le Vice-président:

Q. $6.70?—R. $6.70 à la sortie de la mine. Je mentionne ces chiffres pour vous donner une idée du coût. En quantités considérables, le coût de revient est moindre. Le Gouvernement fédéral a imposé un droit d'un demi-cent le gallon sur l'huile combustible, mais ce droit ne suffit pas pour assurer le résultat voulu. Chaque baril contient environ 35 gallons, et la situation s'est peu améliorée. Le Gouvernement provincial s'est ému en face de la situation, et a imposé une taxe d'un demi-cent le gallon. Il ne lui était pas permis d'imposer un droit d'importation et on a obvié à la difficulté en l'appelant une taxe. Une des puissantes compagnies s'adressa aux cours protestant l'imposition de cette taxe *ultra vires* et le juge de la cour Suprême, devant qui la cause fut jugée, lui donna raison. Il y a actuellement appel de cette décision, et je ne saurais dire ce qu'il en adviendra. La Colombie-Anglaise a réussi à imposer un droit sur les billes en l'appelant une taxe au lieu d'un droit d'importation. Elle va tirer le point au clair. Je doute de son succès et il nous faudra nous adresser au Gouvernement fédéral.

Nous demandons l'augmentation des droits sur l'importation de l'huile combustible afin de faciliter la concurrence aux houillères.

M. Armstrong:

Q. Vous voulez dire une augmentation? Une augmentation de combien?—R. Une augmentation aussi considérable que possible.

Q. A votre avis, de combien devrait-elle être?—R. Pour assurer l'effet désiré, elle devrait être de deux cents.

Q. Deux cents le gallon sur l'huile brute?—R. Oui.

Q. Deux cents de plus que le droit actuel?—R. Nous accepterions un total de deux cents. Un droit d'un demi-cent n'aurait aucun effet.

Q. Ce prix de $6.70 était-il celui de la houille grasse?—R. De la houille grasse pour le chauffage des chaudières, oui.

Q. Le coût de revient s'élève à $6.70?—R. Je ne dis pas que c'est le coût de revient, mais le prix du gros, en wagon complet.

J'ai rencontré l'opposition de deux forces; celle des compagnies des deux chemins de fer et des compagnies de navigation et celle des manufacturiers. Ils utilisent l'huile comme combustible et en général pour le chauffage à Vancouver, et ces compagnies comptent sur les Etats-Unis pour leur approvisionnement.

Nous avons l'embarras du choix entre les deux côtés de la frontière. C'est une situation extraordinaire. Nous disons: "Si vous nous refusez la protection à cause des manufacturiers, nous allons recourir au libre-échange qui donnera à peu près les mêmes résultats." La situation serait celle-ci: Le tarif sur le charbon aux Etats-Unis est le seul qui soit réciproque et personne, ni aucun parti, n'a à y voir. Cela fait partie du tarif américain. Les droits sur notre charbon qui va aux Etats-Unis sont automatiquement les mêmes que ceux que l'on impose sur le charbon américain qui entre au Canada. Les droits actuels sont de 50c. la tonne pour la houille grasse. Si l'on faisait disparaître entièrement ces droits, si l'on avait le libre-échange pour la houille grasse, il nous serait immédiatement facile d'obtenir une part beaucoup plus grande du marché de l'Ouest des Etats-Unis et nous pourrions envahir le marché de San-Francisco où nous faisions autrefois un chiffre d'affaires élevé.

Le Président:

Q. Vous aviez autrefois ce marché?—R. Oui. Voici comment notre commerce a baissé sur ce marché. Il a diminué depuis quatre ou cinq ans; l'exportation du charbon des houillères de l'île de Vancouver aux Etats-Unis a tombé de 300,000 tonnes à 150,000 tonnes environ. Vous voyez là le résultat. Naturellement, la concurrence de l'huile se fait également sentir sur ce marché.

M. Cantley:

Q. Où allait ce charbon? à San-Francisco et à Seattle?—R. Oui.

Q. A ces deux endroits surtout?—R. A San-Francisco surtout, je dirai. Seattle a une mine locale, mais la houille est de très pauvre qualité.

M. Armstrong:

Q. Vous parlez d'une réduction du tarif national; naturellement, la réduction s'appliquerait à tout le Dominion—R. C'est là la difficulté. Je sais que cette idée serait mal vue dans les provinces Maritimes; je connais le sentiment de cette partie du pays. Il y a naturellement du pour et du contre sur la question du tarif. Je ne discuterai pas ce point. Les représentants des provinces Maritimes connaissent les besoins de leurs gens. La suppression du tarif sur la houille nous aiderait beaucoup, mais le point le plus important, celui qui produirait les meilleurs résultats serait, je crois, d'augmenter les droits sur l'huile combustible. Voilà à ce sujet.

L'industrie minière a deux autres griefs que je désire exposer. L'un se rapporte à la situation au point de vue du lignite. Il y a quelques années, le Gouvernement, voulant permettre l'exportation du lignite de l'Alberta aux Etats-Unis, enlevait les droits sur l'importation du lignite des Etats-Unis au Canada. Il ne s'en importait pas, la différence était donc la même, et on croyait faciliter ainsi l'exportation du lignite de l'Alberta. Les résultats ne furent pas, je crois, aussi bons qu'on l'avait supposé. La différence entre le lignite et la houille grasse n'est pas facile à voir. Vous ne pouvez pas dire: " Voici du lignite et voilà de la houille grasse." Tout dépend du classement; c'est une question d'analyse et de classement. Vous vous rappelez que lors du témoignage du docteur Camsell, j'ai tenté de le pousser au pied du mur et je lui demandai ce qu'était le lignite et il répondit: " De la houille qui contient environ 10 p. 100 d'humidité ". J'exprimai alors l'espoir qu'il allait retenir ce chiffre pour la raison que voici: lorsque les fonctionnaires — le docteur Camsell n'était pas du nombre, je crois, — du ministère des Douanes, je pense, entreprirent de définir ce qui constitue du lignite, comme ils devaient le faire, ils dirent: " Bien, qu'allons-nous fixer, onze, huit, sept ou quoi ", et finalement ils décidèrent de fixer six pour cent. Tout ce qui contient plus de 6 p. 100 d'humidité devient du lignite, lorsqu'il s'agit de houille. C'est là, je crois, que l'erreur fut commise. En conséquence, il se développa soudainement un commerce d'une source imprévue, de Bellingham, dans

l'Etat de Washington, voisin de la Colombie-Anglaise; ce commerce prit la route de Vancouver. Cette houille n'est pas en réalité du lignite, c'est de la houille semi-grasse, mais elle répond à peu près à l'analyse. Elle atteint juste les 6 p. 100. Je ne blâme pas ici le ministère des Mines, car voici ce qu'un bulletin publié à Washington, D.C., dit au sujet de cette houille. Voici les résultats de trois analyses différentes; on voit que le pourcentage d'humidité varie de 4.70 à 4.26 p. 100. Voici la définition et les analyses de la houille *Bellingham* que l'on importe actuellement en grandes quantités à Vancouver comme lignite; ce qu'elle n'est pas. Voici la définition exacte: " On la désigne souvent comme lignite, mais il serait plus exact de la classer comme houille grasse de pauvre qualité ", et c'est en réalité ce qu'elle est. On l'importe comme lignite tandis qu'elle ne devrait pas être admise du tout sous ce nom, mais comme houille grasse.

M. Bury:

Q. Comment se fait-il qu'on l'importe sous le nom de lignite si la proportion d'humidité doit être de 6 pour cent ou plus?—R. Nos règlements fixent d'un peu plus de 4 pour cent. A l'aide d'un procédé mystérieux—non des manœuvres du département des Douanes—elle atteint toujours 6.1.

Q. Vous voulez dire qu'elle atteint ce pourcentage... —R. Oui, j'en ai fait faire l'essai à mainte reprise; les résultats donnaient 6.1, 6.2, 6.3, mais on s'arrangeait toujours de façon à ce qu'elle réponde à la définition qui en permet l'entrée en franchise.

M. Armstrong:

Q. Combien en importons-nous par année?—R. On en a importé 25,000 tonnes l'an dernier.

M. Bury:

Q. Quels sont les résultats de l'essai à la frontière?—R. Oh! les gens des Douanes, ils font leur travail consciencieusement.

Q. Il ne s'agit pas de manœuvres ou de faux rapports?—R. Oh! non.

Q. De fausse analyse?—R. Je ne le crois pas.

Q. Comment se fait-il alors que notre analyse donne plus de 6 p. 100 tandis que l'analyse américaine indique un peu plus de 4 p. 100?—R. L'honnêteté de nos fonctionnaires des Douanes est, je pense, au-dessus de tout soupçon. Je suis allé les voir et ils m'ont expliqué leurs procédés, et ces derniers sont justes, je crois. Ils sont allés à l'improviste et ont pris des échantillons qu'ils ont analysés. Je ne puis que supposer que l'on a découvert une veine ou une mine dont la qualité du charbon est supérieure à celui qui a été analysé par le gouvernement américain. Et il y a un autre aspect à cette question. Non seulement on l'importe comme lignite lorsque ce n'en est pas un, mais on le vend comme charbon de la Colombie-Anglaise, ce qui met en danger la réputation de nos houillères. Si vous allez à Vancouver, on ne vous offrira jamais du lignite des Etats-Unis; on le vend comme charbon de l'île de Vancouver. On en mélange une certaine quantité avec le nôtre et on vend le reste à des gens qui ne connaissent pas notre charbon; mais on le vend au détriment de nos propres houillères.

M. McLean (Melfort):

Q. Sont-ce les marchands de la Colombie-Anglaise qui agissent ainsi?—R. Oh! sans doute. Un marchand peut tout faire. Je suis arrivé à l'improviste et ai parlé aux employés qui manipulaient le charbon et j'ai recueilli ces faits. Ce qu'il fait dans ce cas, c'est de porter le pourcentage d'humidité de 6 à 8 p. 100. J'ignore si les gens de l'Alberta s'opposeraient à cette mesure. Voici maintenant un rapport préparé par le ministère des Mines.

[M. A. W. Neill.]

M. Cantley:

Q. Pourquoi fixer moins de 10 p. 100—R. A cause de l'opposition de l'Alberta. On dit: "Nous ne pouvons exporter notre lignite aux Etats-Unis." Voici un rapport du département du docteur Camsell; il dit que si vous portez le pourcentage à 7 p. 100, vous diminuez de 10 p. 100 les exportations de l'Alberta aux Etats-Unis. Dix p. 100 n'est pas un pourcentage bien élevé, et pour venir en aide à la Colombie-Anglaise, on devrait l'adopter. Je me base sur le fait que ce n'est pas du lignite; d'après la définition américaine, c'est de la houille grasse de pauvre qualité.

M. Bury:

Q. Avant de passer à autre chose; s'il fallait changer la définition de ce qui constitue un lignite, il faudrait d'abord s'entendre avec les Etats-Unis, n'est-ce pas?—R. Non.

Q. Dites-vous que le Canada n'a que simplement à dire: "Votre lignite ne peut entrer au pays en franchise que s'il contient tel pourcentage d'humidité? —R. Oui.

Q. Et la chose est faite?—R. Oui. Les fonctionnaires du département me disent que, théoriquement parlant, il ne peut y avoir aucune objection à ce que vous portiez le pourcentage à 8 p. 100. Il ne s'agit pas de prendre le diable à la gorge. On m'a dit qu'il serait absolument juste et scientifiquement exact de fixer le pourcentage à 8 p. 100. Le docteur Camsell lui-même en fixe le pourcentage à 10 p. 100.

Voici le quatrième sujet de plainte: Il se dessine un projet en ce moment—et on fait une campagne active dans les couloirs à ce sujet,—pour que l'argent voté par ce Gouvernement, ou par nous, soit dépensé dans le port de Vancouver pour l'installation de soutes à charbon afin de faciliter le commerce avec ces navires qui viennent chercher une cargaison de grain. Il me semble que nous avons épuisé notre patience, si nous devons être ainsi sacrifiés. On nous sacrifie aux intérêts des marchands d'huile combustible ou de lignite. On nous sacrifie en n'imposant pas un droit sur l'importation de l'huile combustible, en permettant l'entrée en franchise du lignite. Maintenant, on va nous demander de construire à nos frais des soutes à charbon qui compléteront notre ruine. Voici comment: ces soutes à charbon seront construites avec l'argent du Gouvernement et seront ouvertes à tous. Un navire à grain à destination irrégulière fait escale venant de la Chine ou du Japon, peut-être du Sud, et prend une cargaison de grain pour l'Europe. Dans tous les cas, il arrive sur lest. Au Japon, les femmes et les enfants extraient la houille; cette houille peut être chargée aux mêmes frais, et peut-être à des frais moindres que le lest. Leurs navires l'apporteront ici et le déchargeront dans ces soutes—la manutention en est plus facile que celle du lest —; ils en demanderont un prix ridicule qui rendra toute concurrence impossible. Maintenant, on dira: "Vous êtes en présence d'une situation économique." Du tout. Une situation économique ne nous effraie pas. Si ces soutes étaient construites par les gens de l'Alberta pour faciliter l'expédition du charbon de cette province ou de Crow's Nest à Vancouver, si ces soutes étaient construites par les gens de l'Alberta ou par le Gouvernement de cette province, ou par les gens de Crow's Nest, nous n'aurions rien à dire, nous sommes en mesure de subir cette concurrence. Dans ce cas, ce seraient des soutes privées. Les gens de Crow's Nest et les gens de l'Alberta, étant des gens d'affaires, ne permettraient pas à ces navires en cueillette de venir décharger du charbon à prix réduit. Le Gouvernement ne fera pas cela, car les soutes de l'Etat seraient ouvertes à tout le monde. Si la chose se faisait par des intérêts privés, nous ne protesterions pas. Nous pouvons subir une concurrence raisonnable de la part des gens de l'Alberta ou de Crow's Nest sous ce rapport, mais nous protestons lorsque notre argent est utilisé pour un commerce qui ruinera nos houillères.

M. Cantley:

Q. Une question. Le point nous intéresse autant que vous. Aujourd'hui, les règlements des Douanes permettent l'importation du charbon à Montréal, ou à Vancouver, de pays étrangers, et est déposé dans les soutes sans payer aucun droit. Ce principe est faux?—R. Oui.

Q. Et vous en souffrez?—R. Oui.

Q. Si ce point était réglé, vous ne seriez plus intéressé à la proposition que vous avez mentionnée?—R. Oui, mais c'est un autre aspect de nos malaises.

M. McLean (Melfort):

Q. Pourriez-vous nous dire combien coûte le charbon en Chine ou au Japon? —R. J'oublie en ce moment. J'avais les chiffres. Je sais que les navires de notre marine d'Etat avaient coutume d'en rapporter comme lest et l'utilisaient pendant le trajet; il y eut protestations alors et je fis cesser cette pratique. Ce sont les femmes et les enfants qui l'extraient et naturellemnt il coûte très peu.

Le Président:

Q. Quelle en est la qualité?—R. Je ne saurais dire.

M. CANTLEY: Il est de bonne qualité.

M. MCLEAN (Melfort): J'ai vu de la houille de la Chine sur la côte de l'Asie et elle coûtait très cher. Le charbon de la Colombie-Anglaise, je crois, aurait dû pouvoir subir la concurrence, mais ce charbon venait de la Chine.

Le TÉMOIN: Le Japon possède de vastes houillères d'accès facile. Je me souviens que dans la correspondance relative aux navires de l'Etat, les prix étaient mentionnés et ils étaient très bas.

M. McLean (Melfort):

Q. Une autre question sur ce sujet avant que M. Neill se retire. Vous avez parlé des navires qui apportent du charbon comme lest, des navires venant du Japon ou de la Chine, faisant escale à Vancouver pour prendre une cargaison de grain. Vous avez parlé de navires venant du Sud; aucun navire venant du Sud n'apporte du charbon?—R. Ils peuvent apporter du charbon de Frisco comme lest.

Q. Comment peuvent-ils apporter du charbon de Frisco si vous en exportez 300,000 tonnes à cet endroit?—R. Nous avons la concurrence, mais ils ont du charbon à cet endroit.

Q. Comment peuvent-ils apporter du charbon à vos mines lorsque vous en expédiez jusqu'à 300,000 tonnes par année?—R. Ils l'apportent comme lest.

Q. Il en coûterait trop si vous avez à expédier votre charbon à Frisco, comment alors pourraient-ils le rapporter comme lest; l'eau coûte beaucoup moins cher comme lest?—R. Ces navires à destination irrégulière prennent rarement l'eau comme lest, il leur faudrait prendre du sable.

M. MCLEAN: Le sable coûterait moins cher.

M. Bury:

Q. Ils ne pourraient pas acheter du charbon?—R. Non, peut-être. J'ai peut-être fait erreur dans ce cas, mais je sais que les intérêts houillers prétendent que l'on apportera du charbon. Ils l'apporteraient de la Virginie.

M. McLean (Melfort):

Q. Passant par Panama?—R. S'il leur en fallait comme lest, ils l'obtiendraient à très bon marché en Virginie, comme le prouvent les témoignages rendus devant ce Comité.

M. CANTLEY: Avant de passer à autre chose, je désire souligner les remarques du témoin. L'exportation du grain de Vancouver augmente régulièrement et elle augmentera rapidement dans un avenir rapproché jusqu'à ce que, à mon

[M. A. W. Neill.]

sens, la moitié de notre récolte de l'Ouest passe par le port de Vancouver en route pour les contrées d'Asie. Ces navires, au voyage de retour, rapporteront sans doute du charbon du Japon; pas tous, mais la plupart d'entre eux. Les navires qui font escale à Vancouver pour prendre une cargaison de grain, viennent quelquefois de Grande-Bretagne et rapportent une cargaison de charbon. La chose ne laisse pas de doute; le point soulevé est d'importance primordiale. Il n'est pas juste de permettre le déchargement en franchise de ce charbon dans les soutes de notre pays; les industries houillères de l'Est et de l'Ouest en souffrent nécessairement.

M. McLean (Melfort): Un mot sur ce point; se trouve-t-il une autre catégorie de marchandises que l'on importe dans ce pays et que l'on exporte après avoir payé les droits d'entrée?

Le Témoin: Importées pour l'entreposage, je suppose.

M. McLean (Melfort): Il y a une remise de droits de 99 p. 100 dans ce cas.

Le Témoin: Vous pouvez importer d'autres marchandises, du tabac, par exemple.

M. Cantley: Mais ces autres marchandises ne sont pas des produits du Canada et nous ne pourrions les produire.

M. McLean (Melfort): Quelques-unes pourraient être produites.

M. Cantley: Je prétends que cela est injuste vis-à-vis d'une industrie canadienne qui lutte pour son existence sur les côtes de l'Est et de l'Ouest du Canada.

M. McLean (Melfort): Vous forceriez ces navires à agrandir leurs soutes afin de prendre assez de charbon pour le voyage de retour. Vous n'améliorez pas votre condition.

Le Témoin: Nous ne nous opposons pas à cela. Nous ne voulons pas qu'ils apportent une cargaison de charbon comme lest.

M. McLean (Melfort):

Q. Qu'ils apportent une cargaison?—R. Oui.

Q. C'est une question tout autre. Mais s'ils apportent du charbon pour le marché local?—R. C'est du lest.

Q. Mais si ce charbon est mis en soute pour être rapporté et que d'autres navires s'approvisionnent à même ces soutes, le cas est bien différent. Supposons qu'ils le déposent sur les quais et que les navires le chargent de nouveau au départ?

M. Cantley: Si un autre navire s'approvisionne, les droits sur le charbon devraient être payés.

M. McLean (*Melfort*): Vous en faites une classe distincte.

M. Cantley: Bien des choses sont mises dans des classes distinctes pour rendre justice au pays.

Le Témoin: Je résume. Nous souffrons de la concurrence de l'huile combustible. Nous ne croyons pas que la fabrication du coke puisse nous être d'un grand secours, à cause de notre éloignement des marchés gazeifères. Nous souffrons de l'effet d'un tarif qui nous ferme le marché américain. Nous souffrons de l'importation de la houille grasse et du lignite des Etats-Unis et nous sommes menacés par la mise en soutes du charbon étranger. Ce sont là des faits; on ne peut les nier. Nous ne sommes que deux députés de la Colombie-Anglaise contre l'influence de 12 ou peut-être 14 députés de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, qui ne veulent pas entendre parler de la réduction de l'impôt sur le charbon. D'un autre côté, nous avons à lutter contre les intérêts manufacturiers, très bien représentés dans cette Chambre, et qui ne veulent pas d'un droit sur l'importation de l'huile combustible. Nous ne pouvons compter que sur la bienveillance du Comité et espérer qu'il prendra une décision sur certains de ces points dans son rapport afin de faire disparaître certains de nos griefs; je songe surtout à l'importation du lignite et à la mise du charbon dans les soutes. On pourrait au moins régler ces deux points, et si les

membres de ce Comité jugent à propos de faire des recommandations sur les autres sujets, ils peuvent compter sur notre entière gratitude.

M. Bury:

Q. Pourrait-on faire des améliorations sur l'île, à Vancouver par exemple, qui tendraient à réduire le prix de votre charbon, soit en perfectionnant l'outillage pour le chargement ou en établissant de nouvelles soutes?—R. J'ai discuté cette question avec les propriétaires de houillères et ils prétendent posséder l'outillage le plus moderne possible. Je sais que dans l'approvisionnement des navires, ils possèdent des voies élevées qui permettent de vider les wagons complets directement dans les navires.

Q. On ne saurait trouver mieux sur ce point?—R. La gravité attire le charbon dans le navire. On peut charger un navire en peu de temps. Ils amènent les wagons sur la voie élevée, des wagons de 35 tonnes, et les vident automatiquement dans le navire grâce à la gravité.

Q. Pendant que nous sommes sur ce point, est-ce que le charbon perd de sa valeur en le manipulant en grande quantité?—R. Non. Je suis au courant, car dans la petite ville que j'habite, Port-Alberni, je fais le commerce de détail du charbon. Il se fractionne un peu, mais moins que le charbon de la Nouvelle-Ecosse, si j'en juge par les témoignages rendus ici.

M. McLean (Melfort):

Q. Au point de vue de la mise en soutes, il vaut mieux qu'il ne se brise pas? —R. Pas pour le chauffage des chaudières, mais pour la mise en soute.

Q. Pour les fins de chauffage des chaudières, ce rapport dit que votre charbon est en morceaux si gros qu'il est difficile de le brûler.—R. Dit-on cela?

M. CANTLEY: C'est surprenant.

M. McLean (Melfort):

Q. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi votre charbon coûte si cher à l'entrée de la mine?—R. Parce que les puits sont si profonds et d'exploitation difficile; les couches ne sont pas très épaisses et il y a beaucoup de gaz. Je vois que l'on a fermé une partie d'une mine l'autre jour, à cause des explosions de poussier impossibles à expliquer.

Q. A quelle profondeur se trouveraient ces couches?—R. Je l'ignore. Les puits sont profonds, mais les couches sont minces.

Q. Environ quatre pieds?—R. A peu près.

Q. A quelle profondeur descendent les puits?—R. J'oublie en ce moment. Je suis descendu dans l'un de ces puits et la profondeur m'a semblé bien grande. Je n'ai aucune donnée pour en fixer la profondeur; je ne voudrais pas risquer une déclaration absurde. Mais on en considère la profondeur comme très grande.

Q. Vous ne savez pas si la mine est sous l'eau?—R. Dans le district de Nanaïmo, les puits vont jusque sous la mer, ce qui augmente le coût, car il faut descendre les hommes à un endroit, puis il leur faut marcher deux ou trois milles pour se rendre à leur travail; il faut ensuite ramener le charbon et poser des conduites d'air sur toute cette distance; tout cela augmente le coût de revient.

Q. Ne descend-on pas les hommes dans des wagonnets et ne les ramène-t-on pas de la même façon?—R. Peut-être; je l'ignore. L'énergie électrique n'existe pas partout, dans tous les cas. Je sais que dans le district de Nanaïmo les wagonnets sont tirés par des mules et des ponies.

Q. Pourquoi utilisez-vous beaucoup de charbon gallois?—R. J'ignore. Quand le *Niobé* était là, on utilisait le charbon de Comox. Pendant la guerre, un des représentants du Gouvernement britannique vint à Port-Alberni et me demanda, car j'étais le seul marchand de charbon de l'endroit, si je pouvais les approvisioner de charbon et je répondis: "Quelle sorte de charbon désirez-vous?". Il répondit: "Du charbon de Comox, pas autre chose." Je lui demandai pourquoi.

Il répondit: "A cause de sa valeur pour le chauffage des chaudières; il n'a de supérieur que le meilleur charbon gallois."

M. Gershaw:

Q. Est-ce que le charbon qui vient de la Chine est utilisé pour les fins domestiques dans la ville de Vancouver?—R. Il n'en vient pas de Chine. Nous craignons simplement qu'il en vienne lorsque les soutes à charbon seront construites. Lorsque les navires de l'Etat ont amené du charbon, ils l'ont utilisé eux-mêmes.

M. McLean (Melfort):

Q. Une autre question. Il y a un marché énorme pour le charbon sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, atteignez-vous ce marché?—R. Pas que je sache.

Q. Le Chili ou le Pérou?—R. Je veux bien croire que le marché existe dans ces pays. Peut-être le docteur Camsell pourrait-il vous fournir le renseignement. Il a dit qu'un marché existait dans le Sud; parlait-il du Mexique ou du Pérou? Avez-vous le renseignement, docteur? Dans le rapport du ministère des Mines, il dit qu'il existe un marché, soit au Mexique, soit au Pérou.

Q. Le Chili et le Pérou ont acheté beaucoup de charbon britannique depuis nombre d'années?—R. Peut-être s'agit-il de ces pays. Je sais que l'on exporte du charbon dans le Sud.

M. Armstrong:

Q. Si vous en avez fini avec vos remarques, monsieur Neill, je désire vous poser une question. Parmi les mines d'anthracite de la Colombie-Anglaise, s'en trouve-t-il à proximité de la mer?—R. Non. Le docteur Camsell serait mieux au courant que moi, mais je crois que le seul anthracite de la Colombie-Anglaise se trouve à Banff et il a dit, je pense, que la mine était fermée.

M. CAMSELL: La houillère Ground Hog dans le nord de la Colombie-Anglaise se trouve à 150 milles de la côte.

Le PRÉSIDENT: Est-elle en exploitation, docteur?

M. CAMSELL: Non.

M. ARMSTRONG: Est-ce celle que possède M. Scott?

M. CAMSELL: Oui.

M. ARMSTRONG: C'est la houillère dont je voulais parler. M. Scott a des intérêts dans cette houillère depuis plusieurs années. C'est une houillère considérable et l'anthracite y est de première qualité. Je me demandais s'il valait la peine d'exploiter cette houillère. Monsieur Camsell, vous savez, je crois, que cette houille est de première qualité?

M. CAMSELL: La qualité en est assez bonne.

M. ARMSTRONG: Il existe une houillère d'anthracite à moins de 160 milles de la côte du Pacifique, une houillère considérable, n'est-ce pas?

M. CAMSELL: C'est une houillère considérable, oui.

M. ARMSTRONG: Et le charbon y est de très bonne qualité?

M. CAMSELL: La qualité en est assez bonne.

M. ARMSTRONG: La compagnie qui possède une grande partie de cette houillère désire ouvrir un marché. Elle est prête, je crois, à construire une voie jusqu'à la côte. Serait-il possible de transporter ce charbon à la côte, de le placer dans les navires et de l'amener à Montréal ou Québec? Avez-vous une idée de ce qu'il en coûterait?

Le TÉMOIN: Je ne saurais répondre pour ce qui est de la houillère de Ground Hog. J'ai pris le cas de nos propres houillères et j'en ai fixé le coût du transport au minimum, à $5 la tonne pour une quantité considérable. Le prix ordinaire de gros est de $6.70 environ, je pense. J'ai vu les autorités de la marine marchande du Gouvernement canadien et on m'a dit que le prix minimum de transport serait de $5 la tonne; il coûterait donc $10.00 la tonne rendu à Montréal. On

ne pourrait le transporter à Toronto car les navires ne sauraient remonter jusque-là. Mes renseignements indiquent que l'on peut transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse pour 80c. la tonne pendant les mois d'été et la concurrence est forcément impossible.

M. CANTLEY: M. Armstrong parle de l'anthracite.

M. Armstrong:

Q. Je ne parle pas de la houille grasse, je parle en ce moment de l'anthracite; vous n'avez pas de renseignements?—R. Non.

M. CANTLEY: Il faudrait ouvrir une autre houillère.

M. ARMSTRONG: C'est vrai. Ces gens sont prêts à ouvrir cette houillère et à construire une voie jusqu'à la côte.

M. BURY: C'est là l'inconvénient; il serait peu sage, je pense, d'ouvrir une autre houillère.

Le TÉMOIN: Docteur Camsel, où la houillère de Ground Hog trouverait-elle un débouché sur la côte?

M. CAMSELL: Il leur faudrait ou descendre pour atteindre la voie du Grand-Tronc-Pacifique à Hazelton, ou se rendre à l'embouchure de la rivière Naas.

M. ARMSTRONG: Ce n'est pas la houillère dans laquelle M. Scott possède des intérêts, elle ne s'appelle pas Ground Hog.

M. CAMSELL: C'est dans la région de Ground Hog.

Le PRÉSIDENT: Quelle est l'étendue de la houillère de Ground Hog, docteur Camsell?

M. CAMSELL: Je ne saurais dire en ce moment. Ce renseignement fait partie des recherches que je fais pour vous.

M. Cantley:

Q. Quel est le tarif de transport de votre charbon de Vancouver à San-Francisco?—R. Je ne saurais dire.

Q. Vous devriez alors vous joindre à nous pour demander l'imposition d'un droit sur le charbon pour l'approvisionnement des navires?—R. Oui.

Le Comité s'ajourne à 1 heure de l'après-midi pour reprendre sa séance à 3 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit à trois heures sous la présidence de M. Lapierre.

Le PRÉSIDENT: Nos visiteurs (les premiers ministres provinciaux) voudront bien prendre un siège ici à cette table. Nous serons heureux de les avoir à nos côtés.

La séance est ouverte.

Messieurs, je désire remercier les premiers ministres pour la visite qu'ils font à ce Comité. Nous comprenons la gravité de la situation sous le rapport du problème du combustible, mais ce problème n'est pas insoluble. Nous croyons cependant que sa solution sera rendue plus facile par la coopération des différentes provinces. Les membres de ce Comité ont exprimé l'idée de profiter de votre séjour à Ottawa pour tenir une conférence. Nous serons heureux d'entendre toute suggestion ou tout exposé de politique qui pourrait nous aider dans la solution du problème que constitue la question du combustible. C'est un problème dont s'occupe ce Gouvernement, un problème qui a fait l'objet d'une enquête au cours des deux ou trois dernières sessions du Parlement, et nous en venons maintenant à la conclusion qu'il est facile de le régler avec l'aide des provinces. Je demanderai maintenant à M. Baxter de nous exposer toute politique ou suggestion susceptible de nous aider dans notre travail.

L'hon. M. J.-B.-M. Baxter (Premier ministre du Nouveau-Brunswick): Monsieur le Président, je suis heureux de voir que le Comité siège cet après-midi et nous a invités à assister à la séance.

La Conférence des premiers ministres réunis ici depuis quelques jours a préparé une résolution sur cette question du charbon. Je ne l'ai pas sous la main, mais on vous la soumettra en temps opportun comme expression formelle des vues de la Conférence. L'honorable M. Rhodes, de la Nouvelle-Ecosse, sera ici plus tard, bientôt j'espère; je sais qu'il désire une entente en vue d'une conférence d'experts spéciaux qui exposeraient les vues de la Nouvelle-Ecosse devant ce Comité à une date ultérieure.

Si vous me pardonnez de prendre quelques minutes de votre temps, ce ne sera pas long, je veux exposer nos vues relativemnt aux houillères du Nouveau-Brunswick.

D'abord, je dirai que relativement à cette question de la production et de la consommation du charbon, l'île du Prince-Edouard ne contient pas de charbon, le Nouveau-Brunswick en contient peu en comparaison de la Nouvelle-Ecosse, et cependant les provinces Maritimes sont unanimes sur la question de ces houillères. Nous espérons qu'il sera possible d'expédier le charbon des provinces Maritimes plus loin au centre du Canada, afin de vaincre la concurrence sur nos marchés domestiques. On obtiendra ce résultat surtout en adoptant une politique du genre de celle-ci: on fera disparaître la plupart des difficultés qui sans doute existent dans les provinces Maritimes afin d'utiliser les produits naturels dont le reste du Canada a besoin. Il s'agit simplement de placer ces produits à la portée de ceux qui en ont besoin.

J'ai des suggestions à faire relativement au Nouveau-Brunswick; d'autres s'occuperont plus particulièrement de la Nouvelle-Ecosse.

Relativement au charbon de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, vu le préjugé qui existe contre l'emploi de la houille grasse et la préférence accordée à l'anthracite dans les grandes villes de l'Est du Canada, je dirai qu'il est peut-être difficile de convaincre les gens qu'ils devraient utiliser la houille des provinces Maritimes. Mais si l'on convertit la houille en coke, les gens obtiennent un combustible beaucoup supérieur à l'anthracite et plus propre; un combustible produit entièrement dans les limites du Dominion, ce qui constitue un des aspects les plus importants de la question.

Maintenant, la fabrication du coke ne peut se faire aux houillères de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, car le gaz produit ne peut être utilisé que dans les villes du Canada, La fabrication du coke donne d'autres sous-produits que l'on peut utiliser un peu partout, mais le gaz ne peut servir que dans les villes.

Le problème présente deux aspects: d'abord, il faudrait aider une ou plusieurs compagnies à établir des fours dans les centres les plus importants de l'Est du Canada. Ensuite, il faudrait transporter la houille grasse, matière première, à ces centres. En premier lieu, il faut venir en aide à l'industrie jusqu'à ce que les gens soient convaincus que le combustible produit est au moins l'égal de tout autre sur le marché.

La question du transport est un des facteurs importants. Vous avez le même problème lorsqu'il s'agit d'utiliser le charbon de l'Alberta dans les centres de l'Est. Les provinces de l'Est sont en faveur de cette expérimentation. Comparativement parlant, le problème de l'Alberta est plus sérieux que celui des provinces Maritimes, à cause des distances plus grandes.

Le problème, au point de vue du Nouveau-Brunswick, est en tout point celui de la Nouvelle-Ecosse. Les houillères de la Nouvelle-Ecosse sont à proximité de la côte, et vous pouvez expédier par eau pour la plus grande partie de l'année. Dans le Nouveau-Brunswick, nos houillères se trouvent à peu près au centre de la province et sont atteintes par les voies du réseau National du Canada et celles du Pacifique-Canadien; ces houillères doivent donc compter sur les chemins de fer; il ne peut en être autrement.

Le Parlement a jugé à propos, et les gens des provinces Maritimes, je pense, approuvent la décision du Parlement, d'imposer un droit sur l'importation de la houille menue, afin de fermer le marché des provinces Maritimes aux producteurs américains; et aussi pour nous aider à envahir le marché d'Ontario. Ce tarif a été utile; il le serait probablement davantage s'il était plus élevé. Je ne discuterai pas ce point maintenant. Il suffit de dire qu'une vaste partie de l'Ontario ne peut aujourd'hui s'approvisionner aux houillères des provinces Maritimes; cependant, on y emploie de la houille grasse. Conséquemment, les gens de cette partie du pays contribuent au trésor public en acquittant les droits d'importation. C'est un fardeau pour cette province du centre du moins.

Si l'on voulait utiliser le revenu ainsi créé, de façon à réduire le coût du transport des provinces Maritimes à certains points de l'Ontario, on consacrerait à un usage très pratique le revenu du droit actuel, car on conserverait ainsi le marché canadien pour le producteur canadien et l'on aiderait au développement d'une industrie du pays.

Je désire ajouter un mot ou deux sur la question des tarifs de transport. Il y a quelques années, on a tenté un effort — l'expérimentation ne dura pas longtemps, — pour utiliser le charbon du Nouveau-Brunswick. On l'utilise dans cet édifice en ce moment, je pense. Le Gouvernement fédéral accorda une allocation d'un cinquième d'un cent par tonne milliaire pour réduire le coût du transport; la distance fut limitée à 250 milles, de sorte que l'allocation maximum ne pouvait dépasser 50c. la tonne et elle aurait pu être moindre.

En ce moment, le tarif de Minto à Québec, distance de 400 milles, *via* le *C.N.R.*, est de $2.55 par tonne.

A Sherbrooke, *via* le *C.P.R.*, distance de 386 milles, il est de $2.75.

A Montréal, *via* le *C.P.R.*, distance de 492 milles, le tarif est le même, $2.75.

A Ottawa, *via* le *C.P.R.*, distance de 603 milles, le tarif est de $3.25.

On me dit que cette réduction de 50c. par tonne sur ces tarifs, permettrait à la houillère *Minto* de subir effectivement la concurrence du charbon américain à Montréal et à Ottawa.

Vaut-il la peine de s'en occuper, messieurs? Est-ce demander beaucoup?

Je n'ai pas besoin de dire au Comité qu'une longue discussion eut lieu sur la question du tarif de $7 pour le transport du charbon de l'Alberta. Nous ne nous plaignons aucunement de cela. Je désire simplement souligner ce que cela signifie, au point de vue de la houillère de Minto. S'il nous fallait transporter du charbon de l'Alberta à Toronto, distance de 2.053 milles, vous auriez un tarif de .341 cents par tonne milliaire. Si l'on appliquait le même tarif à Québec, comme je l'ai déjà dit, nous aurions un tarif de $1.38 au lieu de $2.55. A Sherbrooke, au lieu de $2.75, nous aurions $1.32. A Montréal, $1.68 au lieu de $2.75. A Ottawa, $2.06 au lieu de $3.25. Conséquemment, lorsque nous suggérons une réduction pour une distance de 250 ou 300 milles, et un cinquième de cent par tonne milliaire, et demandons au pays de payer cette partie du coût du transport, nous demandons moins que la somme nécessaire pour apporter le charbon de l'Alberta à Toronto.

M. ARMSTRONG: A un tarif de $7, dites-vous?

L'hon. M. BAXTER: Oui. Nous demandons beaucoup moins; et nous demandons que l'on songe à nos houillères; non au détriment des autres, mais simplepour aider au développement d'une industrie très utile et profitable du Nouveau-Brunswick.

A la mine *Minto*, les conditions présentes ne sont pas du tout satisfaisantes; les taux de fret local sont trop élevés. Je ne voudrais rien dire de trop au sujet de la concurrence avec le charbon de la Nouvelle-Ecosse; nous ne voulons aucunement nuire à ces charbonnages. Mais le charbon de la Nouvelle-Ecosse peut atteindre par mer des localités du Nouveau-Brunswick et s'y vendre à meilleur marché que celui de la mine *Minto*. Nous ne voulons pas nous plaindre de cela. Nous ne voulons pas empêcher la Nouvelle-Ecosse de vendre une plus grande

quantité de charbon; mais ce que nous voulons, c'est que le Nouveau-Brunswick ait la chance lui aussi, si possible, de vendre plus de charbon.

Il me semble que le marché canadien est assez vaste, et, comme l'a dit aujourd'hui le premier ministre Ferguson, il peut être opportun qu'une partie du Canada accepte un certain désavantage, afin que tout le pays en retire un bénéfice commun, et que les liens qui unissent le territoire ne soient pas seulement politiques, mais aussi commerciaux.

Je vous remercie de votre attention.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez aucune répugnance à répondre à quelques questions?

L'hon. M. BAXTER: Dans la mesure de mes connaissances.

Le PRÉSIDENT: Une plus grande production dans vos mines des provinces Maritimes pourrait-elle favoriser une réduction dans le prix de revient?

L'hon. M. BAXTER: Je le suppose, mais je crois qu'il vaudrait mieux demander cela aux experts qui doivent comparaître plus tard. Je ne puis parler de choses que je ne connais pas parfaitement. Je sais qu'il en serait ainsi pour la mine *Minto*, mais je ne puis rien dire au sujet des mines de la Nouvelle-Ecosse.

M. ARMSTRONG: Nous avons entendu des représentants du Pacifique-Canadien et du réseau National du Canada sur l'emploi par ces réseaux du charbon extrait des mines de l'Est. Pouvez-nous nous donner une estimation de la quantité qui provient de la mine *Minto*?

L'hon. M. BAXTER: Je ne puis le dire. J'ai demandé un mémoire à ce sujet, et l'on m'a remis un certain document. Je sais que le Pacifique-Canadien a un contrat avec la mine *Minto* pour livraison de 100,000 tonnes de charbon criblé. J'ai maintes fois soulevé cette question de l'approvisionnement de nos chemins de fer par nos mines, et l'on m'a référé bien souvent à M. Britt, l'expert du combustible; et celui-ci persiste à dire que le charbon de la Pennsylvanie donne un meilleur rendement en parcours, et ce charbon est transporté par eau jusqu'à un chemin de fer étranger, puis ensuite sur leur propre voie. Je suis forcé d'accepter la déclaration de M. Britt sans pouvoir la contrôler moi-même.

Il y a aussi la question du changement à faire aux grilles des foyers, je ne puis expliquer cela en détail, afin de consumer le charbon *Minto*. On me dit, d'après les employés du réseau National du Canada, que le charbon *Minto* est meilleur pour le service rapide des voyageurs que pour le transport des marchandises, celui-ci nécessitant de longs stationnements. Dans tous les cas, il a été suffisamment démontré que le charbon *Minto* peut être employé à toutes fins dans le service des chemins de fer; il s'agit simplement de savoir s'en servir.

Or, il y a quelque chose d'anormal dans notre politique générale, puisque le Pacifique-Canadien ou toute autre personne peut importer du charbon et s'en servir au détriment du nôtre.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous fait une enquête sur le prix de chacun de ces charbons?—R. Non.

Q. Au sujet du prix payé par le Pacique pour ce charbon?—R. Non.

M. Bury:

Q. Y a-t-il au Nouveau-Brunswick un comité ou un corps quelconque pour étudier avec soin ces questions, les considérer à fond dans le but de soumettre un plan au Gouvernement fédéral?—R. Le seul corps qui s'en occupe officiellement est le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Q. Vous n'avez pas de comité du combustible ou un comité spécial?—R. Non, c'est le Gouvernement en général qui s'en occupe, et il n'y a pas d'organisation spéciale. Je puis vous dire sous quel aspect le Gouvernement considère cette question: Il y a quelques mois seulement, les propriétaires de mines sont venus nous demander de réduire le tantième des droits sur le charbon, et nous n'exigeons

pour ce droit que 10c. la tonne, tandis que ce même droit est beaucoup plus élevé dans la Nouvelle-Ecosse.

Q. Connaissant les conditions locales, la province pourrait obtenir à meilleur compte tous les renseignements voulus sur les taux de fret et les voies commerciales possibles, les différents facteurs qui maintiennent les prix élevés; en se basant sur cette connaissance des faits dans son propre territoire, la province serait mieux préparée pour rédiger un rapport, faire un exposé succinct et complet de son point de vue, de régler le problème du combustible conformément à ses besoins et à ceux de ses mines de charbon?—R. Je ne sais rien à ce propos. Les propriétaires de mines désirent vivement vendre leurs produits et peuvent plus facilement vous exposer ces faits sans l'intervention des autorités provinciales. Ils savent exactement quels sont les taux de fret. Vous pouvez les apprendre des chemins de fer et des propriétaires de mines. Tout ce que nous pouvons faire est de demander cela, et vous pouvez le demander et établir ces frais.

Q. Je croyais que la province pouvait étudier les taux dans son territoire; par exemple, ce Comité est constitué pour un intervalle limité, vu que nous devons terminer notre travail pour la prorogation de la Chambre, et nous nous efforçons de régler cette grande question. La Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Alberta et la Colombie-Anglaise seraient mieux en mesure et auraient plus de temps pour étudier ces questions. Nous ne pouvons voir aussi complètement les détails que les provinces seraient en mesure de le faire.—R. Vous aurez d'autres renseignements dans une couple de jours. Vous aurez des experts de la Nouvelle-Ecosse à ce sujet.

M. Cantley:

Q. Je suggère que M. Neill dise à nos amis de l'extérieur quelles sont les démarches entreprises par la province de l'Alberta, quelle est l'opinion du public au sujet de l'emploi du charbon de cette province, et le dossier que celle-ci a présenté pour ajouter aux renseignements possédés déjà par le Gouvernement.—R. Au sujet des renseignements relatifs au Nouveau-Brunswick, je suggère que vous demandiez le témoignage de sir Thomas Tate. Il a des intérêts dans une mine et pourrait vous dire les frais d'extraction et de transport, et il n'aurait qu'à prendre le train pour venir ici de Montréal.

M. Armstrong:

Q. Monsieur Baxter voulez-vous être assez bon de dire au Comité la quantité de charbon que le Pacifique-Canadien achète des mines du Nouveau-Brunswick? —R. Je pourrai vous donner cela.

Q. Et pensez-vous que ce réseau pourrait démontrer qu'il est possible d'acheter du charbon à des prix pouvant faire concurrence au charbon américain?—R. Je ne puis savoir cela à moins d'en être informé moi-même par ce réseau.

Q. Avez-vous une suggestion à faire au sujet de la loi contre le *dumping* pour empêcher les rabais illégaux, et au sujet de la taxe de vente à imposer aux exportateurs de charbon des Etats-Unis?—R. Vous posez cette question à un homme convaincu des mérites d'un tarif de protection.

Q. Je suis d'avis que le Comité devient de plus en plus protectionniste. C'est une question importante. Avez-vous quelques suggestions?—R. Il n'y a pas d'autres moyens que la protection. Les Etats-Unis se servent du tarif et l'appliquent sans pitié contre nous. Au Nouveau-Brunswick, nous fabriquons aujourd'hui à peine un baril de chaux en comparaison de ce qui était fabriqué il y a trente ou quarante ans, et cela à cause du mur tarifaire imposé par nos voisins au détriment des chaufourniers canadiens. La chaux est maintenant produite à Portland, au lieu de l'être dans le Nouveau-Brunswick. Si nous voulons que notre charbon soit utilisé, il faut appliquer le même remède.

Q. Quelles suggestions avez-vous à offrir au sujet de la revision du champ d'action de l'Office fédéral du combustible, dans le but de lui donner une orienta-

tion nationale au lieu des activités provinciales qui l'ont caractérisé jusqu'à présent?—R. Mon attention n'a pas été dirigée dans ce sens jusqu'à présent, et je n'ai aucune suggestion à faire.

M. Bury:

Q. Votre charbon est bitumineux et, par conséquent, il faudrait le passer aux cokeries avant de l'employer pour usages ménagers?—R. On peut consumer directement le charbon *Minto*; il convient parfaitement bien pour chauffer les bouilloires, mais dans un milieu accoutumé à employer l'anthracite, il serait préférable de le transformer en coke, au lieu de demander aux gens d'employer un charbon à longue flamme dans des conditions probablement mauvaises.

Q. Vous suggérez un droit de cinquante cents sur le charbon américain importé; puis vous demandez de tenir compte spécialement des revenus dérivés de cette source pour en faire une sorte de subvention devant aider au transport du charbon des provinces Maritimes. Si ce droit avait pour effet de faire vendre le charbon des provinces Maritimes à la place du charbon américain, votre charbon recevrait une subvention? Ce droit serait-il assez élevé pour fournir un fonds de subvention et en même temps faire disparaître le charbon américain de ce territoire en particulier?—R. Il n'y aurait pas de subvention payée aux propriétaires.

Q. Je ne parle pas d'une subvention aux propriétaires de mines?—R. Vous voulez dire un fonds pour payer cette subvention?

Q. Oui?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Monsieur Baxter, vous dites que si la réduction dans les taux de chemin de fer était de cinquante cents la tonne, vous seriez capables de concurrencer le charbon américain sur le marché de Montréal. Puis-je demander quels sont les efforts que vous avez faits pour obtenir cette réduction de taux de chemins de fer?—R. Je ne connais rien des efforts faits par les propriétaires de mines. Je suppose qu'ils ont fait tout ce qui était possible de faire. J'ai obtenu mes renseignements d'eux-mêmes. Je leur ai demandé quelles concessions étaient nécessaires pour leur permettre de s'emparer du marché, et ils m'ont assuré qu'ils pourraient le faire avec cette aide.

M. Cantley:

Q. Les houillères *Minto* sont-elles situées sur la ligne du Pacifique?—R. Sur les deux réseaux; quelques mines sont raccordées à un réseau, et d'autres sont situées sur l'autre.

Q. J'ai compris que vous aviez dit que le Pacifique n'achetait pas de charbon des mines *Minto*?—R. Il en achète.

Q. Combien?—R. Je ne sais pas combien; je n'ai pas les chiffres.

Q. Quels sont les faits au sujet du réseau National du Canada?—R. Ce réseau a des contrats exclusifs qui exigent l'emploi en partie du charbon de la Nouvelle-Ecosse et partie du charbon *Minto*.

Q. Il n'importe pas de charbon pour les provinces Maritimes?—R. Non

Q. Connaissez-vous le rendement moyen d'un mineur dans les mines *Minto*? —R. Non, je ne connais rien de ces détails.

Q. Connaissez-vous le coût de production?—R. Tout ce que je sais, c'est que le coût pour la province du Nouveau-Brunswick est entre $2,000 et $5,000. Comme vous le savez, les hommes se plaignent des conditions de travail et des salaires, et nous avons nommé une commission d'enquête, et je ne doute pas que cette commission ait obtenu de bons renseignements à ce sujet.

M. Armstrong:

Q. Vous pouvez extraire de bien plus fortes quantités de charbon?—R. Sans aucun doute.

M. Howden:

Q. Les gens des provinces Maritimes sont-ils disposés à payer une somme additionnelle de 50c. pour couvrir les droits sur leur propre charbon?—R. Ils devront probablement le faire, parce que toute l'histoire revient à dire que plus vous êtes près de la sortie des mines, plus vous devez payer. Je sais que nous payons plus à Saint-Jean (N.-B.), pour le charbon de la NouvelleEcosse qu'en bien des endroits plus éloignés.

Q. Je crains une vive protestation de la part de l'Ontario?—R. Je ne le crois pas.

Le Président:

Q. Est-il possible de réduire le coût de production?—R. Je ne sais; je ne le crois pas. Il est impossible de tondre encore plus sur la main-d'œuvre.

Q. Dans les provinces Maritimes, la production du charbon augmente-t-elle? N'y a-t-il pas eu une augmentation considérable?—R. Il y a eu diminution dans la région Minto. Je ne puis vous donner les statistiques à ce sujet.

M. Armstrong:

Q. Combien d'hommes sont employés dans ces mines?—R. Les mines *Minto*?

Q. Oui?—R. Je ne puis le dire; plusieurs centaines.

M. Bury:

Q. Monsieur Baxter, la preuve faite devant la commission devrait nous donner ces détails?—R. Je le présume. Elle avait des pouvoirs très étendus, et elle a établi le coût et tous autres détails.

Le Président:

Q. On peut trouver les chiffres dans le rapport?—R. Je le crois.

M. Armstrong:

Q. Il n'y a pas de doute, monsieur Baxter, qu'à titre de premier ministre de votre province, vous ne soyez heureux de favoriser toute proposition qui pourrait venir en aide à cette industrie dans l'Est et dans l'Ouest?—R. Voulez-vous répéter votre question?

Q. Sans doute vous seriez heureux de favoriser toute proposition de nature à développer l'industrie charbonnière dans les provinces de l'Est comme dans l'Ouest?—R. Sans doute. Notre opinion est que le problème du combustible concerne tout le Canada, qu'il intéresse tout le territoire du Dominion, et qu'il faut aider également l'Est et l'Ouest pour obtenir un maximum de développement. Il s'agit simplement d'appliquer convenablement cette aide.

Le PRÉSIDENT: Mais votre province serait tout disposée à coopérer avec le Gouvernement fédéral?

L'hon. M. BAXTER: Si vous voulez dire par là que ma province serait disposée à dépenser encore plus, je puis vous répondre que nous n'avons plus rien à dépenser; nous venons ici pour obtenir plus. Nous ne pouvons actuellement faire face à nos dépenses.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant M. Douglas de la Nouvelle-Ecosse. Nous aimerions entendre les suggestions de M. Douglas.

L'hon. M. DOUGLAS: Je n'ai pas l'intention d'être long. M. Rhodes, le premier ministre, regrette beaucoup de ne pouvoir être ici cet après-midi; il m'a demandé de venir présenter ce message à votre Comité: nous serions heureux d'envoyer notre ministre et notre sous-ministre des Mines la semaine prochaine, si cela convenait au Comité, pour donner en détail tous les renseignements que vous désirerez au sujet de la Nouvelle-Ecosse. On vous a déjà présenté tout imprimé le factum des demandes de la Nouvelle-Ecosse, ou du moins les commissions antérieures sur le combustible ont eu ce factum et l'ont étudié, sans doute pour préparer leurs conclusions. Il est très à propos de vous présenter de nouveau les demandes de la Nouvelle-Ecosse.

Je puis dire que dans les conférences entre les premiers ministres provinciaux tnues ces jours derniers, trois choses ont été acceptées:

La première est celle-ci: le temps est arrivé où nous devrions avoir une politique nationale au sujet du combustible, ou faire nos efforts pour trouver cette politique. Notre devise devrait être: "Le charbon canadien pour l'usage des Canadiens". Dans ce but, il a été fait deux propositions. L'une est de changer le caractère du charbon en le transformant en coke pour qu'il puisse prendre la place de l'anthracite américain dans le centre de l'Ontario; l'autre proposition se rapporte aux taux de transport.

Mon opinion au sujet de la question du transport n'est pas tout à fait conforme à celle de M. Baxter, mais elle est dans le même sens.

La subvention qui a été en vigueur, telle que je la comprends, était sous forme d'un rabais d'un cinquième de cent par tonne milliaire sur tout le charbon expédié à l'ouest de la Rivière-du-Loup; ce rabais ne s'appliquait pas aux localitées à l'est, mais seulement à l'ouest de la Rivière-du-Loup.

L'hon. M. FERGUSON: Il ne peut y avoir de discussion à ce sujet, la chose est connue publiquement.

L'hon. M. DOUGLAS: Oui. Mais à notre point de vue dans la Nouvelle-Ecosse, je puis dire que cette subvention nous a permis de vendre 100,000 tonnes de charbon dans des territoires entièrement nouveaux pour nous. Cependant, à notre avis, le taux de cinquante cents la tonne, le maximum de la subvention applicable pour toute distance, devrait être augmenté jusqu'à 75c. et $1 la tonne, afin d'agrandir notre marché vers l'ouest. De plus cette subvention ne s'appliquait qu'au charbon expédié par voie ferrée. Nous croyons, en Nouvelle-Ecosse, que si elle s'appliquait au charbon expédié en bateaux à Montréal pour y être transbordé dans d'autres vaisseaux, nous pourrions expédier plus de charbon par eau en amont de Montréal et sur les Lacs.

De plus encore, cette subvention ne s'applique pas au charbon vendu aux chemins de fer, et en conséquence, les voies ferrées n'emploient pas à l'ouest de la Rivière-du-Loup la quantité de charbon qu'elles pourraient acheter de nous autrement.

L'hon. M. FERGUSON: Je crois que vous avez dit à la conférence que votre production normale était de six millions de tonnes; cette production a baissé dernièrement. Quelle proportion de cette quantité va aux chemins de fer?

L'hon. M. DOUGLAS: Cette année les chemins de fer utiliseront environ un million et demi de tonnes de notre charbon.

L'hon. M. FERGUSON: Et il n'y a rien pour aider. Jusqu'à quel point s'applique cette subvention; est-ce pour tout charbon ou pour celui qui est expédié en dehors de votre province?

L'hon. M. DOUGLAS: Au charbon transporté par chemin de fer au-delà de la Rivière-du-Loup. Cet endroit est le point où elle commence à s'appliquer. Nous disons qu'elle devrait également s'appliquer au charbon utilisé par les chemins de fer, ainsi qu'au charbon transbordé à Montréal en destination des localités situées à l'ouest de ce dernier endroit, lorsqu'il est transporté ensuite dans des vaisseaux plus petits.

M. BURY: Vous ne demandez pas de l'appliquer à l'est de la Rivière-du-Loup?

L'hon. M. DOUGLAS: Non, pas du tout.

Le PRÉSIDENT: C'est là que cesse la concurrence avec le charbon américain?

L'hon. M. DOUGLAS: Oui. La concurrence commence à l'ouest de la Rivière-du-Loup.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'où pourriez-vous expédier votre charbon, monsieur Douglas, avec la subvention du Gouvernement, à l'ouest de Montréal?

L'hon. M. DOUGLAS: Je ne puis vous donner le point exact, mais dans le nord de l'Ontario nous sommes allés plus loin qu'auparavant. Il y a un certain endroit où commence la concurrence avec le charbon américain, et alors nos consignations disparaissent.

L'hon. M. FERGUSON: Je crois que dans le centre de l'Ontario, vos consignations ont pénétré jusqu'à 150 milles, et dans le nord, plus loin encore.

L'hon. M. DOUGLAS: Le point où commence la concurrence avec la charbon américain se trouve reculé vers l'ouest; chaque sou de la subvention contribue à ce recul.

M. ARMSTRONG: Nous avons entendu ce matin M. Cuttle de la Compagnie de navigation *Canada*, et il nous a laissé entendre qu'il nous donnerait un taux de transport de Montréal à Toronto et Hamilton, par exemple, 70c. la tonne, si je me rappelle bien. Ce taux ne comprendrait pas le déchargement à Montréal des gros vaisseaux venant de votre province, ni le déchargement à Toronto ou Hamilton. Ce taux serait-il favorable à la vente du charbon dans ces deux villes?

L'hon. M. DOUGLAS: Il aiderait certainement; le taux, la manutention et les conditions du transbordement sont des facteurs importants, et voici comment les choses se passent: les vaisseaux de 12,000 à 14,000 tonneaux, qui servent actuellement à transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal l'apportent en ce dernier endroit pour environ 50c. la tonne.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'aux quais de Montréal?

L'hon. M. DOUGLAS: Oui. Les taux ont été plus bas déjà, mais parfois aussi plus élevés.

M. ARMSTRONG: Bien, à ce taux, les frais réels ne dépasseraient pas $1.25 la tonne, y compris le chargement et le déchargement. Or, les facilités de manutention dont nous ont parlé les témoins qui ont comparu devant le Comité permettraient de charger le charbon pour quelques sous la tonne de cinq à huit sous, et le déchargement coûterait encore moins cher. Que pensez-vous de cette proposition? Ne pourriez-vous faire le transport à meilleur marché que ce taux ou pour ce prix et rendre le charbon à Toronto et Hamilton?

L'hon. M. FERGUSON: J'ai compris dans ce qu'a dit M. Douglas que $6.55 la tonne était le prix de votre charbon livré au consommateur de Montréal, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Les représentants des mines de la Nouvelle-Ecosse nous laissent entendre qu'ils sont prêts à livrer leur charbon à Montréal pour $5 la tonne, pourvu qu'il s'agisse d'une quantité considérable.

L'hon. M. FERGUSON: Je citais les chiffres donnés par M. Douglas lors de notre conférence: 55c. pour le transport, puis $6 pour le charbon. A moins d'extraire le charbon de la Nouvelle-Ecosse pour moins de $5, je ne vois aucun moyen d'en augmenter la consommation dans l'Ontario.

M. ARMSTRONG: Cet homme nous a déclaré clairement qu'il était prêt à accepter une proposition basée sur $5 la tonne, si le volume était suffisant.

L'hon. M. FERGUSON: Pour une production très considérable?

M. ARMSTRONG: Oui. Alors, prenons, par exemple, les vaisseaux qui transportent le grain à Montréal. Ils reviennent pour la plupart à vide. Pourquoi ne pourraient-ils rapporter du charbon avec avantage?

L'hon. M. FERGUSON: A mon sens, monsieur Armstrong, le problème à résoudre ne se rapporte pas au transport; les taux de fret du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal ne sont pas excessifs; c'est le coût du charbon lui-même qu'il faut réduire. Je ne crois pas que vous puissiez le vendre en Ontario sur cette base.

Le PRÉSIDENT: En concurrence avec le charbon américain.

L'hon. M. FERGUSON: Oui.

M. ARMSTRONG: Il est peu juste de continuer la discussion avec cette comparaison, parce que le gérant des mines a laissé entendre ici devant le Comité qu'il était prêt à transporter le charbon à Montréal pour $5 la tonne, si le volume était suffisant.

L'hon. M. DOUGLAS: Vous devez avoir mal compris ce que j'ai dit, parce que le charbon de la Nouvelle-Ecosse coûte environ $3.50 à la sortie de la mine ou à bord des vaisseaux.

L'hon. M. FERGUSON: Alors $3.50 pour le charbon, et 55c. pour le transport; d'où provient la différence avec $6.55?

M. CANTLEY: En réalité, le réseau National recevra environ 650,000 tonnes de charbon livré sur le Saint-Laurent. Le prix du charbon livré sur les docks à Montréal et Québec est de $5.25. Or le charbon a été transporté du Cap-Breton à Montréal, avant la guerre, au taux de 50c. On ne peut le transporter à ce prix aujourd'hui parce que le fret a pratiquement doublé, le coût de toutes choses relatives au transport ayant doublé. Ce matin, si vous vous rappelez, j'ai soumis ces chiffres à un témoin, M. Cuttle. Nous sommes pratiquement d'accord au sujet du prix de revient.

L'hon. M. FERGUSON: En d'autres termes, vous dites: "Nous pouvons vous livrer du charbon à $5 la tonne sur le Saint-Laurent. Le coût du transport est de $1". Cela signifie $4 pour le charbon. Ce prix s'accorde exactement avec ceux demandés pour le charbon de l'Alberta, $4 la tonne f.a.b.

Le PRÉSIDENT: C'est le prix qu'on vous a demandé aux mines?

L'hon. M. FERGUSON: C'est ce que la province d'Ontario a payé pour le charbon transporté de l'Alberta, $4, f.a.b.

M. CANTLEY: Avez-vous les chiffres que M. Cuttle nous a donnés au sujet du coût possible du transport entre Montréal et Toronto, nous avons fait ensemble le calcul, et le fret total du Cap-Breton à Toronto serait de $1.75. Or, M. Wolvin a suggéré que, pour obtenir la clientèle du Pacifique-Canadien, il consentirait à diminuer légèrement le prix payé par le réseau National afin d'inciter le premier à acheter. Vous vous rappelez ce témoignage?

Le PRÉSIDENT: Je me rappelle cela.

M. CANTLEY: M. Britt a dit que le charbon des provinces Maritimes valait 25c. de moins que le charbon américain.

L'hon. M. FERGUSON: Alors pour revenir encore au prix, et établir une base pratique, $4 pour l'extraction et $1.75 pour le transport à Toronto signifierait que le charbon de la Nouvelle-Ecosse vaudrait $5.75 à Toronto. Si vous pouvez fournir le charbon à ce prix, nous pouvons fournir le marché.

M. CANTLEY: Il ne reste rien pour le porion. Le coût de production est $4, puis le transport net est $1.75; il ne reste rien dans la transaction excepté pour la compagnie de transport et l'acheteur.

L'hon. M. FERGUSON: Je parle de l'Ouest où nous achetons actuellement du charbon extrait et mis sur les wagons pour $4. Ce prix couvre tout ce qui doit rester à la houillère, au mineur et à toute autre personne.

M. CANTLEY: Le charbon américain est extrait pour la moitié du coût de production de celui des provinces Maritimes.

L'hon. M. FERGUSON: Si nous voulons supplanter le charbon américain, nos houillères doivent annuler cette différence.

Le PRÉSIDENT: Et le prix du charbon ne pourrait être haussé sans nuire à nos industries?

L'hon. M. FERGUSON: C'est exact. Certes les taux de *l'Hydro-Electrique* sont un facteur plus ou moins puissant pour régler les coûts de production.

M. ARMSTRONG: Avez-vous quelque suggestion à faire au sujet de la revision de l'Office du combustible, de manière à le rendre plus général?

L'hon. M. DOUGLAS: Non, je n'en ai pas.

M. BURY: La conférence a-t-elle fait un rapport? Peut-on se procurer un rapport des recommandations de la conférence?

L'hon. M. FERGUSON: Oui, il sera imprimé et distribué.

M. BURY: Je serai heureux d'avoir un exemplaire.

L'hon. M. FERGUSON: Mais vous ne trouverez dans le rapport que les conclusions.

M. BURY: Les témoignages ne sont pas compris?

L'hon. M. FERGUSON: Nous n'avons pas reçu des témoignages comme vous le faites.

Le PRÉSIDENT: Vous faites imprimer le rapport et celui-ci sera distribué?

M. BURY: Savez-vous quand il sera prêt, monsieur Ferguson?

L'hon. M. FERGUSON: S'il peut vous être utile, vous pouvez l'avoir en tout temps.

L'hon. M. BAXTER: Il exprime seulement une opinion.

M. ARMSTRONG: Avez-vous des suggestions à faire relativement à la loi contre le *dumping*, au sujet des exportateurs de charbon des Etats-Unis?

L'hon. M. DOUGLAS: Je crois que ce sujet a été traité suffisamment par M. Baxter.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Ferguson, nous aimerions entendre ce que vous connaissez par expérience dans les transactions au sujet de la distribution du charbon de l'Alberta en Ontario. Vous avez reçu plusieurs fortes consignations?

L'hon. M. FERGUSON: Je puis vous dire cela en quelques mots. Il y a eu deux ans l'automne dernier, je crois, dans l'automne de 1924, si mes souvenirs sont précis, grâce à une convention avec le réseau National, cette voie ferrée nous a transporté 6,000 à 8,000 tonnes de charbon de l'Alberta de la meilleure qualité. Nous avons distribué cette quantité dans environ 80 localités disséminées dans la province, afin de vulgariser l'usage de ce charbon, dans le but d'avoir une opinion générale sur son utilité.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à quelle distance vers le nord avez-vous fait cette distribution, monsieur Ferguson?

L'hon. M. FERGUSON: Nous sommes allés jusqu'à Timmins et les environs. Le charbon était laissé en passant. Il nous a donné une très bonne satisfaction. Le transport a été fait au taux de $7 la tonne, ce qui a permis à nos gens de le prendre en concurrence avec le charbon américain. La teneur en carbone, la quantité de cendre et tous autres caractères ont donné satisfaction, en ce qui concerne la qualité. Nous en avons brûlé dans des hôtels, dans les camps de chantiers, dans les demeures, et sous diverses conditions de combustion. Depuis ce temps, en deux ou trois occasions, je crois, nous en avons reçu 50,000 autres tonnes.

M. BURY: 75,000 tonnes.

L'hon. M. FERGUSON: Je crois qu'il était question de 75,000 tonnes, mais je ne pense pas que toute cette quantité ait été expédiée.

M. BURY: Oui, elle l'a été.

L'hon. M. FERGUSON: Bien, dans tous les cas, il s'agissait d'une quantité assez forte. Ce printemps, nous avons fait la distribution dans environ 240 à 260 localités, distribution très étendue. D'une manière générale, l'assentiment universel a exprimé la satisfaction. La condition de la transaction fut que le gouvernement de l'Alberta devait en examiner et approuver la qualité, et la consignation était adressée au gouvernement de l'Ontario, qui s'est occupé des frais de transport et de toutes autres choses; en d'autres termes, les deux gouvernements ont été les agents de ces transactions, qui ont donné beaucoup de satisfaction.

Alors est survenu le problème du transport, et sir Henry Thornton a décidé que le réseau ne pouvait faire ce transport à $7 la tonne. Il y a un peu plus de deux ans, notre gouvernement, pressentant l'importance de la question du transport, a fait une enquête pour établir les déboursés réels de la voie ferrée. Nous avons retenu les services d'un actuaire et de deux avocats. Les avocats semblent nécessaires et il nous faut les employer. . .

M. BURY: Si vous voulez que le travail soit bien fait.

L'hon. M. FERGUSON: Si l'on veut un bon travail. Nous voulions avoir un expert en fait de barème de transport, et comprenant qu'il était difficile d'en avoir un en Canada qui ne serait pas de quelque manière affilié à nos voies ferrées, il nous fallut aller à Chicago, et nous avons eu un homme très fortement recommandé; vous le connaissez peut-être, c'est M. Oliver. Après une étude très attentive, ce Comité nous a fait rapport que les déboursés réels du transport du charbon de l'Alberta en Ontario était d'environ $7 ou $7.04, je crois, c'est-à-dire que

cette somme peut payer les déboursés nets dans les conditions actuelles. Or nous sommes d'avis, comme quelqu'un l'a déjà dit ici, que s'il s'agissait d'une production très considérable, une production en masse, si les charbonnages, au lieu de produire annuellement 1,000,000 ou 2,000,000 tonnes donnaient un rendement de 5 à 6 millions de tonnes, les frais généraux seraient réduits dans le coût de l'extraction, et cette réduction serait toute à l'avantage du consommateur. Si les chemins de fer avaient plus de matériel roulant employé durant les saisons où on ne s'en sert pas, si l'on apportait ce charbon ici au cours de l'hiver pour tenir le matériel roulant toujours en activité, le transport du charbon pourrait se faire presque pour le prix des frais généraux; l'augmentation de la production et le transport durant certaines saisons, ces deux facteurs ensemble pourraient nous permettre d'avoir ce charbon à un prix avantageux pour l'Ontario et nous pourrions en faire usage. La qualité est bonne; la quantité semble exister aussi et apparemment toute la difficulté consiste à l'amener près de nos fourneaux de cuisine.

Comme vous le savez peut-être, à la suite de cette enquête, nous avons produit une demande devant la Commission des chemins de fer, et nous avons été entendus en avril dernier, le 15 ou le 16, je crois, notre demande consistant en la production de certains documents qui nous permettraient de continuer notre étude et d'être plus précis et certains de notre opinion. Un ordre a été émis pour la production de ce renseignement. Il faudra quelque temps pour le préparer, puis une autre période de temps pour l'étudier et rédiger notre réponse, mais je prévois maintenant que peut-être à l'automne, en septembre ou octobre, nous aurons une instance devant la Commission où toute la situation sera exposée par un avocat après une étude soigneuse. C'est là la situation au sujet de notre entreprise et de nos transactions relatives au charbon de l'Alberta. Je voudrais affirmer de nouveau que le charbon nous donne entièrement satisfaction.

Le PRÉSIDENT: Comment se comporte-t-il au cours du transport? S'émiette-t-il beaucoup?

L'hon. M. FERGUSON: Non, il se brise très peu. Si l'on vous expédie un charbon de bonne qualité, pris au pied des collines, comme le charbon Saunders ou Drumheller, il vous donnera une bonne satisfaction à l'usage, se consumant en laissant très peu de mâchefer et de cendre, dégageant une très forte chaleur, qualités qui rendent ce charbon très désirable.

En Ontario, nous achetons, je crois, environ trois millions de tonnes d'anthracite pour les besoins domestiques, et environ dix ou douze millions de tonnes d'autre charbon pour d'autres fins. C'est là une immense quantité de combustible. S'il y avait moyen de garder au Canada l'argent déboursé pour ce charbon, nous en retirerions un immense avantage général, car ce que nous envoyons en Pennsylvanie ne nous rapporte rien du tout, à moins de nous rendre là-bas pour partager les profits. Nous sommes d'avis qu'il faut garder notre argent au Canada, et dans tout l'Ontario, la population désire vivement commercer avec l'Est et l'Ouest. Sans vantardise, permettez-moi de dire que les provinces du centre paient peut-être 80 à 85 p. 100 du coût de l'administration centrale, et toutes les pertes provenant des taux de fret étant compensées à même le fonds consolidé du Canada, le déficit serait couvert par nous dans une proportion de ces 80 à 85 p. 100. La population de l'Ontario, pour avoir un combustible entièrement canadien et pour assurer le développement des intérêts canadiens, supporterait joyeusement cette partie du fardeau. Notre attitude ou nos sentiments à ce sujet sont bien établis. Pour les données générales du problème, à mon sens, il appartient aux techniciens, aux mineurs et aux intéressés dans le transport de trouver la solution.

Le PRÉSIDENT: Tout se résume à une question de transport?

L'hon. M. FERGUSON: Oui.

M. BURY: Nous avons étudié ici en comité la question du transport par eau en Ontario, en particulier vers Toronto, à partir de la tête des Lacs, et nous avons

entendu quelques témoignages aujourd'hui à ce sujet. Le gouvernement de l'Ontario serait-il prêt, par exemple, à fournir des facilités pour le déchargement dans le port de Toronto, pourvu que le transport soit fait par eau?

L'hon. M. FERGUSON: Je ne crois pas que cette question doive surgir. Si vous pouvez développer le commerce, les vendeurs de charbon à Toronto, avec qui j'ai discuté le sujet, fourniront ces facilités. Il n'a jamais été question de savoir qui se chargerait de ce soin.

Le PRÉSIDENT: Si on leur fournit la quantité de charbon, ils fourniront les facilités?

L'hon. M. FERGUSON: Oui.

M. ARMSTRONG: Le taux le plus bas qui vous ait été offert pour transport par voie ferrée est de $9 la tonne?

L'hon. M. FERGUSON: Oui. Je n'avais pas l'intention de discuter ce point, mais nous sommes plus ou moins dans une impasse au sujet de nos négociations avec les chemins de fer. Ceux-ci disent que nous devrions payer $9, et que s'il reste un surplus sur les frais, ils nous rembourseront.

M. CANTLEY: Un moment, s'il vous plaît; j'ai compris qu'on vous a demandé $7 la tonne, et que finalement la province de l'Alberta a dit: "Si les frais dépassent $7, nous paierons $1 de plus"; puis la province de l'Ontario à son tour: "Si le taux dépasse $8 et va jusqu'à $9, nous paierons ce deuxième dollar."

L'hon. M. FERGUSON: C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. CANTLEY: Laissez-moi finir. Je puis me tromper, mais c'est ce que j'ai compris. Le résultat a été que jamais le département des Chemins de fer n'a soumis de bilan démontrant que le transport de ce charbon coûtait plus que $7, et qu'il n'a jamais réclamé les surplus de taux garantis par les gouvernements de l'Alberta et de l'Ontario. Je ne crois pas qu'il y ait de doute au sujet de l'arrangement...

L'hon. M. FERGUSON: Vous dites qu'il n'a pas présenté de réclamation?

M. CANTLEY: Oui.

L'hon. M. FERGUSON: J'imagine que vous n'avez pas vu la correspondance.

M. CANTLEY: On m'a dit qu'il n'y avait pas eu de réclamation.

L'hon. M. FERGUSON: La correspondance m'a été adressée directement. Si on veut me le permettre, je dirai quelques mots à ce sujet. Il n'y a pas de doute à émettre au sujet de cette question, les faits sont consignés par écrit.

M. CANTLEY: Nous serions heureux de connaître les faits, parce que nous avons appris une autre version.

L'hon. M. FERGUSON: Les chemins de fer insistaient pour nous faire payer plus que $7, et j'ai échangé une correspondance à ce sujet avec le premier ministre, M. King. Voici ce que je me rappelle: vers le mois de mars, j'ai télégraphié au premier ministre, à la suite d'une conversation que nous avions eue, lui disant que la province de l'Ontario et la province de l'Alberta, après échange de vues avec M. Brownlee, étaient prêtes à payer chacune un tiers du surplus de taux en sus de $7, si le Gouvernement fédéral voulait payer l'autre tiers.

Le PRÉSIDENT: Un tiers pour chacun des trois: le Gouvernement fédéral, et la province de l'Ontario et de l'Alberta?

L'hon. M. FERGUSON: Oui. La réponse a été que le chemin de fer exigeait un taux minimum de $9, et que si ce taux était plus élevé que les frais réels le chemin de fer remettrait le surplus.

Le PRÉSIDENT: Le surplus en sus de $9?

L'hon. M. FERGUSON: Au-dessus de $7. Si les frais déboursés étaient de $7, le chemin nous remettrait $2. C'est la décision prise par le chemin de fer; elle est donnée dans les dépêches échangées entre le premier ministre et moi-même. Je ne suis pas certain si sir Henry Thornton a envoyé lui-même une dépêche, mais tout est dans ces documents. Avec la province de l'Alberta, nous avons décidé que les provinces n'étaient pas responsables de ce surplus de taux, mais nous avons garanti de le payer après, parce qu'il serait alors partagé, c'est

tout ce que je me rappelle pour le moment. Certes, tout cela peut être corrigé, si je me trompe, mais je me rappelle que le premier ministre, M. King, a approuvé cet arrangement par une dépêche, et alors les autorités du chemin de fer ont répondu catégoriquement: "Non; vous devrez payer le fort montant, et si les frais sont moindres, nous vous rembourserons."

M. CANTLEY: Je voulais parler des frais qui influent sur le prix du charbon. Prenons, par exemple le charbon du Cap-Breton et rendons-le jusqu'à Toronto. Les droits de port à Montréal sont de 7½c., et deux témoins nous ont dit quels sont les droits pour le port de Toronto.

L'hon. M. FERGUSON: Je ne puis vous renseigner sur les droits de port à Toronto. C'est la Commission du port qui s'occupe de cela.

M. CANTLEY: Mais ces droits sont un facteur important.

M. ARMSTRONG: Monsieur Ferguson, supposons que ce taux de $9 soit une réponse définitive de la part des chemins de fer; nous avons entendu M. Vaughan, et je lui ai demandé si les chemins de fer accepteraient une partie de ce taux pour transporter le charbon des mines de l'Alberta à la tête des Lacs. Le taux serait alors de $5.40 en se basant sur la proportion du parcours. Il a répondu que le chemin de fer accepterait. Je vous pose cette hypothèse comme proposition. M. Vaughan a dit qu'il accepterait ce taux. Or, M. Cuttle, le gérant du terminus de la ligne de navigation *Canada* a dit que si l'Ontario voulait accepter 500,000 tonnes de charbon de l'Alberta, il transporterait ce charbon de Port-Arthur et Fort-William et le livrerait à n'importe quel port du lac Huron ou de la baie Georgienne, ou à Pointe-Edouard, à l'entrée de la rivière Sainte-Claire, pour cinquante sous la tonne. Et pour cinq sous additionnels, il pourrait livrer le charbon à Wallaceburg et à Windsor, et pour environ le même prix, il se rendrait aux ports du lac Erié. Et si le canal Welland est creusé à la profondeur qu'il est supposé avoir, il rendra le charbon de l'Alberta à Hamilton et Toronto pour quelques sous de plus. En face d'une proposition de ce genre, à titre de premier ministre de l'Ontario, voudriez-vous considérer sérieusement l'offre de 500,000 tonnes de charbon d'Alberta?

L'hon. M. FERGUSON: Monsieur Armstrong, vous verrez que la province d'Alberta serait heureuse d'avoir des commandes d'Ontario au montant de 500,000 tonnes. C'est cette province qui vend le charbon.

Le PRÉSIDENT: Mais vos chiffres ne comprennent pas le coût du chargement et du déchargement.

M. ARMSTRONG: Ce taux de cinquante sous ne comprend pas le chargement, mais bien les frais de déchargement, parce que la compagnie de fret dit qu'elle dépensera une somme de $800,000 pour équiper ses vaisseaux de manière à pouvoir opérer le déchargement d'un vaisseau en quelques heures. Il a dit ce matin qu'avec des facilités appropriées pour le chargement, cette opération peut se faire pour 8c. la tonne. Je serai demain en mesure de prouver au Comité que le chargement peut être fait pour la moitié de ce prix avec les facilités appropriées. Alors, dans ces conditions, seriez-vous prêt à considérer une proposition de ce genre?

L'hon. M. FERGUSON: Nous serions prêts et heureux d'aider la province de l'Alberta à introduire son charbon en Ontario et de distribuer en cette dernière province une quantité allant d'un demi à un million de tonnes. Mais nous ne pouvons le faire à moins que la province de l'Alberta n'entreprenne de produire du charbon d'une qualité appropriée.

M. ARMSTRONG: Alors nous arrivons à une autre question que je veux vous soumettre. M. Vaughan du réseau National a rendu témoignage devant ce Comité l'autre jour, et il a dit qu'il ne permettrait pas l'expédition d'un seul wagon de charbon de l'Alberta, à moins que ce charbon ne soit examiné par l'inspecteur nommé à cette fin par le réseau National. Comme premier ministre de l'Ontario, seriez-vous disposé à nommer des inspecteurs aux mines, dont la fonction consisterait à voir que le charbon soit convenablement classé et inspecté avant le départ de la mine?

L'hon. M. FERGUSON: Monsieur Armstrong, je comprends que c'est là une fonction qui relève de la province de l'Alberta. Si celle-ci veut vendre son charbon, elle doit fournir la qualité appropriée, les grosseurs et classes demandées, et notre entente avec cette province était qu'elle devait approuver toute livre de charbon qui était expédiée. Elle doit faire cette inspection et émettre son propre certificat. Il serait bien difficile pour l'Ontario d'envoyer des inspecteurs qui n'auraient aucune autorité dans la province de l'Alberta, avec instruction de surveiller les wagons de charbon.

M. ARMSTRONG: Je prends en considération le fait que l'Alberta accorde sa coopération pour faire cette inspection.

L'hon. M. FERGUSON: Il y a une vieille maxime "Caveat emptor" que je voudrais voir appliquée dans ce cas. Si je veux acheter du charbon, je suis intéressé à la qualité de ce charbon, et l'homme qui me le vend doit être prêt à garantir la qualité de l'article vendu; autrement je ne puis acheter.

M. ARMSTRONG: Je puis vous dire maintenant, d'après des renseignements reçus à bonne source, que la meilleure manière de protéger les gens de l'Ontario qui voudraient avoir du charbon de l'Alberta, serait, je crois, d'obtenir de la province de l'Alberta le droit de placer des inspecteurs aux mines comme l'a fait le réseau National.

L'hon. M. FERGUSON: Dans ce cas, je suppose que nous devrions placer des inspecteurs dans les conserveries de la Colombie-Anglaise afin de nous assurer qu'il n'y entre pas de mauvais saumon. La province d'Ontario ne peut aller jusqu'au point de vouloir protéger chacun des acheteurs au sujet de la qualité. Nous supposons que nos gens ont assez de jugement et d'habileté pour juger eux-mêmes le charbon qu'ils achètent.

M. ARMSTRONG: Cela protégerait le consommateur au point de vue de la qualité. Que pensez-vous ensuite de la distribution?

L'hon. M. FERGUSON: Ne croyez-vous pas qu'il serait plus raisonnable de dire au gouvernement de l'Alberta: "Vous avez un intérêt primordial attaché à la vente de ce produit; or vous devez en garantir la qualité, si vous voulez le vendre aux autres, et nous accepterons l'inspection que vous ferez, puisque vous n'enverrez que des produits acceptables." Nous avons peut-être exigé plus que cela, vu que nous étions pressés de conclure, et je puis me tromper, mais en général, c'est ce qui a été fait.

M. ARMSTRONG: Nous avons demandé à M. Camsell de préparer une carte donnant la partie de l'Alberta où se trouve la meilleure qualité de charbon pour usages ménagers, et il doit nous la soumettre sous peu. Seriez-vous disposé à étudier ce point de vue?

L'hon. M. FERGUSON: Non seulement je serais disposé à l'étudier, mais je désire en plus aller moi-même sur place pour obtenir personnellement des renseignements. J'ai discuté cela avec les exploitants de mines et le gouvernement provincial il y a deux ans dans le but de garantir la qualité du charbon livré aux gens d'Ontario, et je serais heureux d'obtenir tout renseignement qui pourrait nous venir en aide à ce sujet.

M. ARMSTRONG: Avez-vous quelque suggestion à faire au sujet de l'Office fédéral du Combustible?

L'hon. M. FERGUSON: Je ne connais rien à ce sujet. Je suis d'avis que nous devrions avoir une politique nationale à ce propos; mais comment cet office doit fonctionner, c'est au Gouvernement fédéral à le dire, et je ne suis pas prêt à donner mon avis tout comme je ne suppose pas que cet avis serait suivi.

M. ARMSTRONG: Bien,, je vais vous poser les questions qui ont été posées au témoin précédent. Avez-vous quelque suggestion à faire au sujet de l'application de la loi contre le *dumping* dans le but de mettre fin à l'importation de coke des Etats-Unis?

L'hon. M. FERGUSON: Si jamais je suis élu à la Chambre des communes—je ne crois pas que cela arrive—je serai heureux de donner au Gouvernement le bénéfice de mes opinions concernant la politique fédérale.

M. BURY: Le colonel Cantley a quitté la salle, alors je vais vous demander au sujet de l'arrangement avec l'Alberta, si cet arrangement stipulait que le réseau National transporterait le charbon au taux de $7, sujet à rajustement par la province qui paierait tout surplus de frais en sus de $7; les frais devaient être calculés et vérifiés pour trouver toute dépense en sus des $7, n'est-ce pas?

L'hon. M. FERGUSON: Je ne crois pas avoir compris votre question.

M. BURY: L'arrangement primitif était que le chemin de fer devait retirer $7, plus tout surplus de frais en-dessus de cette somme, et ce surplus devait être établi par une vérification.

L'hon. M. FERGUSON: J'ai conclu moi-même cet arrangement avec sir Henry Thornton ici au Château Laurier. Il consistait alors en un taux fixe de $7 pour faire un essai, et sir Henry Thornton était apparemment aussi intéressé que moi-même dans le développement d'une politique nationale concernant le combustible. Le taux était fixe à $7. Il n'a jamais été question d'un surplus au-dessus de $7, excepté ce printemps.

M. BURY: Ne devait-il pas y avoir une vérification des déboursés faite par la province?

L'hon. M. FERGUSON: Oui, mais c'était dans le but d'aller un jour devant la Commission des chemins de fer et d'étayer un plaidoyer pour réduire le taux de transport du charbon, et c'est dans ce but que nous calculions les déboursés réels de ce genre de transport. Il y avait différents facteurs à considérer; par exemple, les wagons vides dans leur voyage de retour; ce trajet était compté à plein tarif comme s'il était chargés.

M. BURY: Un taux de parcours de 100 p. 100, je crois.

L'hon. M. FERGUSON: Pour le développement national de nos réserves houillères, nous devrions être prêts à établir d'une manière adéquate le minimum des véritables déboursés.

M. GARLAND (Bow-River): Pourquoi cette vérification n'a-t-elle pas été faite?

L'hon. M. FERGUSON: Voici ce qui est arrivé, monsieur Garland. Comme je l'ai dit il y a un instant, nous avons retenu les services d'un avocat et avons formé un comité dans l'espoir, à tort ou à raison, d'avoir la chance de discuter les modes de calcul usités pour tenir compte des déboursés réels, éliminant certains frais comme je l'ai dit. Evidemment, il y a eu malentendu à ce sujet, parce que quand nous avons voulu avoir cette vérification, nous avons compris que le réseau devait porter à compte tous ses déboursés et tenir ses livres suivant certains principes que nous avions énoncés, mais il a refusé de faire cela. Cela dépend du réseau National. Pourquoi? Je n'en sais rien.

M. FLEMMING: Vous avez dit que vous aviez fait une enquête au sujet du coût de transport du charbon de l'Alberta, et que ce coût s'est trouvé être un peu plus que $7?

L'hon. M. FERGUSON: Oui.

M. FLEMMING: Pour arriver à cette conclusion, avez-vous pris en considération ou les experts ont-ils compté tous les frais généraux, et en premier lieu tous les détails des frais de parcours?

L'hon. M. FERGUSON: Je ne puis discuter ces détails avec vous. Après avoir accordé la plus grande autorité pour faire une enquête où on devait tenir compte de tous les facteurs qui pouvaient avoir une portée quelconque sur le problème ou le modifier de quelque manière, j'ai reçu un rapport où l'on disait avoir considéré toutes les phases imaginables de la situation, et la conclusion était que le montant requis était de $7.06. Le rapport est accessible à tous pour ce qu'il vaut.

M. FLEMMING: Ce rapport nous donnerait des renseignements très utiles si nous pouvions l'avoir.

L'hon. M. FERGUSON: Je n'ai aucun doute que vous pouvez faire venir les personnes qui ont fait cette enquête. Je ne suis pas un expert et ne puis expliquer les détails du rapport, mais vous pouvez faire venir M. Oliver.

M. GARLAND: Où est M. Oliver?

L'hon. M. FERGUSON: C'est un homme de Chicago.

M. GARLAND: N'a-t-il pas comparu pour vous devant la Commission des chemins de fer?

L'hon. M. FERGUSON: Je ne sais.

M. GARLAND: Vous savez qu'un avocat a été retenu pour instrumenter devant la Commission des chemins de fer?

L'hon. M. FERGUSON: Nous avions deux avocats et un expert sur la question du transport. M. Oliver était réellement notre expert. Il pourra donner tous les détails des frais, etc., à la Commission.

M. GARLAND: M. Oliver était là?

L'hon. M. FERGUSON: Oui.

M. ARMSTRONG: Un mot maintenant au sujet du transport combiné par voie ferrée et sur les Lacs. Je sais que vous désirez vous en aller au plus tôt, et nous apprécions beaucoup votre présence ici ainsi que celle des autres messieurs. Ce matin, nous avons entendu un représentant de la Compagnie de navigation *Canada;* il nous a dit qu'il était disposé à entreprendre de faire un envoi d'essai ou de tenter l'envoi de plusieurs consignations. Je lui ai dit qu'il y avait à Duluth actuellement une machine tout à fait moderne pour basculer les wagons, et qui restait inutilisée par suite d'une histoire que je ne puis vous raconter à présent; nous pouvons avoir cette machine pour décharger le charbon des wagons dans un vaisseau, et nous pourrions faire des essais divers en différents endroits situés sur le bord des Lacs. Vous approuveriez ce système et seriez heureux de nous aider, j'en suis sûr.

L'hon. M. FERGUSON: Oh! oui j'en serais très heureux. J'imagine que les difficultés principales seraient, je ne sais si je dois dire cela...

Le PRÉSIDENT: Oui, nous sommes ici pour cela.

L'hon. M. FERGUSON: Si nous avons un taux très bas pour le transport du charbon à Fort-William, alors il se produira une pression de la part du Manitoba et de la Saskatchewan pour obtenir une réduction dans le coût du transport vers ces provinces.

M. ARMSTRONG: Je puis vous affirmer que le taux de $5.40 ne peut en aucune manière amener de tels résultats.

L'hon. M. FERGUSON: Dans tous les cas, si vous pouvez nous procurer du charbon qui puisse supplanter le charbon américain et approvisionner nos gens, tous les acheteurs de combustible de l'Ontario achèteront de l'Alberta ou de la Nouvelle-Ecosse. Si vous pouvez faire cela, ce Comité aura accompli une des œuvres les plus utiles pour le bénéfice du pays.

M. ARMSTRONG: Je crois que ces messieurs désirent vivement se retirer.

Le PRÉSIDENT: L'honorable M. Craig, le procureur général du Manitoba, est ici, et nous voudrions l'entendre maintenant.

L'hon. R.-W. CRAIG (Procureur général du Manitoba): Monsieur le Président, j'ai peu de choses à dire, excepté que j'aime à reconnaître la courtoisie du Comité envers notre conférence; et je veux affirmer que, représentant une province consommatrice et non pas productrice de combustible, tout ce qui rencontrera les vues de ce Comité recevra la plus complète coopération de la part de la province du Manitoba.

Il est un caractère particulier de la question qui n'est pas venu encore, je crois, devant le Comité; dans le cas contraire, je désire appuyer ce qui a été dit dans ce sens. Dans la province du Manitoba, la mentalité du consommateur de charbon a subi dans les dix dernières années, un changement complet causé par la guerre. En effet, avant la guerre, nous recevions pratiquement pas de charbon d'Alberta, et durant la guerre nous avons dû nous contenter du charbon mou.

Aujourd'hui, grâce au travail du gouvernement du Manitoba, la situation est complètement changée. Je crois que le charbon d'Alberta a complètement supplanté toutes les autres sources d'approvisionnement en charbon.

Il est vrai que l'anthracite américain est encore utilisé quelque peu. Le gouvernement de l'Alberta a entrepris une campagne très active d'éducation et de démonstration dans la cité de Winnipeg. Ces démonstrations ont été conduites par les agents du gouvernement, et elles ont complètement fait disparaître les préjugés qui existaient; la pratique a démontré que leurs efforts étaient parfaitement justifiés et que leur but a été atteint.

Je puis ajouter que le Manitoba, à titre de province consommatrice et intéressée, est disposée à tout faire, quel que soit le mode de coopération, pour amener l'adoption d'une "Politique nationale du combustible" qui serait au bénéfice du Canada tout entier.

M. Douglas a suggéré que je lise une déclaration préparée par la conférence à ce sujet (Il lit):

CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES PROVINCIAUX

Production et distribution du combustible

A la fin de la discussion, sur motion de l'honorable M. Douglas appuyée par l'honorable M. Gardiner, il est résolu:

> Que, reconnaissant que les charbonnages du Dominion peuvent fournir une ample provision de combustible pour fins ménagères et industrielles, que le Canada importe annuellement 15,000,000 tonnes de charbon au coût de plusieurs millions de dollars, et que les intérêts nationaux exigent que l'industrie du charbon devienne stable et se développe de plus en plus de manière à assurer l'emploi du produit canadien, cette conférence est d'avis que le Gouvernement du Canada devrait entreprendre immédiatement des démarches pour assurer l'établissement de cokeries dans les principaux centres, et adopter toutes autres mesures qui permettraient aux charbonnages canadiens de se vendre dans les parties centrales du Canada, aidant par là le développement du commerce interprovincial de la meilleure manière possible nos plus importantes ressources naturelles."

Puis-je ajouter, monsieur le Président, une autre idée considérée au point de vue du Manitoba? Il y a quelques années, grâce à la coopération entre les gouvernement de l'Alberta et du Manitoba, avec l'aide du Gouvernement fédéral, une somme très considérable a été dépensée à Bienfait, pour fabriquer des briquettes avec le lignite de la Saskatchewan. Le Dr Camsell peut donner au Comité les détails de ces expériences.

M. ARMSTRONG: Monsieur Craig, il s'est écoulé peu d'années depuis que le charbon anthracite des Etats-Unis venait à Winnipeg par voie des Lacs, puis par chemin de fer. Avez-vous une idée du coût de transport de ce charbon des ports du lac Erié à Winnipeg?

L'hon. M. CRAIG: Non, je ne connais pas ces détails.

M. ARMSTRONG: Nous avons entendu des représentants qui ont fixé ce coût à 35c. seulement, si je me rappelle bien, pour le trajet des ports du lac Erié à Port-Arthur et Fort-William. Vous ne connaissez rien à ce propos?

L'hon. M. CRAIG: Non, excepté ceci: je crois que les commerçants ont coutume de transporter leur provision de charbon à la tête des Lacs, à Fort-William et Port-Arthur, durant la saison de navigation sur les Lacs, puis de le rendre plus tard au cours de l'hiver.

M. ARMSTRONG: En fait, un représentant de la Compagnie de navigation *Canada* a affirmé ce matin que le coût était de 37c., si ma mémoire m'est fidèle.

L'hon. M. CRAIG: Je ne connais rien à ce sujet.

M. ARMSTRONG: Voici ce que je veux vous demander: d'après les renseignements que j'ai recueillis, je comprends que ce n'est que dans ces dernières années que le Manitoba emploie le charbon de l'Alberta, et que celui-ci forme la majeure partie du combustible utilisé à Winnipeg.

L'hon. M. CRAIG: C'est bien cela.

M. ARMSTRONG: Avant cela, vous aviez beaucoup de troubles avec le charbon de l'Alberta, n'est-ce pas?

L'hon. M. CRAIG: Bien, nous avons eu beaucoup de difficultés, parce que nous ne savions pas nous en servir, faute d'expérience.

M. ARMSTRONG: La ville de Winnipeg a éprouvé de sérieuses difficultés dans la dernière ou les deux dernières années au sujet de la manutention du charbon albertain, parce que celui-ci était classé et trié différemment. N'est-il pas vrai?

L'hon. M. CRAIG: Oui, à cause de cela jusqu'à un certain point. Cette situation a été corrigée par la concurrence dans les transactions. Je puis dire que j'ai employé les charbon *Drumheller* et *Saunders* surtout, dans ma fournaise. Parfois, dans les rudes mois de l'hiver, je me suis servi d'anthracite américain. Le charbon albertain réussit très bien à prendre la place de l'anthracite.

M. ARMSTRONG: C'est une chose facile pour un homme qui connaît exactement ce qu'il fait, mais il n'en est pas ainsi de la moyenne des citoyens de Winnipeg.

M. HOWDEN: Ces charbons sont tous vendus d'après classement.

L'hon. M. CRAIG: Il faut s'en rapporter aux marchands de charbon, et ceux-ci doivent soigner leur réputation pour conserver leurs clients.

M. ARMSTRONG: Je puis dire que si les expéditeurs de charbon étaient parfaitement libres au sujet de l'expédition du charbon albertain dans la province d'Ontario, nous aurions une proposition sérieuse.

L'hon. M. CRAIG: Dans le Manitoba, nous n'avons jamais connu la nécessité d'une inspection à la sortie des puits.

M. ARMSTRONG: Il y a certains districts d'où la cité de Winnipeg reçoit sa provision de charbon, n'est-ce pas?

L'hon. M. CRAIG: Oui. Mais nous en recevons d'un grand nombre de districts de l'Alberta.

M. ARMSTRONG: Cela couvre une étendue assez considérable.

L'hon. M. CRAIG: Oui. Et le montant de la consommation varie de même que le prix.

M. ARMSTRONG: On apporte les différentes qualités de charbon domestique que vous consumez dans la ville de Winnipeg?

L'hon. M. CRAIG: Il y en a facilement une douzaine, et peut-être quinze à vingt.

Le PRÉSIDENT: Les marchands de charbon sont-ils enclins à mélanger ces charbon?

L'hon. M. CRAIG: Je n'ai jamais entendu de plainte sérieuse à ce sujet.

M. HOWDEN: Ils sont vendus pour ce qu'ils sont.

M. BURY: Je ne crois pas qu'il existe le moindre fondement pour cela, parce que le gouvernement de l'Alberta se rend très bien compte qu'il y va de son propre intérêt d'empêcher l'expédition de charbon inférieur dans le Manitoba.

M. ARMSTRONG: Je crois que si l'on expédie vingt-cinq différentes sortes de charbon de l'Alberta à la province d'Ontario, que cela va causer des difficultés innombrables. Et il va falloir trouver un moyen d'y mettre fin.

L'hon. M. CRAIG: Lorsque je parle des différentes sortes de charbon, je n'en parle pas au point de vue du technicien. A Winnipeg, la qualité dépend du gisement particulier d'où le charbon provient; je ne crois pas qu'il existe une grande différence entre les qualités.

M. BURY: C'est simplement le nom de la mine.

L'hon. M. CRAIG: Oui. Le marchand de charbon est ordinairement assez honnête pour avertir son client. Par exemple, le marchand qui vend le charbon

de Saunders-Creek qui est le plus dispendieux vous dit qu'il l'est, mais qu'il donne les meilleurs résultats, vu qu'il renferme le plus de calories. Toutefois, j'aime autant employer ce qui est appelé le charbon ordinaire de Drumheller, que le carbon de Saunders-Creek.

M. ARMSTRONG: Vous ne croyez pas que le marchand de charbon tienne compte du montant d'argent qu'il réalise sur la vente?

L'hon. M. CRAIG: Non, je ne crois pas que cette considération influence le marchand intègre.

Le PRÉSIDENT: On obtient la qualité de charbon pour lequel on paie.

L'hon. M. CRAIG: Si un marchand de charbon est lié par contrat avec un certain propriétaire de mine, il tient naturellement à pousser la vente de son produit. La concurrence met fin à tout abus de ce genre.

M. ARMSTRONG: Je présume que le *C.P.R.* qui achète des milliers de tonnes de charbon n'aurait pas des inspecteurs à la mine s'il avait une confiance entière dans les propriétaires des mines.

L'hon. M. CRAIG: Je n'ai pas dit les "propriétaires des mines"; j'ai dit les "marchands de charbon". Ceux-ci trouvent moyen de se protéger dans leurs rapports avec leurs clients.

M. ARMSTRONG: C'était une autre question que je vous avais posée. Vous croyez que ce n'est pas sage d'avoir un inspecteur à la mine, lorsque vous achetez des millions de tonnes de charbon?—R. Je pourrais dire ceci: je ne crois pas que cette question est du ressort du consommateur ultime.

Q. Cela regarde le Gouvernement?—R. Oui.

Q. Le Gouvernement qui protège le consommateur?—R. Il veut s'assurer que le développement de l'industrie sera tel qu'il créera des débouchés ailleurs. Nous avons constaté cela hier et je suis porté à croire que nous devrions inspecter le charbon avant son expédition.

M. BURY: Je suis tout à fait certain que la province de l'Alberta n'enverra pas du charbon inférieur dans les débouchés de l'Est. Elle dépense assez de fonds annuellement afin d'obtenir ces débouchés.

M. ARMSTRONG: Je puis faire comparaître ici des gens ayant reçu des wagons de charbon de l'Alberta dans le cours d'un an, qui renfermait toutes sortes d'impuretés et même de l'herbe.

M. BURY: Le mélange s'est produit ici.

L'hon. M. CRAIG: Nous n'avons pas de règlement de ce genre relativement à l'anthracite américain et je ne vois pas pourquoi nous devrions l'avoir dans notre province.

M. GARLAND (Bow-River): De fait, je crois que ce serait entièrement satisfaisant, et que tout le monde serait très satisfait si on comprenait que le gouvernement de l'Alberta avait inspecté ce charbon comme il l'aurait dû. Je puis dire que si vous poussez plus à fond un examen de ce genre, nous perdrons simplement notre temps. Ce Comité n'a pas le pouvoir de dire au gouvernement de l'Alberta ce qu'il doit faire, non plus qu'une autre province. La province de l'Alberta ne consentirait pas à ce que la province d'Ontario, ou le Gouvernement fédéral nomme des inspecteurs pour s'occuper de nos affaires dans l'Alberta.

M. ARMSTRONG: Est-ce que le gouvernement albertain s'oppose à ce que les inspecteurs des chemins de fer Nationaux du Canada soient placés dans ses mines?

M. GARLAND (Bow-River): C'est probablement un arrangement qui a été conclu entre les propriétaires de mines et les chemins de fer eux-mêmes. Je n'en connais rien.

L'hon. M. CRAIG: On croit au Manitoba, depuis ce qui s'y est passé il y a dix ans, que le gouvernement albertain se rend responsable du charbon qui est expédié. On n'entend pas de plainte sérieuse et peut-être le Gouvernement est-il responsable, ou ce peut être les propriétaires de mines, je ne le sais pas. Mais

les conditions concernant la qualité du charbon ont été généralement satisfaisantes.

Le PRÉSIDENT: Nous allons entendre M. Charles-D. Richards, ministre des Terres et Forêts, du Nouveau-Brunswick.

L'hon. CHARLES-D. RICHARDS: Monsieur le Président, ce n'est peut-être pas tout à fait exact de dire que j'étais désireux, surtout à cette période des travaux du Comité, de prendre sur son temps pour discuter ce sujet. Je dis que je ne l'étais pas, surtout à cette période, parce que le premier ministre, M. Baxter, a très bien exposé le point de vue de la province du Nouveau-Brunswick. Je puis dire que je suis venu ici aucunement préparé à discuter des technicalités relatives à ce sujet. Elles me sont complètement étrangères, de fait je ne m'attendais nullement à comparaître ici, mais, puisque j'y suis, je crois réellement que je pourrais profiter de cette occasion pour approuver les paroles de M. Baxter, ainsi que les déclarations des autres personnes, et dire que nous approuvons fortement les recommandations qui ont été faites, surtout celles ayant trait à un subside, peu importe le nom. Je crois que l'aide accordée par le moyen de taux de fret réduits afin de faciliter le transport du charbon des gisements de l'Alberta ou de ceux des provinces Maritimes, bien qu'il pourrait sembler en résulter quelques inconvénients par une contribution venant de quelques provinces, je crois que les avantages qui en résulteraient feraient plus que compenser cela.

Cette question n'en est pas une d'intérêt local, et n'est pas non plus un problème maritime, mais c'est un problème qui intéresse le Canada tout entier, ainsi que le développement et l'utilisation de nos propres produits naturels et doit nous efforcer de stimuler et de développer notre propre industrie. Cela est vital à tout le Canada. Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur ce sujet. Je désire imposer cette opinion comme étant la mienne.

En ce qui a trait à ma province natale, je puis dire de nouveau que nous avons de même que la Nouvelle-Ecosse, des gisements de charbon bitumineux relativement vastes, bien qu'ils ne le soient pas autant que ceux de cette province.

Les chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que le Pacifique-Canadien nous ont fourni certains débouchés, mais ils ont été restreints, et le Pacifique-Canadien n'a pas fait preuve d'empressement récemment, parce qu'il a laissé entendre que ce charbon ne lui est pas aussi utile qu'un autre. Quelques-uns de nos propriétaires de mines ont contredit cette assertion.

Je ne suis pas en mesure de discuter la question des calories ou la capacité de production de la vapeur de notre charbon relativement à l'autre.

J'aimerais à faire une suggestion immédiate. Le premier ministre a mentionné le nom de sir Thomas Tate, l'un des propriétaires de mines de la région de Minto, et j'aimerais vous dire que si vous aimiez à entendre l'un des propriétaires de notre province qui a beaucoup étudié ce sujet, je suggérerais le nom de M. A.-D. Taylor, qui est député de notre Chambre législative. Il est le gérant de l'une des compagnies d'exploitation dans la région de Minto et il est au courant, non seulement des détails techniques et des conditions de travail, mais il s'est beaucoup occupé de ces questions concernant la valeur calorique du charbon de Minto en comparaison du charbon américain, bitumineux et anthracite.

On a posé des questions relativement au prix de la houille et je pourrais vous dire que j'ai un rapport sur moi. Ceci peut sembler contredire l'affirmation que je suis venu sans être préparé, mais j'ai emporté quelques rapports avec moi en partant et j'ai par hasard l'état de la production de la houille et le rapport du fonctionnaire dirigeant pour l'année 1925. J'y ai jeté un coup d'œil et le prix moyen pour le tout venant f. à b. à Minto est de $4.09. Pour le charbon *Green* il était de $4.60, variant entre $4.99 et $4.22. Je vous mentionne simplement ces chiffres afin que vous les ayez. Ces chiffres sont pour l'année 1925, et ils valent pratiquement pour cette année. Ils varient de $4 à $4.50.

M. Baxter vous a parlé des taux comparés du fret et vous avez déjà ces renseignements.

Nos charbonnages ne sont pas très étendus, mais d'après les estimations qui ont ont été faites, les gisements sont plutôt considérables. Les gisements sont médiocres, mais si la production était augmentée, je suis convaincu que les frais pourraient être très sensiblement diminués. C'est ce que les propriétaires de mines m'apprennent.

Cette région n'est pas prospère à l'heure actuelle, et tout ce qu'on pourrait faire pour lui venir en aide serait naturellement agréé, mais je ne le mentionne pas surtout à cause de la situation locale. Je ne crois pas qu'il soit utile pour moi d'en dire plus long. Je vous suis reconnaissant de m'avoir demandé et si l'on a des questions à me poser, je serai heureux de les discuter.

M. Flemming:

Q. Savez-vous quel est le taux de Minto à Saint-Jean?—R. $1.35.

Q. Savez-vous ce qu'il est de Sydney à Saint-Jean?—R. Je l'ignore; il est moindre.

Q. La houille de la Nouvelle-Ecosse vient en bien plus grande quantité à Saint-Jean?—R. Oui, elle peut être vendue à plus bas prix.

M. Bury:

Q. Elle est vendue à plus bas prix au Nouveau-Brunswick?—R. Oui. Lorsque je dis qu'elle est vendue à plus bas prix, ce n'est pas tout à fait vrai. On s'en est servi sur les quais et dans les édifices publics. Quelquefois, les prix cotés pour la houille de la Nouvelle-Ecosse peuvent être plus élevés que certains provenant de nos propres propriétaires.

M. Armstrong:

Q. Etes-vous au courant du taux de transport jusqu'à Sherbrooke?—R. Non, le premier ministre a mentionné $2.75.

Q. C'est le taux jusqu'à Montréal.—R. C'est peut-être $2.55.

M. Bury:

Q. On pourrait abaisser le prix à la mine par l'emploi de machines; de machines pour l'extraction?—R. L'expérience a démontré que dans le cas de la *Minto Company* l'exploitation au moyen de machines n'a pas grandement réduit les dépenses. Les propriétaires employant des machines peuvent produire aussi économiquement que la *Minto Company*, et ceux qui n'en emploient pas produisent aussi économiquement.

Q. Je croyais que la production était bien plus considérable.—R. Cela se pourrait. Récemment elle a fléchi; il y a eu des difficultés ouvrières.

M. Howden:

Q. Etes-vous enclin à croire que la proposition soumise par le premier ministre Baxter contribuerait beaucoup à remédier à la situation?—R. Je suis convaincu qu'elles serait d'une grande aide. Nous devons accepter la déclaration faite par des personnes qui devraient s'y connaître.

Q. Cela implique l'obtention d'un taux à partir de l'Est, tel que celui que nous essayons d'obtenir de l'Ouest?—R. Oui. Sa recommandation n'est pas allée aussi loin que la demande d'un taux uniforme de $7 de l'Alberta.

F.-M. WATTLES est appelé et assermenté.

Le TÉMOIN: Messieurs, je me suis présenté à la suggestion de M. Enderby, le gérant-général de la *Canada Steamship Lines* et je représente la *Century Coal Company*, qui est une filiale de la *Canada Steamship Lines*.

Notr compagnie fait le commerce de la houille et elle en manutentionne de grandes quantités, non seulement d'une partie des Etats-Unis mais de plusieurs parties. Nous manutentionnons le charbon à Fort-William, Port-Arthur, au Sault-Sainte-Marie, à la baie Georgienne, à Sarnia, Port-Stanley

sur le lac Erié, Port-Colborne, Toronto, Montréal et Québec. Nous subvenons plus ou moins aux besoins de la *Canada Steamship Lines*. Nous lui vendons, naturellement tout le charbon dont elle a besoin. Jusqu'en 1925, nous manutentionnions beaucoup de charbon du Canada, mais au commencement de 1925, la *Dominion Coal Company* nous a appris qu'elle avait adopté une politique plutôt sévère, puisqu'elle préférait vendre tout son charbon directement, et ainsi nous éliminer pratiquement. Nous avons été forcés à cause de cela d'importer la houille des Etats-Unis pour les navires de la *Canada Steamship Lines*. Il me ferait plaisir de répondre à toutes les questions que vous aimeriez à me poser, messieurs.

M. Armstrong:

Q. Voudriez-vous nous donner quelques-uns de vos taux les plus bas pour le chargement et le déchargement par les machines modernes aux différents ports? —R. Par exemple, sur le lac Erié, à Toledo et à Sandusky, il y a des machines qui permettent aux expéditeurs non seulement de demander un taux très bas sur le charbon pour le transbordement, mais ceux-ci prétendent aussi qu'ils peuvent manutentionner ou déverser la houille au prix coûtant, ce qui est naturellement satisfaisant. C'est ainsi avec les machines modernes, lorsque le wagon bascule.

Q. Quel serait le taux pour le déchargement avec des machines modernes?—R. Huit sous par tonne.

Q. Huit sous par tonne?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Ce taux vaut lorsque les machines soulèvent le wagon et déversent tout son contenu dans une seule opération?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Ce taux comprend le coût d'amener le wagon au déchargement?—R. Je ne saurais dire ce qu'il comprend. Je sais que la machine saisit le wagon, le place sur le déchargeur. Elle continue son mouvement et le charbon est déversé du wagon. Celui-ci est élevé par un ascenseur, il est retourné, revient et se rend à la voie par l'action de la gravité.

Le Président:

Q. C'est une machine moderne?—R. Oui. Le charbon est déversé du wagon dans ce que l'on appelle des " brouettes " chacune contenant 150 tonnes. Le navire se met au-dessous et le charbon est poussé de ces brouettes dans la cale du navire.

M. Armstrong:

Q. Quel en est le coût?—R. Le taux à partir de la Virginie occidentale d'où le meilleur charbon est originaire est de $2.60 jusqu'à Hampton-Roads. Les frais dépendent de la nature du navire et ils varient de neuf sous environ jusqu'à environ vingt sous. Par exemple, je crois que pour un certain type de navire le taux est de neuf sous. C'est pour un vaisseau à un seul pont; le taux est de quatorze sous pour un vaisseau à deux ponts, et il y a encore d'autres frais.

Q. Mais ce que j'aimerais que vous nous donniez c'est le coût de la manutention dans le port. Vous nous avez donné une idée de l'opération du déversement des wagons dans ces couloirs à charbon, cela se fait dans le cas de navires considérables?—R. Oui.

Q. Combien coûte ce transbordement?—R. Il est compris dans le taux de $2.62.

Q. Vous ne savez pas quel est le coût véritable?—R. Non.

Q. Vous avez donné un prix de huit sous, où s'appliquerait-il?—R. Sur le lac Erié.

Q. Où?—R. A Duluth, Sandusky, Huron et Cleveland.

Q. On a dans ces villes cet appareil pour le déchargement?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée approximative de la quantité de charbon transportée sur les lacs en provenance de ces ports?—R. A destination des docks canadiens et américains?

Q. Oui.—R. Environ 28,000,000 tonnes.

Q. La quantité qui provient de tous les ports est plus considérable?—R. Je crois que c'est le tonnage total passant par les lacs. Une partie de ces cargaisons se rend à Duluth, Superior et aux endroits sur le lac Michigan.

Q. Les gens achètent ce charbon préférant le faire déverser dans les navires et le faire conduire à destination par navire plutôt que par voie ferrée?—R. Oui, parce que la combinaison des taux est bien plus avantageuse.

Q. Savez-vous, par exemple, quel est le taux de Port-Arthur, et de Duluth? —R. Je crois qu'approximativement, le taux du lac Erié est entre 30 et 40 cents, pour du charbon bitumineux.

Q. A partir de Duluth?—R. Oui, je crois que le même taux s'applique à Port-Arthur et à Fort-William aussi bien qu'à Duluth et à Superior.

Q. Connaissez-vous les appareils pour le déversement du charbon à Duluth? —R. Les facilités de déchargement?

Q. Les facilités de chargement et de déchargement?—R. Ce sont des machines plus modernes. Dans la plupart des cas on peut effectuer le déchargement au taux de 500 tonnes par heure ou davantage. Autrement dit, les compagnies ayant droit à un taux de 35 ou de 40 cents doivent convaincre le propriétaire de navire qu'il peut faire décharger son navire dans le plus bref délai possible

Q. A 500 tonnes par heure?—R. Oui, ou davantage.

Q. Il n'y a pas de ces appareils à Port-Arthur?—R. Oui, monsieur.

Q. Y en a-t-il d'aussi bons?—R. Quelques docks en ont de bons; par exemple, je crois que la *Fort William Coal and Dock Company* a trois ponts, et peut effectuer le déchargement, je crois, aux taux de 500 tonnes par heure.

Q. Est-ce que ces déchargeurs sont situés sur les vaisseaux?—R. Non, monsieur; ce sont des ponts mobiles situés sur les docks.

Q. Quel est le coût du déchargement?—R. Le prix de la main-d'œuvre est probablement moins de dix cents la tonne, après avoir pris en considération la dépréciation sur les machines, ou le placement, le placement de capitaux nécessaire.

Q. Vous ne seriez pas surpris d'apprendre, n'est-ce pas, que ce charbon pourrait être déchargé à d'autres ports pour la moitié de ce montant, n'est-ce pas?—R. Non, je ne le serais pas, si l'on employait la main-d'œuvre en même temps qu'un pont rapide. Avec un pont rapide, on peut décharger le charbon, la main-d'œuvre coûtant cinq sous par tonne ou même moins. C'est le commencement des frais en jeu.

Q. C'est-à-dire, avec des appareils modernes?—R. Oui.

Q. Avec des machines à déchargement rapide?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Que voulez-vous dire lorsque vous avez dit que c'est le commencement des dépenses; quelles autres dépenses faudrait-il ajouter aux cinq cents?—R. D'abord le placement sur la terre, son loyer.

Q. Vous voulez dire les frais de cour?—R. Oui.

Q. Les salaires des hommes?—R. Oui.

Q. Il ne serait pas possible à moins d'avoir des machines modernes de faire le travail pour ce prix?—R. Non, monsieur. Le tarif de déchargement du charbon le long de la côte de l'Atlantique et les Lacs, est je crois de 35 cents la tonne, et il va sans dire qu'il inclut un profit. C'est ce que nous demandons à Montréal et à la Pointe-du-Moulin à vent, 35 cents la tonne pour le déchargement d'une cargaison. Nous ne payons que le quayage et le déchargement, sept cents de quayage et huits cents pour le déchargement.

[M. F. M. Wattles.]

Q. Sept cents pour le quayage?—R. Oui, c'est ce que l'on nous demande.

M. Armstrong:

Q. Combien demandez-vous pour le déchargement à Toronto?—R. Nous n'avons réellement pas de facilités à Toronto pour effectuer le déchargement du charbon, de plus il n'y a pas de taux à Toronto pour la houille qui en est expédiée. Le charbon que nous manutentionnons à Toronto, probablement 100,000 tonnes traverse le lac Ontario et le lac Erié. On en charge des vaisseaux à déchargement automatique, et aussi des cargos. Nous le déchargeons au dock et nous le camionnons pour la consommation locale. Nous avons essayé à plusieurs reprises d'obtenir des taux sur des chargements de wagons. Pour un motif ou un autre, nous n'avons pas pu les obtenir. On nous les a refusés.

Q. Vous ne possédez pas de facilités modernes en tant qu'il s'agit du lac Ontario?—R. Non, nous avons essayé d'obtenir la location de certains docks de la Commission du port de Toronto, et nous lui avons dit que si elle voulait nous l'accorder, nous installerions une installation moderne pour le déchargement de la houille. Elle ne semblait pas désireuse de faire droit à notre demande, de sorte que nous y avons renoncé.

Q. Avez-vous des appareils déchargeurs modernes sur le lac Erié?—R. Je ne dirais pas qu'ils sont ce qu'il y a de plus perfectionné.

Q. En avez-vous à Port-Stanley?—R. Nous avons commencé à faire des affaires à Port-Stanley afin d'obtenir le débouché de London et nous avons loué ue propriété sur le rivage, du chemin de fer de Port-Stanley.

Q. De quel port des Etats-Unis le charbon arrive-t-il?—R. Surtout de Sandusky.

Q. Quel est le taux de Sandusky à Port-Stanley y compris le déchargement? —R. Cinquante cents par tonne.

Q. Quel est le taux de Port-Stanley à London?—R. Je crois que sur le charbon bitumineux il est de $1.10, si je ne m'abuse.

Q. Il est de quatre-vingt-dix cents par chemin de fer électrique?—R. Il est de $1.10 à partir de Black-Rock.

Q. Quelle facilités avez-vous sur le lac Huron pour le déchargement?—R. Nous n'avons rien. Nous manutentionnons le charbon pour les compagnies de chemins de fe rautour de la baie Georgienne et nous avons une installation moderne avec un pont à charbon. Nous avons manutentionné à Byng-Inlet l'an dernier, peut-être 100,000 tonnes. Là-bas, les frais de déchargement étaient compris dans les frais principaux.

Q. D'où faisiez-vous venir le charbon que vous déchargiez à Midland?—R. De divers ports, surtout du lac Erié.

Q. Il vous faut traverser le lac Huron?—R. Oui, nous remontons la rivière et nous contournons la baie.

Q. Quel était le coût du transport du charbon du lac Erié à Midland?—R. Quarante-cinq cents la tonne dans un cargo ordinaire des Lacs.

Q. Ceci comprend le déchargement?—R. Non.

Q. Combien demandez-vous pour cela?—R. Les frais de manutention sur le dock, y compris le déchargement, l'entreposage, et le ramassage s'élèvent à près de cinquante sous la tonne; c'est-à-dire, avec un dock moderne.

Q. Vous ne voulez pas dire que c'est le coût du déchargement? Ce prix comprend un certain nombre de frais, n'est-ce pas?—R. Nous incluons la détérioration et tout.

M. Bury:

Q. C'est ce qu'une compagnie s'occupant de déchargement demanderait pour effectuer la besogne?—R. Oui, monsieur. Autrement dit, si l'on construisait un dock à Toronto, et que l'on munissait ce dock de machines modernes pour la manutention du charbon, la compagnie faisant l'arrimage ou l'entreposage, ou

quel que soit le nom que vous lui donnez, constaterait, je crois, que le coût réel, tout compris, pour le déchargement de la houille de ce navire, son entreposage et sa réexpédition sur commande s'établirait de quarante à cinquante cents la tonne. Par exemple, la Commission du port de Toronto prélève un droit de cinq cents sur une évaluation de $40,000 par acre; du moins, c'est ce qu'on nous demande pour la manutention.

Q. C'est pour l'entreposage?—R. Pour l'entreposage sur le quai.

Q. Avez-vous vu le fonctionnement de ces gros appareils de déchargement qui effectuent le déchargement de ces gros wagons?—R. Oui, monsieur; je les ai fait fonctionner.

Q. Quel charbon déchargeait-il, de l'anthracite ou du bitumineux?—R. Les deux.

Q. Dans la manœuvre — comprenez-moi bien — du déchargement du charbon bitumineux en quantités si considérables; est-ce qu'il se détériore? Autrement dit, est-ce que la houille peut résister à la manutention sans trop de détérioration?—R. Le charbon criblé à la mine à travers des cribles dont les ouvertures mesurent au-delà d'un pouce et demi, représente environ les deux-tiers de la production de la mine. Autrement dit, le tiers du charbon passe par les ouvertures rondes. Avant que le charbon ne soit rendu sur le dock, qu'on l'ait ramassé, et criblé de nouveau dans un tamis dont les trous ont un pouce et demi, on en perd encore un tiers.

Q. Vous voulez dire après la manutention, lorsqu'on l'a criblé de nouveau sur le dock, on perd un tiers?—R. Oui; pas dans le poids, mais dans la grosseur.

M. Armstrong:

Q. Vous parlez là du charbon bitumineux?—R. Oui, mais il est assez dur.

M. Bury:

Q. Ce charbon bitumineux que vous dites avoir perdu par le criblage, n'est naturellement, pas perdu — de combien sa valeur a-t-elle été dépréciée?—R. Considérablement.

Q. Que voulez-vous dire par " considérablement "?—R. La différence entre le prix du charbon ramassé sur le dock et du charbon menu serait d'approximativement soixante-quinze cents par tonne.

Q. Voulez-vous me dire qu'il subirait une dépréciation de soixante-quinze cents par tonne?—R. Ce qui passe par les tamis peut être vendu. . .

Q. A soixante-quinze cents de moins?—R. Oui.

M. BURY: Vous parlez peut-être d'un appareil qui manutentionne le charbon un peu plus rudement; il parle d'une installation qui saisit un wagon de charbon et le déverse.

M. Garland:

Q. Est-ce que ce charbon bitumineux dont vous parlez est de l'anthracite? —R. Oui; je dirais qu'il est plus dur que le charbon de Sydney.

Q. Est-il plus dur que notre charbon de l'Alberta?—R. Je ne connais pas le charbon de l'Alberta.

M. Bury:

Q. Connaissez-vous d'autres appareils pour le déchargement ou le chargement qui ne manutentionnent pas aussi durement le charbon?—R. Afin que tout se fasse vite, les chemins de fer adoptent l'une des deux politiques suivantes; soit un pont à chevalets sur lequel on se sert de wagons dont le fond s'entrouve. Le charbon est déversé dans des couloirs à charbon ou bien l'on emploie la méthode du renversement. Je ne crois pas que l'on emploie d'autres systèmes pour le déversement de la houille des wagons dans les vaisseaux.

Q. Très bien. Parlez-nous de la résistance du charbon dans les deux cas.— R. Je crois que le déversement par wagon brise moins le charbon.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que ces machines n'ont pas subi des améliorations telles dans le cours de ces dernières années, que la dépréciation éprouvée par le charbon n'est pas aussi grande?—R. Elles ont pu être améliorées, mais dans l'affirmative, ces améliorations n'ont pas été considérables.

Q. N'avez-vous pas modifié aucun de vos dispositifs.

M. GARLAND: Un instant, s'il vous plaît. Le témoin n'a pas dit qu'il n'en connaissait pas grand'chose; il a dit que s'il y a eu des améliorations elles n'étaient pas importantes.

M. Armstrong:

Q. N'avez-vous pas vu de nouveaux dispositifs par lesquels le charbon est transporté dans les cales des vaisseaux dans de meilleures conditions, au cours des quelques dernières années?—R. Il est possible de faire bien attention à l'écoulement du charbon du couloir à charbon dans la cale du navire, mais il s'ensuit une perte de temps, et une perte de temps signifie l'augmentation des taux. Les armateurs exigent de vous le paiement d'un certain taux, et vous à votre tour les assurez que vous chargerez ce navire dans un certain nombre d'heures, ou que vous chargerez tant de tonnes par heure, et si vous désirez prendre le double du temps, le taux monte. La même chose s'applique aux mouillages de déchargement.

Q. Vous ne croyez pas que la dépréciation éprouvée par le charbon serait beaucoup plus grande en le déversant rapidement des wagons dans les navires, qu'elle le serait en le manutentionnant plus lentement?—R. Cela ne me semble pas ainsi.

Q. Cela pourrait être préférable?—R. Je crois que comme je l'ai mentionné, il y a moins de dépréciation avec le déversement par wagons. Par exemple, nous recevons à Montréal de la houille arrivant de Hampton-Roads, que nous transportons dans le golfe Saint-Laurent. Elle est déversée du fond des wagons dans les couloirs à charbon, et de là dans les navires. Nous recevons aussi du charbon venant de la même source dans le lac Erié, et nous le transportons dans le bas du fleuve Saint-Laurent. Nous constatons que la dépréciation est moins forte lorsque le charbon arrive des Lacs que lorsqu'il arrive de la mer. Dans un cas, lorsqu'il arrive de la mer, il est déversé dans des couloirs à charbon; dans l'autre, il est renversé. C'est ce qui me fait croire que la casse est moins forte lorsque le wagon est déversé.

M. BURY: La difficulté c'est que dans le transport du charbon de l'Ouest on s'est servi des wagons fermés et non pas des wagons ouverts, et cela empêche complètement le déversement d'un wagon.

M. Gershaw:

Q. Nous avons à l'esprit la grande quantité de charbon arrivant par voie ferrée de l'Alberta jusqu'à la tête des Lacs. Ce charbon est déchargé là et transporté par eau jusqu'à Toronto. Vous dites qu'il y a un pont de déchargement à Toronto?—R. Oui, mais il sert à effectuer le déchargement du charbon hors des vaisseaux, non pas des wagons.

Q. Combien cela coûterait-il afin d'installer là des déchargeurs modernes afin de décharger le charbon des wagons dans les vaisseaux?—R. Je vous suggérerais d'en parler aux fabricants de cette catégorie de machines.

Q. Citez-nous un chiffre approximatif, vous en avez une idée?—R. De prime abord, je dirais que cela coûterait un million de dollars.

Q. Et cela entamerait le capital? Alors supposons qu'une machine de ce genre serait installée, quel serait le coût par tonne, approximativement, pour le déchargement du charbon au moyen de cette machine?—R. Comme je vous l'ai mentionné il y a un instant, les chemins de fer demandent huit cents de

[M. F. M. Wattles.]

l'heure pour le déversement, et ils prétendent que cela ne couvre que les dépenses — j'ignore de quelles dépenses il s'agit.

Q. Vous pourriez charger le charbon pour huit cents, et vous demanderiez de quarante à cinquante cents pour le décharger et le livrer, disons alentour de Toronto; du moins, dans des wagons à entreposage ou autres?—R. Je me demande si je suis bien votre exposé. Prenons le cas d'un train de charbon qui arrive à Fort-William. Le vaisseau est là pour le rencontrer. A mesure qu'il arrive le charbon est déversé dans le vaisseau. Il y aurait à considérer le prix à la mine, plus le taux du fret demandé par le chemin de fer jusqu'à la rive du lac, plus les frais de déversement, plus le taux demandé par le navire jusqu'au port de destination, par exemple, Toronto.

M. Bury:

Q. A mesure que vous poursuivez, ne tenez pas compte du coût de la houille à la mine, ne parlez pas du fret demandé par le chemin de fer, et donnez-nous votre estimation du coût à partir du moment où le train de charbon arrive à la machine pour être déversé dans le vaisseau.?—R. Les frais de déversement, selon l'usage habituel sont d'à peu près huit cents par tonne.

M. Gershaw:

Q. C'est-à-dire, pourvu que les machines soient installées?—R. Oui, sans doute.

Q. Et vous dites qu'il y a dépréciation d'environ le tiers de, disons, soixante-quinze cents par tonne?

M. ARMSTRONG: Puis-je dire un mot. . .

Le TÉMOIN: Je couvrirai ce point. . .

M. ARMSTRONG: Les fournisseurs des machines à déverser pourraient vous donner tous ces renseignements.

M. GARLAND: Nous obtenons maintenant ce que nous désirons; allez de l'avant.

Le PRÉSIDENT: Poursuivez.

M. GARLAND: Huit cents, plus les soixante-quinze cents.

M. GERSHAW: Vous dites soixante-quinze cents, mais ce n'est que le tiers; ce n'est que vingt-cinq cents.

Le TÉMOIN: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par les soixante-quinze cents; où cela s'applique-t-il?

M. BURY: Il a voulu dire la perte de valeur du charbon détérioré.

Le TÉMOIN: Cela vient plus tard. Pour résumer, les frais de déversement s'élèvent à huit cents, et l'on paie le taux le plus bas que l'on puisse obtenir pour le transport par eau.

M. Flemming:

Q. C'est par eau?—R. Non. Par exemple, le taux sur le charbon est d'un dollar—ce n'est qu'une conjoncture. Un navire est amarré à un dock qui est muni de machines pour le déchargement, ce qui implique un placement de peut-être un demi-million de dollars, pour un pont déchargeur sur les quais à Toronto. Cette machine serait capable de décharger ce navire au taux de probablement 500 tonnes à l'heure. Si l'on recevait des commandes pour ce charbon à mesure de son arrivée—autrement dit lorsque la machine saisit ces cinq tonnes de charbon, si l'on pouvait en charger un wagon, ce serait avantageux, mais il faudrait probablement transporter de nouveau ce charbon sur le dock à charbon, et le mettre en entreposage.

M. Bury:

Q. Quelles sont les alternatives? Parlez-nous d'abord de la houille qui est mise dans le wagon.—R. Si on la met dans le wagon, le coût véritable de la

main-d'œuvre pour l'exploitation de cette machine ne dépassera pas probablement dix sous.

Q. Vous parlez de la machine qui charge le wagon pour l'expédier sur-le-champ au consignataire? Et en ce qui concerne l'autre alternative?—R. Dans l'autre cas le charbon serait placé sur le dock, il serait jeté et il s'ensuivrait de la casse. Plus tard, on reçoit des commandes pour du charbon criblé. Alors on est forcé de le ramasser de nouveau, le cribler encore une fois et c'est ici que se produit la dépréciation. Environ les deux-tiers de cette houille, cela dépend de sa dureté passent sur ce tamis. L'autre tiers passe à travers. Ce qui passe à travers devrait être vendu à un prix moins élevé que ce qui passe au-dessus.

Q. C'est là le point. Le prix d'un tiers de la cargaison de houille baissera de soixante-quinze cents par tonne?—R. Oui, monsieur.

Q. Et cette baisse de soixante-quinze cents par tonne s'étendrait à toute la cargaison?—R. Oui.

Q. Ce qui ferait une dépréciation de vingt-cinq cents pour toute la cargaison? —R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Mais le charbon que vous recevez à l'heure actuelle subit ce même traitement et vous éprouvez la même perte?—R. Oui.

M. BURY: Vous prétendez que vous ne pourriez établir aucune différence dans la comparaison.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout messieurs? Il est cinq heures et demie. M. Draper est ici et je crois que nous pourrons l'interroger demain après-midi, si la chose vous agrée, alors que la Chambre siège. Nous avons ce privilège maintenant. Demain matin cette salle ne sera pas libre, et notre secrétaire sera retenu par un autre comité, mais nous pouvons nous réunir ici demain après-midi à trois heures.

Le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 10 juin 1926, à 3 heures de l'après-midi.

SALLE DE COMITÉ No 425,
CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI 10 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes se réunit à 3 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Lapierre, président.

Le greffier signale les communications qu'il a reçues et donne un bref exposé de leur teneur.

M. ARMSTRONG: Je crois que les lettres reçues par le secrétaire devraient être versées au procès-verbal.

M. BURY: Est-ce que ces lettres traitent le même sujet?

Le PRÉSIDENT: A peu près.

M. BURY: Je crois qu'elles devraient toutes être versées au dossier; elles sont soumises au Comité.

La proposition est adoptée.

OWEN SOUND, ONT.,
Le 5 JUIN 1926.

Sujet: *Le Comité s'enquérant des richesses houillères du Canada.*

M. V. CLOUTIER,
Salle 426, Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 31 mai concernant la situation houillère dans cette région, je dois vous dire que nous recevons tout notre anthracite des Etats-Unis, et nous n'avons pas employé d'anthracite anglais ici, mais que nous avons utilisé des quantités considérables de charbon de l'Alberta. Celui-ci a remplacé avantageusement l'anthracite américain, du moins les quantités limitées que nous avons reçues.

Nous croyons que le temps est arrivé, où le gouvernement fédéral ainsi que les gouvernements de l'Ontario et de l'Alberta, de même que les chemins de fer, devraient trouver des moyens d'amener le charbon de l'Alberta dans les débouchés de l'Ontario à un taux ne dépassant pas $7 la tonne.

C'est notre opinion que la manière de résoudre heureusement ce problème, c'est d'effectuer le transport du charbon par voie ferrée, navire et voie ferrée et de se servir de machines modernes des mines à la tête des Lacs. Le charbon devra être transporté de la tête des Lacs à la baie Georgienne par des navires modernes, construits dans ce but.

Si l'on accordait des taux de classe les mêmes que les taux sur le grain de la même région dans l'Alberta, cela nous donnerait un taux jusqu'à la tête des Lacs, de $3.00 par tonne, de la tête des Lacs à la baie Georgienne de 75 sous par tonne et de là à Toronto, un taux de $1.20 par tonne, ou une moyenne de taux pour tout l'Ontario, ne devant pas dépasser $1.50 par tonne. Il est possible d'obtenir les taux précités, sauf le taux à partir des mines jusqu'à la tête des Lacs, que nous n'avons pu obtenir.

En assujettissant les détaillants à certaines restrictions, et en obtenant un contrat de dix ans avec les propriétaires de mines dans l'Alberta, cela rendrait le Canada indépendant de toutes les difficultés et des prix élevés pour le charbon domestique, sur lesquels nous n'exerçons aucun contrôle, et nous pourrions garder approximativement $20,000,000 dans notre pays, qui vont maintenant aux Etats-Unis, pour nos mineurs, nos vaisseaux, nos chemins de fer et nos gens.

Respectueusement à vous,

(Signé) A.-J. CREIGHTON.

HAMILTON (CANADA) le 9 juin 1926.

Au Comité
Chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada

CHER MONSIEUR,—J'ai bien la vôtre du 7 juin concernant l'enquête sur les richesses houillères du Canada.

Aucune affaire ne m'appellera à Ottawa le 15 courant, à moins que votre Comité ne m'enjoigne de comparaître devant lui. J'avais pris des mesures afin de comparaître devant la cour de l'Echiquier le 15, mais elles ont été annulées et ma comparution a été renvoyée après les vacances. A l'heure actuelle, je ne connais rien qui m'appellera à Ottawa.

Je ne vois réellement pas que je puis être de quelque secours à votre Comité même si je comparaissais devant lui. Toutefois, si le Comité estime la chose nécessaire et m'envoie une assignation, je vais essayer de m'arranger ici afin de faire le voyage.

Nous avons à faire face actuellement à l'une des périodes les plus critiques dans nos opérations de construction, ce qui absorbe complètement mon temps et il en sera ainsi pendant tout le cours du mois. Il n'y a pas de doute que votre président, M. Lapierre, sait que nous construisons une autre série de fours à coke et nous serons sur le point de commencer le briquetage à la date mentionnée, et il est de toute nécessité que je sois ici lors du commencement des travaux et quelques jours après.

Je désire que vous ayez la bonté de transmettre au président la teneur de cette lettre et lui dire aussi que j'apprécie l'honneur d'être appelé à lui donner des renseignements. Mais il y a tant d'autres personnes que je pense pouvoir donner plus de renseignements que moi-même, et il n'y aura pas pour le moins, pénurie de déclarations venant de gens que la question intéresse.

Votre tout dévoué,

HAMILTON BY-PRODUCTS COKE OVENS, LIMITED,

Par P.-V. BYRNES,
Président.

BELLEVILLE, ONTARIO, le 4 juin 1926.

Au greffier du Comité
chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada,
Chambre des communes, Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre du 31 mai dans laquelle vous me demandez mon opinion sur les richesses houillères du Canada. Je dois vous demander pendant combien de temps le Comité va siéger. Ce sujet est des plus intéressants et c'est sans aucun doute l'un des problèmes les plus importants du Canada.

Je remarque que M. R.-C. Vaughan, le vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada a déclaré devant votre Comité que cette compagnie se servirait dans une très grande mesure du charbon de la Nouvelle-Ecosse cette année. Il serait possible d'apporter la houille de la Nouvelle-Ecosse pour les lignes des chemins de fer Nationaux du Canada par eau jusqu'à Kingston, Brockville et Belleville, pour l'usage du *C.N.R.* vu qu'il a des têtes-de-ligne à Belleville et à Brockville. Ce pourrait être une bonne idée d'attirer l'attention de sir Henry Thornton sur ce fait.

J'ai eu une entrevue, il y a deux ou trois ans, avec un fonctionnaire de la *Nova Scotia Coal Company* qui examinait la situation locale dans le but d'amener la houille de la Nouvelle-Ecosse dans cette partie de l'Ontario pour des fins industrielles et aussi pour des fins culinaires. Le coke n'est plus un substitut pour l'anthracite. Son emploi s'est généralisé. C'est un combustible domestique de qualité supérieure, et dans bien des cas on le préfère à l'anthracite américain.

Je communiquerai plus au long avec vous sur ce sujet dans une journée ou deux.

Très cordialement à vous,

(Signé) W.-E. SCHUSTER,
Président et Gérant-général.

KINGSTON (ONT.), le 7 juin 1926.

Au Comité chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

MESSIEURS.—J'ai la vôtre du 31 mai. L'année dernière, nous avons manutentionné environ 12,000 tonnes d'anthracite américain, 8,000 tonnes de houille américaine et 500 tonnes d'anthracite gallois. Tout l'anthracite a été employé à des usages domestiques. Environ 800 tonnes de houille ont servi à des fins domestiques et 1,200 tonnes au chauffage de chaudières.

Nous achetons tout notre charbon américain durant la saison de navigation, et nous le faisons transporter à Oswego (N.-Y.), ou Sodus-Point (N.-Y.). Des navires l'amènent à Kingston où nous l'entreposons jusqu'en hiver. Nous avons constaté que nous ne pouvons pas faire des affaires en donnant les cotes de la houille de la Nouvelle-Ecosse, pour le motif qu'il faudrait la recharger sur des navires ou dans des wagons à Montréal pour la livraison locale, et le fret serait tellement élevé, que le marchand qui achète de l'anthracite américain aurait l'exclusivité du commerce.

Nous n'avons pas à l'heure actuelle de cotes pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, mais il n'est pas douteux que vous en ayiez et vous pouvez établir la comparaison:

Houille américaine, morceaux de plus de ¾ de pouce aux mines	$2 00
Fret par navire de Sodus à Kingston	90
Fret par voie ferrée américaine jusqu'à Sodus-Point	2 23
Douane	50
Prix rendu sur le dock	$5 63

Houille de la Nouvelle-Ecosse aux mines.
Taux du fret à Montréal.
Déchargement et rechargement à Montréal.
Transport par voie ferrée ou bateau de Montréal à Kingston.

Vous pourriez dire que des navires pourraient prendre des cargaisons dans les ports de la Nouvelle-Ecosse et se rendre directement à Kingston. Très bien, mais lorsqu'ils arriveraient ici ils auraient dans leurs cales de 2,200 à 2,500 tonnes, et il n'y a pas de facilités permettant le déchargement de navires de ce tonnage dans moins de six ou sept jours, et ceci implique une indemnité pour surestaries au taux de $100 par jour, après une détention de deux jours. D'un autre côté, nous envoyons un petit vapeur à Sodus-Point, N.-Y., et au bout de six heures celui-ci est de retour à Kingston. Si un navire a une capacité de 300 tonnes, il est déchargé en huit heures environ. Si cette capacité est de 900 tonnes cela prend deux jours au plus. On peut dire la même chose de l'anthracite américain provenant d'Oswego (N.-Y.).

Actuellement, le charbon en gaillettes est coté à $9.60 par grosse tonne, le taux net du fret, des mines à Oswego est de $8.15; le taux net du fret d'Oswego à Kingston est de $0.90, ce qui fait $12.00 net la tonne avant le déchargement à Kingston.

Nous calculons une perte de 8 p. 100 dans la manutention. Après chaque saison commerciale pour chaque 100 tonnes d'anthracite que nous avons manutentionné nous avons environ huit tonnes de criblures qui nous rapportent environ $1.50 la tonne.

Houille de l'Alberta aux mines.
Houille de l'Alberta fret par voie ferrée.
Total du coût à Kingston.

Vu que ce charbon est d'une consistance plus friable, il doit donner un plus fort pourcentage de criblures. Il faut ajouter à ce qui précède les frais de déchargement, la publicité, les commis, le loyer, etc., qui sont les mêmes dans les deux cas.

Le charbon gallois est bon. Les 500 tonnes que nous avons vendues l'an dernier ont donné toute satisfaction mais son prix est trop élevé en comparaison de l'anthracite américain. Le charbon gallois ne peut pas être vendu ici à moins de $17.50 à $18 et l'anthracite étant de $15.50 à $16, il est meilleur marché. On pourrait charger le charbon gallois à un port anglais et le délivrer à un port comme Toronto à peu de frais en plus qu'à Montréal, parce que Toronto est muni de docks et de déchargeurs expressément pour ces navires, et ce charbon pourrait être vendu de manière à concurrencer l'anthracite.

Nous espérons vous avoir bien fait comprendre la situation dans laquelle nous nous trouvons à Kingston et lorsqu'on met en regard des prix de l'anthracite américain, ceux de la houille de la Nouvelle-Ecosse et de la lignite de l'Alberta, on comprend immédiatement le motif pour lequel le charbon américain est vendu à Kingston.

Bien à vous,

James Sowards Coal Company,

par JOHN-F. SOWARDS.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que nous pouvons commencer.

On appelle et on assermente THOMAS DRAPER.

Le Président:

Q. Monsieur Draper, quelle est votre situation actuelle?—R. Je suis un fabricant.

Q. Quel est votre genre de fabrication?—R. J'ai une fonderie pour le fer et l'acier; je m'occupe de différentes branches de l'industrie sidérurgique.

Q. Vous connaissez généralement les machines employées au chargement et au déchargement du charbon?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Depuis combien de temps êtes-vous fabricant, monsieur Draper?—R. Depuis trente-six ans.

Q. Vous êtes le président et le gérant-général de la *Alberta Waterways,* n'est-ce pas?—R. De la *McMurry Asphaltum & Oils, Limited,* d'Edmonton.

Q. Et vous êtes aussi le gérant-général de la *Border Manufacturing Company,* de Port-Huron?—R. Oui.

Q. Mais vous ne faites pas partie d'aucune firme fabricante de machines à charger et à décharger le charbon, de quelque manière que ce soit?—R. Non.

Q. Et vous n'êtes aucunement employé par elles?—R. Non.

Q. Où avez-vous voyagé de manière à venir en contact avec les entreprises qui se servent de machines pour le chargement et le déchargement sur les Grands Lacs, et pour le compte de quelles compagnies?—R. Nous fabriquons quelques genres de machines pour chemins de fer, et ainsi je viens en contact avec tous les chemins de fer du pays, et c'est surtout aux têtes de ligne que j'ai étudié le fonctionnement des machines que l'on y emploie.

Q. Et ainsi vous avez pu obtenir les renseignements que vous communiquez au Comité?—R. Oui, je vois ces machines presque tous les jours.

Q. Voulez-vous donner au Comité une idée générale des machines à charger et à décharger pour la manutention du charbon?—R. A partir des têtes de ligne des chemins de fer jusqu'aux navires?

Q. Oui, et des navires au quai.—R. Il y a différentes manières de procéder. Le plus moderne est le déchargeur à wagons, qui saisit le wagon en entier, le soulève, le renverse complètement et déverse le charbon dans un grand bassin dans lequel le charbon glisse graduellement, sans trop de casse, dans la cale du navire. Ce bassin est joint à un dégorgeoir pliant qui est fixé et placé en pente de telle manière que le charbon glisse et on charge le navire du fond de la cale en montant. Puis le dégorgeoir plie à mesure que le navire se remplit, de sorte qu'il y a très peu de casse. C'est le type le plus récent de ces machines et ces déchargeurs sont en usage dans la plupart des têtes-de-ligne des chemins de fer transportant du charbon aux Etats-Unis.

M. Bury:

Q. Est-ce que le bassin dont vous parlez est une manche à charbon?—R. C'est une espèce de manche. Il est plus long que le wagon. Le wagon est généralement soulevé et puis il est renversé. J'ai apporté des vignettes et des photographies que les fabricants m'ont fournies et que je vais donner au Comité.

Q. Ce bassin est un couloir à charbon qui est dans le sens de la longueur du wagon et le wagon est tourné sans dessus dessous de sorte que le charbon s'engage dans le couloir?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Vous allez confier au Comité les photographies que vous avez obtenues? —R. Oui. J'ai celles que m'ont fournies les deux fabricants les plus importants avec qui j'ai eu des entrevues l'hiver dernier. Je leur ai dit à quel usage je les destinais. Je vais vous les expliquer si vous le désirez.

Q. Donnez-nous d'abord d'autres détails au sujet des déchargeurs qui ont été l'objet de vos investigations? Combien de wagons par heure les avez-vous vu charger dans les navires?——R. La moyenne est d'environ quarante wagons à l'heure. Cela prend environ quarante-cinq secondes pour soulever le wagon, le déverser et le remettre en place. Mais cela prenait environ une minute et demie par wagon déversé pour en faire la vérification. Dans une heure quarante wagons environ sont déversés.

Q. Etiez-vous là et avez-vous vérifié cette opération?—R. Oui, j'en ai fait la vérification bien des fois.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Faut-il un wagon spécial pour cette opération?—R. Non, on peut se servir de tous les wagons découverts.

Q. Est-ce qu'ils sont soulevés hors de la voie?—R. Non, la voie et le wagon sont soulevés. Il y a une série de bras pliants qui s'abaissent et assujettissent le wagon à la voie et qui le soulèvent ensuite verticalement et assez haut pour le renverser. En voici une photographie. Le train arrive et il est ordinairement formé de cent wagons. D'abord on découple la locomotive. La voie est légèrement en pente et on laisse descendre un wagon à la fois, comme la première photographie le fait voir. Ce wagon s'échappe, descend la pente, vient donner contre une voie en pente contraire et revient sur la voie qui conduit au basculeur à wagons. Une petite locomotive électrique s'élève entre les voies et elle amène le wagon à la plate-forme du déversoir. La deuxième photographie fait voir les bras qui s'abaissent et assujettissent le wagon à la voie. La troisième photographie montre le wagon qui s'élève et qui se déverse. Cette photographie montre le wagon renversé. Puis le wagon est tourné complètement sans dessus dessous et j'ai été témoin de cette opération par temps froid, alors que le charbon

était légèrement gelé à la surface. Alors on donne un brusque mouvement au wagon, ce qui brise l'adhérence des morceaux de charbon entre eux, et on retourne de nouveau le wagon. Je n'ai jamais vu l'opération du déversement d'un wagon s'effectuer en plus d'une minute, à moins que le charbon ne fût gelé si profondément qu'on dût se servir de pics. Puis on abaisse ce wagon et on le ramène à sa position première. On n'attache pas les déchargeurs pendant le cours de cette opération. Cela ne se fait que tard dans l'automne. J'ai vu deux trains de cent wagons chacun être déversés dans l'espace de quatre heures et demie. Autrement dit, j'ai vu au-delà de 10,000 tonnes déversées dans l'un des gros navires des Lacs dans environ quatre heures et demie.

Les chemins de fer qui transportent le charbon se munissent de très gros wagons. Cela ne prend pas plus longtemps pour vider un wagon de 100 tonnes qu'un wagon de 50, de sorte que plus le wagon est considérable, moins cela coûte pour le déverser.

Q. Les prix que je peux vous citer indiquant le coût du déversement m'ont été donnés par les différents chemins de fer. L'an dernier, on reconnaissait généralement que le coût du déversement s'élevait à environ cinq cents. Mais on m'a dit l'autre jour que les chemins de fer qui déchargent ces wagons demandent maintenant sept cents par wagon durant cette saison, pour effectuer le déchargement dans les ports du lac Erié avec ces machines. Il y a d'autres genres de déchargeurs.

Q. Quel est le coût de la machine que vous avez décrite?—R. Celle indiquée dans cette série de photographies que j'ai produites ici est fournie par la *Brown Hoisting Company*, de Cleveland, Ohio. M. Brown, le président de cette compagnie, m'a appris que le prix de cette machine l'hiver dernier était de $150,000 f. à b. de ses usines à Cleveland. Ce prix ne comprend pas l'usine de force motrice nécessaire pour son fonctionnement. Il ne comprend pas non plus l'installation. Ce prix est f. à b. à l'usine de Cleveland. Il n'a pas pu me donner les renseignements quant au coût de l'érection sans connaître le coût des fondements, parce qu'à quelques endroits, il faudrait établir un pilotage complet, ou faire de profondes excavations. De sorte qu'on ne peut donner le coût de l'installation qu'après une inspection approfondie de l'emplacement où elle doit être établie. Je l'ai interrogé longuement quant aux frais de construction des voies, etc. Ils dépendraient dans une très grande mesure des facilités de têtes de lignes, de l'abondance des voies conduisant à l'emplacement, si c'est une cour de chemin de fer ou s'il faudrait acheter des propriétés et construire une nouvelle tête de ligne. Il a dit toutefois, que les endroits où il pensait que cela coûterait plus de $400,000 pour établir un basculeur complet avec toutes les facilités nécessaires étaient rares.

M. Bury:

Q. Y compris la construction des voies, etc.?—R. Oui.

Q. Et y compris le coût de la machine?—R. Y compris le coût de la machine et de l'installation. Il a dit que les frais s'élèveraient de $400,000 à $500,000 pour le motif que le coût des fondements dans quelques endroits pourraient s'élevant au coût de la machine elle-même, de sorte qu'il laissait une marge importante pour le coût des fondations.

M. Armstrong:

Q. Toutefois, cette compagnie et les autres compagnies dont vous parlez sont toutes prêtes à envoyer leurs représentants ici, sans frais pour le gouvernement, afin de soumettre au Comité tous les renseignements qu'elles ont au sujet de ces machines?—R. Oui, j'ai une lettre de M. Case qui était présent durant l'entrevue, et M. Brown lui a demandé de m'écrire. J'ai reçu une lettre de lui qui est rédigée comme suit: Vais-je la lire? Si vous le désirez je puis la confier au Comité.

Le PRÉSIDENT: Oui, lisez-la.
Le TÉMOIN: (Il lit):

THE BROWN HOISTING MACHINERY CO.,

CLEVELAND, OHIO (É-U.),

Le 26 décembre 1925.

M. THOS. DRAPER,
Président de la *Draper Mfg. Co.*,
Port-Huron, Mich.

CHER MONSIEUR, — Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 22 décembre ainsi que de la coupure ci-jointe relativement à la possibilité des déchargeurs pour wagons à charbon à la tête des Lacs, et nous vous en remercions.

Il nous fera bien plaisir de vous rendre tous autres services, ainsi qu'au Comité dont vous nous parlez, à ce sujet, et si ce Comité désire conférer avec l'un de nos représentants, nous serions charmés de faire en sorte que notre ingénieur se rende là-bas en tout temps qui lui conviendrait afin de comparaître devant le Comité.

Très cordialement à vous,

THE BROWN HOISTING MACHINERY CO.,

Par J.-P. CASE,
Gérant des ventes.

Le TÉMOIN: Cette lettre a été écrite avec l'autorisation de M. Brown.

M. Bury:

Q. Avant de passer à un autre sujet, avez-vous vu ce déchargeur fonctionner avec du charbon?—R. Oui.

Q. Quelle espèce de charbon?—R. Du charbon de la vallée Hocking.

Q. Est-ce de l'anthracite ou du bitumineux américain?—R. C'est du bitumineux américain.

Q. Est-ce que le charbon tombe de haut lorsqu'il laisse le dégorgeoir?—R. Non, il glisse plutôt qu'il ne tombe. Pour le déchargement de la houille, on imagine un dispositif qui empêche l'émiettement autant que possible.

Q. Est-ce que la houille tombe après être entrée dans le dégorgeoir jusqu'à ce qu'elle soit rendue dans le navire lui-même?—R. Cela dépend dans une grande mesure du préposé à la manœuvre de la machine.

S'il tourne la manche directement vers le fond et laisse tomber le charbon, il se produit une chute, mais la coutume c'est de diriger la manche vers le côté du navire, de sorte que le charbon glisse et s'étend à mesure que le tas s'élève.

Q. Vous parlez d'une manche mobile?—R. Oui.

Q. Jusqu'à quelle distance du fond du navire la manche peut-elle s'abaisser? —R. Jusqu'au fond.

Q. De sorte que vous pouvez éviter la chute du charbon en chargeant le navire?—R. C'est pourquoi nous avons une manche mobile.

Q. Vous avez un déversoir et une manche mobile conduisant au déversoir?— R. C'est à peu près cela.

Q. Avez-vous remarqué si le charbon se désagrégeait?—R. Ce charbon se désagrège très peu; j'ai été surpris de la petite quantité de poussière que l'on y trouve.

Q. Avez-vous été témoin du déchargement du même charbon effectué par les mêmes appareils de basculage aux endroits de livraison?—R. Oh! oui, souvent.

Q. Quelle était son apparence lors du déchargement; était-il bien cassé ou non?—R. Oh! non; il est à peu près dans le même état qu'au moment de la livraison à la mine; du tout-venant.

Q. Ce charbon est du tout-venant?—R. C'est surtout du tout-venant que l'on transporte de cette façon, que l'on transporte en grande quantité.

Q. La manutention du charbon par cet appareil aux endroits de chargement et de déchargement ne semble pas produire beaucoup d'émiettement?—R. Non. Mais il y a des endroits où les manufacturiers désirent avoir du charbon cassé autant que possible.

Q. Ce n'est pas le point que nous discutons. On peut obtenir tout le charbon cassé que l'on désire; il n'y a pas de difficulté à ce sujet?—R. Non.

M. Armstrong:

Q. Existe-t-il des raisons qui vous portent à croire que le charbon provenant de l'Alberta ne supporte pas le chargement ou le déchargement aussi bien que le charbon des Etats-Unis?—R. Une partie du charbon de l'Alberta est plus fragile que n'importe quel charbon que j'ai vu aux Etats-Unis.

Le Président:

Q. Vous connaissez la plupart des charbons de l'Alberta?—R. Je n'ai pas visité toutes les mines, mais j'en ai vu la plus grande partie.

Q. Avez-vous manutenté le charbon de l'Alberta?—R. Jusqu'à un certain point, oui. Certains charbons de l'Alberta, particulièrement ceux de l'Ouest, supportent très bien la manutention. Je crois que la casse n'est pas plus considérable que celle du charbon américain. J'ai vu des charbons albertains qui se brisent très facilement en n'importe quelle condition, mais je crois, si l'on me permet d'exprimer mon opinion personnelle, que la manutention du charbon par ces grands appareils de basculage s'opère avec autant de soin et avec une aussi faible casse que la manutention manuelle, à la pelle.

Q. Si l'on transportait ce charbon dans des wagons fermés on ne pourrait utiliser les appareils que vous avez en vue?—R. Un wagon fermé ne conviendrait pas du tout.

M. Gershaw:

Q. On ne pourrait s'en servir?—R. Pas avec cet appareil de basculage. Il faudrait un appareil semblable à celui que l'on emploie pour le déchargement du grain, un appareil à secousse.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous des doutes sur la possibilité de transporter le charbon de l'Alberta à la tête des Lacs dans un état satisfaisant, sans casse?—R. Il n'y a que quelques jours de trajet de la mine à la tête des Lacs et je crois que la dépréciation ou la casse serait minime dans des wagons découverts.

M. Bury:

Q. C'est-à-dire que, pour les longs trajets, des mines de l'Alberta à Toronto, par exemple, il est nécessaire d'utiliser les wagons fermés, mais il est possible d'employer les wagons découverts pour les petits trajets, jusqu'à la tête des Lacs, par exemple?—R. Plus que cela, car je crois, d'après mon expérience en matière de transport ferroviaire, qu'il serait difficile de faire faire plus de douze voyages par an à un wagon transportant du charbon albertain en Ontario, si le wagon sert à la distribution; mais je crois qu'il serait possible de faire un voyage par semaine ou par huit jours, aller et retour, à la tête des Lacs.

Q. Ce n'est pas tant de cette question que je parlais; on nous a dit qu'il était nécessaire d'employer les wagons fermés pour le transport exclusivement par chemins de fer, parce que le charbon de l'Alberta exposé dans des wagons découverts pendant tout le temps requis pour le trajet jusqu'à Toronto ou autres

endroits de la province d'Ontario, se désagrégeait pas l'effet de la température; c'est pour cette raison que l'on emploie les wagons fermés. Ce que je prétendais, et je crois que vous avez corroboré mon argument, c'est que pour le court trajet à la tête des Lacs l'objection au wagon découvert ne s'applique pas?—R. L'objection est nulle jusqu'à un certain point. Mais je crois que le temps que le charbon passe dans les cours même en Alberta serait aussi long que si l'on formait des trains directs et les expédiait à la tête des Lacs. Le charbon serait probablement exposé la moitié moins longtemps au soleil brûlant. Il ne faudrait pas plus de quatre jours.

M. Howden:

Q. La distance est de 800 milles à Winnipeg et de 400 milles à Fort-William? —R. Presque 1,200 milles. Un train direct ne prendrait pas plus de quatre jours. Je crois que les trains devraient faire le trajet aller et retour en huit et douze jours.

M. HOWDEN: Toronto ne se trouve qu'à six cents milles plus loin.

M. Gershaw:

Q. Nous avons compris qu'il faut que le charbon domestique soit à l'abri pour être transporté dans la province d'Ontario; il faut des wagons fermés. Nous espérons sans doute qu'il sera possible de livrer le charbon en wagons découverts à la tête des Lacs, mais nous craignons qu'il ne s'émiette.—R. Je ne crois pas que l'exposition à l'air pendant trois ou quatre jours l'affecte beaucoup, car j'ai vu des wagons de charbon stationnaires pendant une semaine dans l'Alberta et la dépréciation était minime.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous déjà exposé à la température du charbon albertain pendant un mois?—R. J'en ai déjà exposé pendant un an, et j'ai constaté que les gros morceaux, particulièrement ceux du fond, étaient intacts; ils s'étaient très peu détériorés.

Q. En tous cas, vous ne croyez pas qu'un trajet de quatre jours, comme celui qui est requis pour aller à Fort-William ou Port-Arthur, produirait une détérioration notable, du moins pas plus que sur le charbon américain?—R. Je ne crois pas.

M. Howden:

Q. Y a-t-il des appareils pour le déchargement des wagons fermés?—R. Je ne connais pas d'appareils comparables aux appareils de basculage employés pour le grain, appareils qui secouent les wagons d'un bout à l'autre. Je crois que ces appareils désagrégeraient le charbon de l'Alberta.

M. Armstrong:

Q. Le charbon chargé dans un navire est placé dans la cale et y demeure jusqu'à la livraison?—R. C'est la coutume. On ferme les écoutilles presque hermétiquement, comme un wagon fermé.

Le Président:

Q. Vous dites qu'il faudrait quatre jours à un train pour se rendre de la mine à Port-Arthur?—R. C'est ce que je crois.

Q. Combien faudrait-il, par chemin de fer exclusivement, pour se rendre à Toronto?—R. Aux têtes de ligne comme Toronto, il y a ralentissement du trafic. Il m'est difficile de dire le temps requis, mais je crois qu'un homme familier avec le transport ferroviaire dirait que pour livrer du charbon en Ontario et ramener les wagons il faudrait trente jours en moyenne.

Q. C'est pourquoi vous limitez le nombre de voyages complets à huit ou dix par an pour le trafic direct?—R. Environ douze voyages par an, alors que pour l'autre trafic on peut faire quatre voyages par mois.

M. Gershaw:

Q. Les conditions à Port-Arthur sont-elles favorables ou défavorables à l'installation de cet appareil? Je crois qu'on a eu des difficultés à cet endroit au sujet des élévateurs?—R. Les voies ferrées à Port-Arthur et Fort-William sont bien placées pour une installation de ce genre. Puis-je vous donner un renseignement?

M. Bury:

Q. Oui, vous le pouvez.—R. J'ai constaté qu'il y a beaucoup moins de wagons charbonniers sur les voies canadiennes que sur les voies américaines. Si l'on surveille le transport du charbon en Ontario on constate la présence de wagons américains en grand nombre. Il semble donc nécessaire que les chemins de fer canadiens augmentent le nombre de wagons charbonniers. J'allais émettre l'opinion que si l'on transporte le charbon en Ontario, il faudrait probablement investir une somme quatre fois plus forte dans l'achat de wagons charbonniers qu'il faudrait pour le transporter à la tête des Lacs et le retour immédiat.

Le Président:

Q. On nous a dit ici, monsieur Draper, que, à l'époque du transport du charbon, il y a un grand nombre de wagons vides. On nous a dit qu'il y avait jusqu'à 30,000 wagons inutilisés dans l'Ouest à l'époque du transport et qui pourrait être utilisés.—R. Ce serait une chose très avantageuse si l'on pouvait employer les wagons à grain, mais cela augmenterait les frais et si l'on employait les appareils basculeurs on briserait le charbon, considérablement.

M. Armstrong: De fait, un représentant des chemins de fer a prétendu que les trente mille seraient réduits à dix mille.

M. Howden:

Q. Monsieur Draper, les compagnies de chemins de fer estiment, je crois, que 40 p. 100 des wagons retournent dans l'Ouest à vide. Avec ces wagons à charbon la proportion de wagons vides serait de 100 p. 100?—R. Cela est malheureusement vrai, à cause de l'énorme trafic se dirigeant vers l'Est. Mais la chose est vraie de tous les chemins de fer transportant du charbon aux Etats-Unis. Le trafic se fait dans une direction et le retour se fait à vide. Mais un aspect curieux de cette question c'est que, sous l'administration gouvernementale aux Etats-Unis, cinq chemins de fer payèrent des dividendes et leurs frais fixes et ces chemins de fer faisaient le transport du charbon, dans une direction seulement.

M. Bury:

Q. Bien que l'on admette ce que le docteur Howden a déclaré, que 40 p. 100 des wagons circulent à vide, on inclut dans le taux de 9 dollars 100 p. 100 des wagons retournant à vide. En d'autres termes, on double le montant des frais?—R. On n'a pas le chargement voulu, monsieur Bury.

M. Howden: Je crois que l'on calcule 100 p. 100.

M. Bury: L'état le démontre. On prend les frais pour un trajet et on les multiplie par deux.

Le Président: On double les frais; la chose a été déclarée au Comité.

M. Howden:

Q. Puis-je demander si ces wagons charbonniers sont très coûteux?—R. Je ne crois pas qu'il soit plus coûteux que les wagons à grain.

M. ARMSTRONG: On nous a dit l'autre jour que le prix était de $3,500 le wagon.

Le TÉMOIN: Les préposés aux chemins de fer peuvent répondre à cette question mieux que moi.

M. Armstrong:

Q. Alliez-vous parler des autres appareils de basculage ou avez-vous d'autres suggestions à faire?—R. Il y en a un certain nombre à divers endroits que j'ai vu fonctionner. Ils sont fabriqués par la *Brown Hoist & Conveying Co.*, de Toledo. La *Baltimore & Ohio R. R. Co.* en a un fabriqué par *McMyler*, un appareil semblable, de même construction. Il n'est pas tout à fait aussi solide que celui de la maison *Brown Hoist*, mais il donne satisfaction.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous prendre le fauteuil pour quelques instants, monsieur Bury?

M. Armstrong:

Q. Pouvez-vous mettre ces documents au dossier?—R. Oui. On me les a remis pour l'usage du Comité. Je puis dire, messieurs, qu'à chaque fabricant que j'ai entrevus j'ai expliqué pleinement que je voulais ces documents pour le Comité et on me les a remis pour cette fin. On les a préparés pour le Comité lui-même.

Le Vice-président:

Q. Vous étiez à parler de l'autre appareil de basculage?—R. Il y a un autre appareil de basculage rotatif qui n'est rien autre qu'un gros appareil circulaire.

M. Armstrong:

Q. Vous faites allusion à l'appareil tournant?—R. Non. Je parle de l'appareil dans lequel le wagon pénètre, est saisi et retourné sans dessus dessous à l'intérieur d'une grande construction circulaire.

Le Vice-président:

Q. Est-ce celui-ci dont vous parlez?—R. Non, c'est celui-ci (indiquant la photographie).

Q. Vous avez commencé à parler du second; ne feriez-vous pas mieux d'en finir avec celui-là?—R. Celui-là est semblable au premier.

Q. Comment l'appelez-vous?—R. Le culbuteur *McMyler*, la pièce 2. Il est semblable au *Brown Hoist & Conveying;* il n'y a qu'une légère différence dans la construction.

Q. Le *Brown Hoist* est le premier dont vous avez parlé?—R. Oui.

Q. Encore une question. Le charbon fait une chute considérable en tombant dans le navire?—R. Ici la manche est représentée baissée presque jusqu'au fond. Ceci n'est qu'une toute petite barge de 300 ou 400 tonnes. (Il indique sur la photographie.)

M. Armstrong:

Q. Quel est le prix de cet appareil?—R. Je n'ai pas ce renseignement. Le prix est à peu près le même; il y a concurrence entre les deux appareils.

Le Vice-président:

Q. En tombant de cette manche le charbon fait une chute directe?—R. On peut placer la manche au gré; elle est mobile. Celle-ci est tout près du niveau du quai; ceci est une petite péniche.

Q. Ces appareils sont-ils tous semblables?—R. Non, je crois que j'en ai d'autres.

Q. Ce sont tous des appareils du même genre. Ceci est la manche, n'est-ce pas?—R. Oui. Celui-ci est le même représenté sens dessus dessous.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Qu'entendez-vous par manche extensible?—R. Une manche dont les parties entrent l'une dans l'autre. A mesure que le charbon monte on raccourcit la manche.

Q. Une manche en toile?—R. Oh, non; une manche extensible en métal.

Q. Construite comme un accordéon?—R. A peu près, pas tout à fait. Il y a des parties plus petites qui entrent dans les plus grandes.

Q. La manche est complètement recouverte?—R. Oui; elle est soit circulaire, soit carrée.

Q. Ceci est la manche? (Il indique la photographie.)—R. Ceci est la manche principale et l'autre au bout est extensible; elle descend dans le navire.

Q. La voie et tous les accessoires se renversent, n'est-ce pas?—R. Non, la voie ne se renverse pas.

Q. N'attachez-vous pas le wagon à la voie?—R. A la voie. Ceci est une plate-forme spéciale, comme si vous avanciez sur une balance.

Q. Le tout ne tourne-t-il pas?—R. La voie et le tout; c'est-à-dire la plate-forme et le reste.

Le Vice-président:

Q. C'est une plate-forme en réalité?—R. Oui.

Q. Munie de rails?—R. Oui. Voici le graphique d'un appareil de la *McMyler Interstate Co.*, de Cleveland. On a préparé ce graphique et les photographies indiquent l'appareil tournant. Il sert surtout dans les installations industrielles pour descendre le wagon complet sur une voie inférieure, tel que la chose est décrite dans ces diverses photographies.

Q. Ceci est un appareil de basculage roulant?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous d'autres renseignements à donner au Comité, monsieur Draper, au sujet de ces appareils de basculage? Comment, par exemple, opérez-vous le déchargement d'un navire dans un autre; pouvez-vous nous le dire?—R. Vous voulez dire le déchargement d'un navire chargé?

Q. Avec des déchargeurs automatiques placés à bord du navire. Voulez-vous nous dire quels sont ces appareils?—R. Il semble que les navires ont dû faire un séjour prolongé aux quais qui manquent de facilités de déchargement et il s'agit d'avoir des appareils qui permettront d'éviter les retards aux quais où il n'y a pas d'appareils de déchargement. C'est pourquoi on installe sur les navires des déchargeurs automatiques qui permettent d'éviter les retards.

Q. Expliquez-nous le fonctionnement de ces appareils.—R. Le navire est muni de compartiments-trémies. Chaque trémie s'ouvre et permet au charbon de glisser graduellement sur une courroie glissant sur des galopins, faisant un demi-cercle, et transportant le charbon, à mesure qu'il tombe, à n'importe quel endroit; la courroie ayant un rayon de 70 pieds, le charbon est transporté à la distance voulue. Avec cet appareil on peut mettre le charbon en tas, ou le charger sur des wagons ou dans des chalands ou autres navires.

Q. A quelle allure opère-t-on le déchargement avec ces appareils?—R. On peut décharger 6,000 en quatre ou cinq heures.

Q. Le charbon se brise-t-il beaucoup pendant cette manutention?—R. Très peu. La manutention se fait délicatement et une fois le charbon rendu sur la courroie il ne se brise plus.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons vu la courroie de l'élévateur à grain; j'imagine que c'est la même chose?

M. HOWDEN: La même chose.

Le Vice-président:

Q. La courroie est mue par des galopins latéraux?—R. Oui.

M. Howden:

Q. J'allais demander comment on prenait le charbon dans la cale?—R. Ces soutes ou compartiments sont placés à une certaine distance du fond et la courroie passe directement au dessous du centre de la trémie.

Le Vice-président:

Q. Et elle s'ouvre de cette façon (il indique) et laisse glisser le charbon sur la courroie qui le transporte à destination.

Le TÉMOIN: Je pourrais signaler un aspect de la question que le Comité pourrait oublier. C'est que si l'Alberta désire expédier différentes catégories de charbon il serait possible de le déposer dans des compartiments séparés et le décharger séparément.

M. Howden:

Q. Pour un essai?—R. Bien, pour un essai, ou si le charbon provenait de différentes mines; il serait difficile d'obtenir 100 wagons de la même mine.

Le VICE-PRÉSIDENT: Un client pourrait désirer du charbon de la mine de Drumheller et un autre d'une autre mine; le charbon pourrait être tenu séparé dans les compartiments, chose qui ne serait pas possible si l'on plaçait le charbon dans la cale; il serait alors tout mélangé.

M. Armstrong:

Q. Quelle est la capacité de ces navires?—R. Le plus grand navire charbonnier que je connaisse contient six milles tonnes.

M. Howden:

Q. Monsieur Draper, je ne comprends pas très bien. Je comprends que les compartiments s'ouvrent et que la courroie passe en dessous, mais cela est passablement bas dans la cale du navire?—R. Les compartiments sont placés suffisamment haut pour permettre à la courroie de passer en dessous.

Q. Ensuite il faut qu'elle passe par-dessus le plat-bord; comment cela est-il disposé?—R. La courroie décrit une courbe, voyez-vous et monte. Certains appareils ont deux courroies se déroulant vers le centre jointes à la courroie inclinée. Celles-ci passent sur des galopins.

M. Armstrong:

Q. La *Pringle Barge Line Co.*, de Cleveland, possède des navires de ce genre? —R. Oui.

Q. Expliquez-nous-en le fonctionnement.—R. La *Pringle Barge Line Co.*, de Cleveland, transporte une grande quantité de charbon aux endroits sis le long de la rivière Ste-Claire. Elle transporte cette année environ 125,000 tonnes à la *Morton Salt Co.*, de Port-Huron; 240,000 tonnes à la Edison Co., et 100,000 tonnes à la *Diamond Crystal Co.*, de St-Clair. Elle vient d'installer un de ces auto-déchargeurs sur une nouvelle barge, la " Constitution ". Je l'ai vu fonctionner pendant quelques instants mardi après-midi.

Q. Vous l'avez vu fonctionner cette semaine?—R. Cette semaine. Bien que l'appareil ne paraît pas parfaitement ajusté il semble donner satisfaction. J'ai dit à M. Pringle que je venais devant le Comité et je lui ai demandé si je pouvais informer le Comité, ou du moins s'il me permettait d'inviter le Comité ou l'un de ses représentants à aller visiter l'appareil. Il répondit qu'il serait très heureux si l'on allait visiter l'appareil à Cleveland, constater comment se fait le déchargement et le retour du navire, en un mot toute l'opération. Il désirait que l'invitation fût transmise au Comité.

Q. Combien a coûté cette installation?—R. Je n'exagère pas en disant au delà d'un demi-million de dollars.

Q. C'est l'appareil le plus moderne pour le déchargement des navires?—R. Le meilleur déchargeur de navire.

Q. L'appareil le plus parfait pour les navires charbonniers?—R. Des navires de la même catégorie servent depuis des années au transport de la pierre pour les usines de Détroit, la *Solway Process and Michigan Alkali* et les usines de ciment. A proximité de nos usines à Port-Huron se trouve la *Egyption Portland Cement Company;* elle a de ces navires à déchargement automatique. Le déchargement de la pierre s'effectue à peu près de la même manière. Mardi après-midi je me présentai à leurs usines et leur demandai combien il fallait de temps pour le déchargement de 10,000 tonnes; on m'a répondu: de cinq à six heures. On a calculé les frais de déchargement, j'en ai pris note; les frais de déchargement de la pierre à chaux de la *Egyptian Portland Cement Co.,* de Port-Huron, sont de 6/10 de cent la tonne. Cela comprend la main-d'œuvre et l'énergie.

Q. Et le déchargement du charbon peut se faire aussi facilement et à aussi bon marché?—R. Non, je crois que la pierre l'emporte.

Q. De combien?—R. Cela est difficile à déterminer. Je crois que le déchargement du charbon coûterait au moins deux fois plus cher et prendrait plus de temps. Mais le déchargement de 10,000 tonnes se fait depuis deux ans en cinq ou six heures en moyenne. Le chargement des mêmes navires, de 10,000 tonnes, prend de une heure et demie à deux heures.

Q. Où?—R. A Elpna.

Q. Au Michigan?—R. Au Michigan.

M. Bury:

Q. La pierre supporte mieux la manutention?—R. Oh, oui.

Q. Et le chargement et le déchargement peuvent se faire plus vite, n'est-ce pas?—R. La pierre semble en sortir comme un torrent.

M. Howden:

Q. Avec ces auto-déchargeurs la matière se dépose soit sur le quai, soit dans un autre navire?—R. Oh! oui; cela ne fait pas de différence.

Q. La matière fait-elle une chute, ou y a-t-il un déversoir à l'extrémité?—R. L'appareil est extensible; on peut le lever ou l'abaisser à volonté.

Q. On peut le lever à mesure que le monceau monte?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Il y a une chose, monsieur Draper, que je crains que le Comité n'oublie, c'est que malgré que vous ayez vécu, combien d'années à Port-Huron, aux Etats-Unis?—R. Depuis 1900.

Q. Que vous ne vous êtes pas encore fait naturalisé et que vous êtes encore un Canadien enthousiaste.—R. C'est vrai.

Q. Cela n'est-il pas vrai?—R. Oui.

M. GARLAND: Cela est égal au Comité. J'accepterais le témoignage de n'importe quel expert.

M. ARMSTRONG: C'est parfait; je désire simplement faire consigner le fait afin qu'il n'y ait pas de doute sur ce point. Il mérite beaucoup d'éloges pour avoir recueilli ces renseignements et les avoir communiqués au public canadien.

M. Howden:

Q. Il n'y a pas de doute que le déchargement automatique des navires est très économique?—R. C'est non seulement économique quant au déchargement du charbon mais cela évite beaucoup de retard au navire. C'est le motif qui a poussé la *Pringle Barge Co.* à installer cet appareil. La lenteur du déchargement causait tant de retard qu'elle a installé cet appareil.

Le Président:

Q. D'après votre expérience de la situation dans l'Alberta, vous êtes convaincu que le charbon de l'Alberta de bonne qualité peut être transporté dans

des wagons découverts à Fort-William, transbordé dans des navires sur les lacs et expédié aux ports de la baie Georgienne, du lac Erié ou du lac Ontario sans trop d'avaries?—R. Avec moins d'avaries que de toute autre façon, je crois.

M. Bury:

Q. Combien de charbon un navire de 10,000 tonnes peut-il transporter?—R. On ne saurait y mettre plus de six ou sept mille tonnes.

Q. Cela le remplirait-il jusqu'au plat-bord?—R. Tout dépend de la construction du navire. Une partie de l'espace est prise par le tunnel qui se trouve au-dessous.

Q. C'est à cela que je fais allusion. Vous avez dit que ces navires étaient divisés en compartiments. Savez-vous si les compartiments étaient remplis?—R. Oui.

Q. Combien de tonnes peut-on mettre dans un navire de ce genre?—R. Tout dépend de la construction. Rien n'empêche que les compartiments excèdent le pont du navire et soient recouverts d'écoutilles spéciales.

Q. Oui, mais sans construction spéciale dépassant le plat-fond?—R. Vous prenez l'espace réservé à la cargaison.

Q. Je le sais. Je veux simplement déterminer la quantité de charbon que peuvent contenir les compartiments d'un navire tels qu'ils sont présentement construits?—R. La péniche de la *Pringle Barge Co.* contient six milles tonnes; c'est la plus grande barge naviguant sur les Lacs.

M. Armstrong:

Q. Quel est le coût minimum, d'après vos renseignements, du chargement et du déchargement du charbon?—R. Je crois que le calcul des chemins de fer était l'an dernier de cinq cents pour le transbordement du charbon des wagons dans les navires. M. Pringle m'a dit l'autre jour que l'on demandait sept cents cette année.

Le Président:

Q. Aux Etats-Unis, où le trafic est considérable?—R. A Toledo, prenant pour base un trafic de huit millions de tonnes, rendement de la *Hocking Valley.*

M. Bury:

Q. Et cela avec les appareils de déchargement que vous avez décrits?—R. Oh, oui, avec les appareils de basculage.

Le Président:

Q. Et des wagons découverts?—R. Oui.

Q. Vous nous avez déjà donné ce renseignement?—R. Il faut aussi tenir compte de la grandeur des wagons employés; il en coûte moins cher de décharger un wagon de 100 tonnes qu'un wagon de 50 tonnes.

M. Bury:

Q. Il n'y en pas de moins de 50 tonnes?—R. Oui.

Q. Y en avait-il beaucoup de plus de 50 tonnes?—R. Oui; j'ai vu beaucoup de grands wagons dans un train mixte; il y en avait de toutes les grandeurs jusqu'à 100 tonnes.

Le Président:

Q. Mais ces wagons servent exclusivement au transport du charbon?—R. Oui.

M. Gershaw:

Q. Et comment s'opère le déchargement d'un navire dans des wagons?—R. D'un navire dans des wagons?

Q. Oui?—R. J'en ai vu un grand nombre...

Q. Supposons qu'on ne le mette pas en magasin, qu'on le transborde directement du navire dans des wagons?

M. BURY: Vous voulez dire un navire muni d'un auto-déchargeur?

M. GERSHAW: Oui.

Le TÉMOIN: Il y a différents modes de déchargement, l'appareil à mâchoires et l'appareil à secousse.

M. Bury:

Q. Nous sommes à parler des navires à auto-déchargeur; combien en coûterait-il pour le déchargement dans des wagons d'un navire à auto-déchargeur? —R. Je n'ai à ce sujet que les renseignements que M. Pringle m'a donnés; dix cents serait un prix très rémunérateur.

M. Howden:

Q. Pour le déchargement d'un navire dans des wagons?—R. Pour le déchargement d'un navire sur le quai ou dans des wagons.

M. Bury:

Q. Vous avez parlé du prix nominal pour le déchargement mécanique sur le quai même?—R. Oui. J'ai reçu un certain nombre de lettres. Je pourrais en lire une venant de la *Morton Salt Company*, de Port-Huron, que m'a adressée M. Gates, le gérant général.

M. Armstrong:

Q. Il suffirait peut-être de donner les détails pour les faire consigner au procès-verbal?—R. Il écrit:

PORT-HURON, MICH.,

Le 25 janvier 1926.

M. THOMAS DRAPER,
The Draper Mfg. Co.,
Port-Huron, Mich.

CHER MONSIEUR DRAPER, — J'ai reçu votre honorée du 21 courant relative aux frais de chargement et de déchargement des wagons dans les navires et des navires sur le quai. Nous ne transbordons pas de charbon des wagons dans les navires; nous opérons le déchargement des navires sur le quai, mais il est difficile de vous donner un chiffre qui pourrait vous être utile.

Les frais de déchargement des navires dépendent du genre et de la construction des navires; par exemple, nous employons un appareil déchargeur Mead-Morrison avec une benne de trois tonnes. Nous avons déchargé certains navires à moins de trois cents la tonne; d'autres nous ont coûté jusqu'à cinq et six cents à cause de la machinerie nécessaire pour placer le charbon à l'accès de la benne.

La grandeur et la construction de l'appareil déchargeur entre aussi en ligne de compte et si on emploie un arimeur automatique les frais sont considérablement réduits, car c'est l'arimage qui coûte plus cher.

Votre tout dévoué,

MORTON SALT COMPANY,

(Signé) JOHN-P. GATES,

Gérant.

J'écrivis ensuite à M. Gates lui demandant s'il avait tenu compte des frais fixes. Il répondit:

PORT-HURON, MICH.,

Le 2 février 1926.

M. THOMAS DRAPER,
The Draper Mfg. Co.,
Port-Huron, Mich.

CHER MONSIEUR DRAPER, — J'ai reçu votre honorée du 1er courant et je prends note de ce que vous dites au sujet des renseignements contenus dans notre lettre du 25 janvier au sujet du déchargement du charbon à notre quai.

Nous n'avons pas tenu compte de la dépréciation, de l'intérêt sur la mise de fonds ou de l'usure des machines; c'est notre bureau de Chicago qui a fait ce calcul.

Votre tout dévoué,

MORTON SALT COMPANY,

(Signé) JOHN P. GATES,
Gérant.

En général le déchargement opéré de cette façon coûte de huit à onze cents la tonne, selon les commodités. J'ai beaucoup de données sur le sujet et probablement les meilleurs que je puisse vous donner. Je vous dirai, messieurs, que je ne trahis aucun secret car j'ai averti M. Gates de l'usage que je me proposais de faire des renseignements.

M. Howden:

Q. Si vous opérez le déchargement avec une benne pourriez-vous déposer le charbon dans des wagons?—R. Oh oui; la benne peut être munie d'un très long bras pour le déchargement; j'en ai vu de soixante pieds.

Q. Pourriez-vous déposer le charbon dans des wagons fermés?—R. Oh! oui; on peut l'approcher plus près que d'un monceau, car les wagons peuvent se déplacer. J'ai eu une entrevue avec M. Doyle de la *Pittsburg Coal Company*, de Cleveland, probablement le plus grand distributeur de charbon des Etats-Unis, possédant ses propres barges et faisant un grand trafic sur les lacs et sur les rivières Ohio et Mississipi. M. Doyle, après avoir examiné ses livres, me donna les prix à divers endroits. Sur la rivière Ohio le transport se fait surtout avec des barges; il a des péniches de 400 tonnes à cet endroit. Le prix le plus élevé était de 13 cents; il variait entre 9 et 13 cents, selon les commodités aux quais. Il examina dans ses livres les entrées des cargaisons les plus importantes expédiées sur les lacs, et j'en ai pris note. Sur les quais Algonquin et Sault-Sainte-Marie, où il y a une benne de deux tonnes et demie, le prix moyen est de sept cents.

M. Armstrong:

Q. Pour le chargement et le déchargement?—R. Pour le déchargement de la péniche sur le quai.

M. Bury:

Q. Sept cents?—R. Environ sept cents.

Le Président:

Q. Au Sault-Stainte-Marie, du côté canadien?—R. Bien, je ne suis pas certain sur ce point. Je crois qu'il y a un quai de chaque côté. Je crois qu'il faisait allusion aux deux.

M. Garland:

Q. Pour le déchargement des navires sur le quai, en tas?—R. Du navire sur le quai, oui.

Q. Vous avez dit, il y a un instant, que les appareils avec benne à mâchoire peuvent servir au chargement de wagons fermés?—R. Oh, oui, ils peuvent servir à cette fin.

Q. Cela n'exigerait-il pas un surcroît de travail?

M. ARMSTRONG: Vous ne voulez pas dire des wagons couverts?

Le TÉMOIN: Au même prix.

M. GARLAND: Oui, je désire élucider ce point.

Le TÉMOIN: Je parle des frais de mise en gros tas.

M. Garland:

Q. Avec un appareil à benne à mâchoire, vous pouvez opérer le déchargement dans des wagons fermés?—R. Oui.

Q. Est-ce un travail plus onéreux que le chargement des wagons découverts? —R. Il faudrait égaliser la charge et nettoyer la voie du charbon qui pourrait y être tombé; cela coûterait quelques cents de plus.

Q. Savez-vous en quelle espèce de wagons on transporte le charbon de l'Alberta?—R. Surtout dans des wagons fermés. Je crois que la chose s'explique par la rareté des wagons charbonniers.

Q. C'est un point que je veux mettre en évidence. Pour effectuer économiquement et efficacement le transport de ce charbon il faudrait un beaucoup plus grand nombre de wagons découverts par exemple?—R. D'après ce que j'ai vu dans mes voyages dans l'Ouest, je ne crois pas qu'il y ait un grand nombre de wagons-gondoles dans cette région, de sorte qu'il faudrait probablement augmenter l'outillage.

Q. Les wagons fermés ne conviennent pas bien à ce genre de déchargeur?— R. Non, je ne crois pas. Je doute que les chemins de fer canadiens possèdent un grand nombre de wagons charbonniers, car ce sont surtout les wagons américains qui font le transport de cette marchandise en ce pays.

Q. Il faudrait probablement faire l'acquisition de nouveaux wagons-gondoles à charbon, des wagons découverts?—R. La chose est nécessaire.

Q. Pour se servir avantageusement de ce nouvel appareil?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Et pour que le transport soit aussi économique qu'aux Etats-Unis, aussi économique que M. Draper dit qu'il est aux Etats-Unis, il faudrait de grands wagons, des wagons de 100 tonnes.

M. BURY: De 50 tonnes.

Le TÉMOIN: Non, ce n'est pas ce que j'affirme. La moyenne des wagons présentement employés aux Etats-Unis transportent de 100,000 à 120,000 (50 à 60 tonnes); mais ces voies s'outillent graduellement de wagons d'un nouveau genre de wagons plus grands. C'est ce que je dis.

M. BURY: Mais M. Draper affirme que cet appareil de basculage ne peut s'employer qu'avec les wagons découverts; vous étiez sorti, monsieur Garland, et je crois que c'est un point important. Il dit de plus que si l'on ne transporte le charbon qu'à la tête des Lacs, l'exposition à la température est considérablement abrégée et que, à son avis, le charbon ne serait pas notablement affecté.

M. GARLAND: Ce n'est pas le point que je discutais. En réalité, je suis plutôt timide sur ce terrain.

M. BURY: Oui, je le sais.

M. GARLAND: Le témoignage n'est pas complet, à ma satisfaction, mais je ne veux pas insister.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Garland, je sais ce qui vous fait hésiter. Mais on nous a donné des renseignements qui démontrent qu'il est possible de transporter le charbon de l'Alberta à la tête des Lacs et de là aux ports de la baie Georgienne, du lac Huron et du lac Erié à un taux qui permettrait la concurrence avec le charbon américain. C'est le point que nous essayons de tirer au clair.

M. Armstrong:

Q. Monsieur Draper, vous avez des chiffres concernant le chargement et le déchargement. Voulez-vous les faire consigner au procès-verbal, s'il vous plaît?—R. Oui. Il y a une autre suggestion que je pourrais faire au Comité, si on le désire; c'est qu'un navire de 10,000 tonnes chargé à pleine capacité n'est pas en sûreté sur les Grands Lacs aujourd'hui. Le niveau de l'eau est considérablement abaissé et des capitaines me disent que le tirant d'eau ne peut excéder 18 pieds; ainsi, depuis que le détournement à Chicago a abaissé le niveau des lacs, les propriétaires de grands navires ont subi une perte considérable. Les grands navires ne peuvent prendre pleine cargaison.

Le Président:

Q. A cause du bas niveau de la rivière du Sault-Sainte-Marie?—R. Oui, et aussi à la traverse Limestone, à Détroit. De sorte que, à moins que le niveau des lacs ne remonte ou que l'on ne cesse de détourner les eaux à Chicago, le chargement des grands navires à pleine capacité est chose du passé.

Q. Alors vous avez au sujet des taux plus de renseignements que vous ne désirez faire consigner au procès-verbal?—R. Voici un genre d'appareil indiqué ici, ce document indique le fonctionnement de plusieurs appareils pour le déchargement du charbon. C'est un travail qui a été lu devant la section métropolitaine de la Société américaine des ingénieurs-mécaniciens par M. George-E. Titcomb, de la *McMyler-Interstate Company,* de Bedford, Ohio (E.-U.). Le siège social est à Cleveland.

M. Armstrong:

Q. On a attesté la véracité de ces déclarations?—R. Oui, cela a été lu devant une société d'ingénieurs et c'est authentique.

Q. Où le travail a-t-il été lu?—R. A New-York, je crois. Cela démontre les frais d'exploitation.

Le Président: Le document est long. Vous pouvez citer ce qui se rapporte à la situation locale.

M. Bury:

Q. Avant de procéder, voulez-vous nous dire ce qu'est le document dans lequel vous puisez les renseignements?—R. C'est un document imprimé avec illustrations. Il est intitulé: "Reprinted from the Dock and Harbour Authority", avril 1925. Le travail a été lu par M. George Titcomb; il donne la description de divers appareils et le prix de chacun. En voici un à 7.44 cents avec une grue rampante. Les frais sont de 7.44 cents la tonne décomposés comme suit:

	Cents
Exploitation	5.25
Entretien	1.00
Intérêt et dépréciation	1.19
Total	7.44

Il y a des illustrations de l'outillage; on la désigne une " Grue rampante de dix tonnes ". L'illustration la montre opérant le déchargement.

Il cite aussi les frais d'exploitation d'un autre appareil. En voici la description: " Grue Modèle " P ", Dayton Light, Heat & Power, Dayton, Ohio ", prix la tonne, 6.89 cents.

Un autre modèle pour le déchargement du coke. C'est un appareil pour le culbutage des wagons; il culbute le wagon entier.

Un autre appareil à 5.2, pour le déchargement.

Ensuite il donne les frais d'exploitation de chaque appareil: l'huile, les réparations, l'intérêt sur la mise de fonds, les taxes et assurances, la dépréciation.

Q. Cela représente-t-il ce qu'il exigerait s'il exploitait l'appareil?—R. Ces appareils fonctionnent en certains endroits. On s'en sert pour le déchargement.

Q. Alors, cela ne représente que le coût et ne comprend pas l'intérêt?—R. Oh, oui. Voici les frais d'exploitation: mécanicien, $8 par jour. Deux aides pour le culbutage des wagons, $10; courant à un cent la tonne, $7.50. Voilà les frais pour une journée. Huile, etc., $2; réparations et pièces de rechange, $4; intérêt sur la mise de fonds à 6 p. 100 sur $15,000, $3. Taxes et assurances, $1.50. Dépréciation, $3; il donne la somme totale comme étant de $39.

Q. Avec l'intérêt sur la mise de fonds générale?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous d'autres renseignements à nous communiquer?—R. Oui, j'ai une lettre de la *McMyler Interstate Company* qui corroborera quelques-unes des déclarations que j'ai faites. On donne le coût du déchargement de 2 millions de tonnes en huit mois à 250,000 tonnes par mois; le coût moyen est de 7.2 cents la tonne. Toutes les données sont indiquées.

Q. Vous nous avez parlé de Duluth. Je comprends qu'il existe à Duluth un appareil monte-charge dont on ne se sert pas présentement et que l'on pourrait utiliser dans un essai sur le charbon de l'Alberta?—R. Je ne suis pas certain de cela, monsieur Armstrong. On m'a dit qu'il y avait à Duluth un déchargeur au repos, qui a déjà servi au déchargement du minerai; la compagnie a détourné le trafic de minerai à une autre tête de ligne. Je me proposais de m'enquérir de la chose, mais à cause du retard d'un train j'ai dû modifier mon itinéraire.

Q. Pourriez-vous passer par là à votre retour et vous enquérir des faits?—R. J'avais un billet des chemins de fer Nationaux pour le train spécial passant par Duluth et Chicago et revenant sur le Grand-Tronc, et on m'a fait passer par Saint-Paul, la seule route par laquelle je pouvais arriver ici à temps.

M. HOWDEN: Ce point n'a-t-il pas été concédé? Je veux dire l'existence d'un tel appareil?

M. ARMSTRONG: Je crois que M. Cuttle l'a admis. La chose n'est pas nécessaire.

M. Howden:

Q. Une autre question au sujet de ces wagons découverts. Ne serait-il pas possible d'avoir un prélart pour protéger le charbon? J'ai vu des marchandises dans des wagons recouvertes d'un prélart?—R. Oui, la chose est facile. Je ne crois pas, toutefois qu'il soit nécessaire de protéger le charbon pour un si court trajet.

Q. Je ne le crois pas non plus, mais si la chose devenait désirable ou nécessaire, on pourrait s'en procurer?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Si le charbon était arrosé au départ de la mine, cela affecterait-il la qualité? Cela ajouterait au poids, mais s'il était nécessaire de couvrir le charbon il existe des toiles de chanvre coûtant environ $10. Toutefois, vous corroborez cette déclaration, monsieur Draper?—R. Oui, on peut se servir de prélarts si la chose est jugée nécessaire.

M. GARLAND (Bow-River): On a suggéré le transport de 500 tonnes de charbon pour fins d'expérimentation. Du moins, l'Ontario voudrait avoir cette quantité. Le témoin a affirmé que pour l'emploi économique des appareils de chargement et de déchargement il faudrait des wagons-gondoles. On a dit qu'il faudrait 4,500 wagons sur un outillage de 36,000 employé dans l'Ouest, formant 278 trains. Nous n'aurions pas besoin de ce nombre de wagons, car un certain nombre retournerait au point de départ. Je crois que le Comité ferait bien de rappeler un représentant du Pacifique-Canadien ou des chemins de fer Nationaux et lui demander quelles voitures on pourrait mettre à notre disposition pour le transport du charbon pendant la saison.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire pendant la saison prochaine?

M. GARLAND (Bow-River): Pendant n'importe quelle saison. Je crois qu'il faudrait augmenter le matériel pour le transport du charbon.

M. ARMSTRONG: Je crois que cela serait satisfaisant, monsieur Garland.

M. GARLAND (Bow-River): Je crois que M. Crombie ferait l'affaire. Si nous pouvions le faire venir nous obtiendrions son opinion quant à l'outillage actuel. Si nous allons accroître le trafic du charbon, il faudra augmenter le matériel.

M. ARMSTRONG: J'aimerais obtenir d'autres renseignements de M. Dougall.

M. GARLAND (Bow-River): Oui, il est bien renseigné.

Le PRÉSIDENT: Il peut surgir d'autres questions et nous pourrons les convoquer plus tard.

M. Armstrong

Q. Avez-vous des chiffres à nous communiquer, monsieur Draper?—R. J'ai dans mes notes certains chiffres venant des mines américaines. Nous voulions donner une commande urgente au mois de décembre et nous télégraphiâmes à la *Indian-Run Coal Company,* de la Virginie occidentale; elle nous répondit: " Nous pouvons fournir du tout-venant de haute qualité à $1.65 ".

Q. Vous parlez maintenant de charbon à vapeur exclusivement?—R. Bien, c'est un charbon très généralement employé pour fins domestiques et dans les chaudières.

Q. Vous employez ce charbon dans votre demeure, n'est-ce pas?—R. Oh, oui; nous n'en faisons jamais de différence.

Q. Y a-t-il d'autre charbon dont vous pouvez donner le prix à la mine?—R. Le 20 décembre la *Burlington Coal Company* demandait $1.90 à la mine pour le "Big Eagle" en mottes, criblé sur un sac de deux et demie.

Voici une circulaire de la *Southern Coal Company* mentionnant plusieurs prix variant de $1.25 pour le menu et le gailletin, jusqu'à $2.85. Nous en avons une autre de la *United Coal & Coke Company,* de Colombus, Ohio, $1.65 f. à b. à la mine. J'ai pris ces circulaires dans nos dossiers.

Q. Avez-vous déjà fait l'expérience du coke mélangé avec du charbon domestique et avec quel résultat?—R. Cela a été mon dada pendant des années, le mélange du combustible. Dans ma propre demeure pendant les années de la guerre, alors qu'il était très difficile de se procurer du bon charbon, nous n'avions rien autre que du menu et je le mélangeais avec du menu coke provenant de l'approvisionnement de notre fonderie, et j'ai constaté que ce mélange, recouvert de coke et consumé le registre ouvert, brûlait la fumée; nous fermions ensuite le registre et le tout formait un énorme morceau de coke. J'ai employé dans ma demeure ce mélange de menu et de poussier avec un grand succès pendant tout l'hiver.

M. Howden:

Q. Vous transformez le charbon en coke dans votre foyer?—R. Oui, nous le transformions en coke. On se sert très peu d'anthracite dans les Etats de l'Ouest ou dans le Michigan. Il y a deux mois plusieurs compagnies ont déclaré que, à leur avis, on n'avait consumé que 10 p. 100 d'anthracite et 90 p. 100 de charbon bitumineux l'hiver dernier dans le Michigan.

M. Armstrong:

Q. Cela ne s'applique-t-il pas à tout l'état du Michigan?—R. Je crois que cela s'applique à tous les Etats du Centre et de l'Ouest.

Le Président:

Q. En réalité on emploie très peu d'anthracite à l'ouest des Etats sis sur l'Atlantique?—R. Très peu.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous d'autres suggestions à faire au Comité, monsieur Draper?—R. Je ne crois pas, monsieur.

M. Garland (Bow-River):

Q. Monsieur Draper, vous connaissez le tarif actuel de l'Alberta à Toronto?—R. J'ai souvent lu que les chemins de fer exigeaient $9.

Q. Ils ne sont pas même satisfaits de ce tarif. Connaissez-vous le tarif à Fort-William?—R. Non, je ne le connais pas.

M. ARMSTRONG: Le tarif du charbon est de cinq dollars et quarante cents à Fort-William. C'est le tarif proportionnel basé sur $9 la tonne, comme l'a dit M. Vaughan l'autre jour.

M. GARLAND: Mais $5.40 n'est pas le tarif adopté?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. GARLAND (Bow-River): Il pourrait surgir une difficulté.

Le PRÉSIDENT: De fait on ne nous a fait aucune déclaration catégorique quant au tarif du charbon de l'Alberta.

M. HOWDEN: Ce chiffre a été mentionné dans des enquêtes antérieures; on a dit qu'il avait été employé au transport du charbon.

Le PRÉSIDENT: A titre d'expérience.

M. Garland (Bow-River):

Q. Pouvez-vous nous dire ce que coûte le transport du charbon, y compris le chargement et le déchargement, de Fort-William aux ports des Lacs?—R. Une compagnie de transport de charbon m'a informé qu'un dollar la tonne serait un prix raisonnable pour le transport à n'importe quel port du lac Erié et que les frais de chargement et de déchargement n'excéderaient pas dix cents pour chaque opération. Cela ferait $1.20 pour le transport du charbon par wagon à la tête des Lacs.

Q. Et cela comprendrait le chargement des wagons au point de destination?—R. Oui, le transbordement dans les wagons sur le quai. Je ne crois pas qu'il y aurait de différence, que le déchargement s'opérât dans des wagons ou sur le quai.

Q. Ensuite il y aurait les frais de transport à partir de ces endroits?—R. Oui. Ce tarif de $1.20 serait le tarif maximum, je crois.

M. ARMSTRONG: L'autre jour M. Cuttle, de la *Canada Steamship*, a mentionné un taux la moitié moins élevé.

Le TÉMOIN: J'imagine que ce taux serait réduit considérablement.

M. Armstrong:

Q. Cependant, il n'y a pas de raison pour ne pas mettre ce taux en vigueur? —R. Bien, on demande moins de sept dollars.

M. Garland (Bow-River):

Q. Pouvez-vous nous dire le prix actuel du charbon, c'est-à-dire pouvez-vous nous dire quels sont les frais de transport du charbon livré dans la province d'Ontario, je veux dire le charbon américain?—R. Non, je ne puis le faire sans tenir compte des zones. On divise le territoire en zones. Dans certaines régions on demande un certain prix, et au delà un autre prix, de sorte qu'il me faudrait connaître la zone avant de pouvoir dire le prix.

Q. Pour faire concurrence au charbon américain aux ports des Lacs il faudrait que le prix fût plus bas que le prix actuel, que le prix total de $6.50, rendu à destination. Je me demande si l'on pourrait livrer le charbon aux ports des Lacs pour un prix moindre. Si oui, il nous faudrait faire face à la situation.—R. Le tarif de $9 comprenait la distribution, n'est-ce pas?

Q. Non, le tarif de $9 est le tarif des chemins de fer Nationaux, le tarif minimum auquel la compagnie consentait à transporter le charbon dans la pro-

vince d'Ontario, sans le distribuer, mais simplement le livrant à des endroits comme Ottawa ou Hamilton.—R. Je n'ai rien à dire à ce sujet.

M. HOWDEN: Monsieur le Président, je voudrais dire combien je suis satisfait du témoignage entendu aujourd'hui. Je crois parler au nom du Comité en disant que nous sommes reconnaissants envers M. Draper.

Le PRÉSIDENT: Oui, je désire remercier M. Draper des renseignements qu'il nous a communiqués aujourd'hui. Cest renseignements sont intéressants autant qu'utiles; ils abrégeront notablement la tâche du Comité.

M. ARMSTRONG: Je tiens à exprimer ma reconnaissance personnelle à M. Draper pour les renseignements qu'il m'a fournis à ma demande et même sans sollicitation, sur le sujet, et je désire que le procès-verbal en fasse mention.

M. DRAPER: Monsieur le Président et messieurs, j'apprécie hautement l'honneur d'avoir été convoqué devant votre Comité, et j'espère que nous pourrons transporter le charbon albertain dans la province d'Ontario et éviter l'importation du charbon américain.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajournera maintenant jusqu'à onze heures demain matin.

Le témoin est congédié.

Le Comité s'ajourne jusqu'au vendredi 11 juin, à 11 heures du matin.

SALLE DE COMITÉ N° 425,
CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI 11 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources et des questions connexes, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Lapierre, président.

JAMES-A. ELLIS est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Monsieur Ellis, vous êtes le contrôleur du combustible de l'Ontario?—R. Oui.

Q. Vous avez manipulé du charbon de l'Alberta dans la province d'Ontario?—R. Oui.

Q. Vous êtes plus ou moins au courant de la situation?—R. Oui.

Q. Dans la région de charbon de l'Alberta?—R. Oui.

Q. Voulez-vous dire au Comité quelle a été votre expérience avec le charbon de l'Alberta qui est tombé sous votre surveillance dans l'Ontario?—R. Eh bien! traitant d'abord du charbon de l'Alberta. J'avais songé à faire une déclaration générale concernant la quantité de charbon consumé dans l'Ontario, et les changements qui se sont produits en ce qui regarde les différentes sortes de charbon employées durant les deux ou trois dernières années, parce que cela a de l'importance quand vous discutez la question d'obtenir un combustible autre que l'anthracite américain. En établissant la quantité dont vous avez réellement besoin et les changements qui ont été effectués de différentes manières, vous avez quelque idée des autres changements qui pourraient être apportés. Toutefois, je puis vous donner ces détails plus tard.

J'aborderai d'abord la question du charbon de l'Alberta. Il y a trois ans, environ cinq ou dix mille tonnes de charbon de l'Alberta ont été reçues, mais l'hiver dernier nous avons fait venir 75,000 tonnes. En m'occupant d'une telle entreprises, il fallait nécessairement que je me renseigne quelque peu au sujet des diverses mines de l'Alberta et du coût du charbon de différentes qualités. J'ai ici une liste des prix du charbon de l'Alberta, c'est-à-dire les prix de vente pour les expéditions d'Ontario. Les prix varient de $5.50 à $3.50.

M. Bury:

Q. Ce sont les prix au puits de la mine?—R. Oui, au puits de la mine, $5.50 est le seul prix qui existe dans le district de Saunders' Creek. Pour ce qui est de Saunders-Ridge, le prix habituel est, je crois, $5.50, mais ils ont expédié le charbon à raison de $5. Les prix de la plupart des mines de Drumheller s'établissent à $4; quelques-unes demandaient un peu moins que $4, $3.95; $3.95 et $3.75 étaient les prix demandés pour le combustible du Nord-Ouest soumis à un seul criblage. Les charbons d'Edmonton, c'est-à-dire Lakeside et Penn se vendaient $3.50. Je vais laisser cette liste. Je n'ai pas besoin de la lire maintenant.

Les prix du charbon de l'Alberta:

Lakeside	$3 50
Penn	3 50
N. Western Fuel Supply—	
S.S. Lp	3 75
D.S. Lp	3 95
Western Commercial	3 95
Atlas Coal Co	4 00
Alberta Central Distributors	4 00
Alexo Coal Co	5 50
Saunders Ridge	5 00
Marcus	3 00
Midland Lump	3 95
Western Gem	4 00
Rosedale	4 00
Rosedeer (Doyle)	4 00

Comme toute autre chose, quand un article nouveau fait son apparition sur un marché nouveau, il est naturel que les gens ne le connaissent pas très bien au début et ne savent peut-être pas exactement quelle est la meilleure ligne de conduite à suivre. Mais avec l'arrivée de ce charbon les acheteurs d'Ontario ont commencé à acquérir quelques connaissances au sujet des diverses classes de charbon à Edmonton et des différentes mines.

Q. Vous avez dit Edmonton; vouliez-vous dire Edmonton ou l'Alberta?—R. Les champs carbonifères d'Edmonton. Le charbon de cette région coûte 50 cents de moins que le charbon de Drumheller. J'ai eu un très grand nombre d'entrevues avec divers exploitants de l'Alberta à différentes époques et l'impression générale que j'en ai dégagée est que s'il y avait un grand marché dans l'Ontario ils mettraient à l'étude la question d'une réduction de 25 à 50 cents.

Le Président:

Q. Dans les prix que vous venez de coter?—R. Dans les prix cotés. Ce sont les prix de vente de l'hiver dernier. Je ne sais pas s'ils pourront le faire ou non. Je suppose que beaucoup dépend des gages payés aux employés et d'autres facteurs du même genre, mais je suis persuadé que les prix seront un peu moins élevés s'ils peuvent compter sur un marché.

Ce charbon a été commandé par mon entremise. La raison pour cette procédure se trouve dans le fait qu'il nous fallut fournir une garantie. La province d'Ontario a garanti au réseau National du Canada un taux de transport de sept dollars. Et il a fallu que nous payions très promptement, quelques jours après avoir reçu les factures du chemin de fer. Nous n'avons pas perçu l'argent avec la même rapidité. Toutefois, nous nous sommes protégés en exigeant des garanties de banque des gens qui achetèrent le charbon. De cette façon, personne ne pouvait se procurer du charbon de l'Alberta à moins que ce charbon ne vînt par l'entremise de mon bureau. Cette situation m'a permis d'effectuer une espèce d'entente avec les autorités de l'Alberta. L'entente était

qu'ils m'avertiraient concernant les mines d'où il n'était pas désirable que du charbon soit expédié en Ontario, et à mon tour je disais simplement aux gens qui envoyaient des commandes à l'adresse de ces mines qu'ils feraient mieux de ne pas y placer leurs commandes. Je ne crois pas avoir agi durement. Je leur ai peut-être conseillé à mots couverts, mais en agissant de la sorte j'ai cherché à les induire conjointement avec les autorités de l'Alberta à acheter les meilleures variétés de charbon. Il est très désirable qu'ils achètent les meilleures variétés de charbon. Naturellement, dans l'Alberta, vous avez une grande diversité dans les variétés de charbon. D'autre part, si les gens désirent un charbon à meilleur marché et connaissent ce qu'ils achètent, je ne vois pas d'objection à ce qu'ils l'obtiennent.

Q. Est-ce qu'il y a une demande pour ce charbon à meilleur marché?—R. Oui, il y avait une certaine demande. Il avait une certaine demande mais les gens connaissaient ce qu'ils achetaient. C'est le conseil que je leur ai donné en toutes circonstances. Il n'y avait pas de raison pour que personne soit trompé concernant l'article acheté.

A mon avis le charbon de la meilleure classe est le charbon en gros morceaux. Plusieurs raisons militent en faveur de ce charbon. Certaines personnes insistaient, contre mes conseils, pour obtenir du gailletin ou des gaillettes. Eh bien, les gaillettes sont assez mauvaises pour ce marché, mais le gailletin est bien pire. Il se vend à bien meilleur marché et je crois que c'était la principale raison. Il l'achèteraient peut-être pour $2.50 la tonne.

Q. C'est du tout-venant?—R. Non, pas du tout-venant, du gailletin. Ils étaient tellement habitués au charbon américain et aux classes de charbon américain que plusieurs d'entre eux ne pouvaient concevoir autre chose que du charbon de la même grosseur que le charbon américain. D'un autre côté, je n'ai pas le moindre doute que le charbon de l'Alberta en gros morceaux est ce qui convient le mieux pour notre usage. Naturellement, quelques-uns des morceaux, particulièrement ceux qui provenaient de la région de Saunders-Ridge étaient excessivement gros, et il n'est pas désirable qu'ils soient trop gros. Voici des questions qui pourraient fort convenablement faire le sujet d'une éducation, c'est tout. Il n'y a pas de difficulté sérieuse. Comme je l'ai dit, quelques personnes insistaient pour avoir du charbon de la grosseur des gailletins, par exemple, et elles s'en plaignaient ensuite et disaient que ce charbon ne valait rien. Tout ce que je pouvais dire sans être trop impoli était: " Est-ce que je ne vous avais pas dit cela." J'entends, c'était à peu près tout ce que l'on pouvait faire dans un tel cas.

M. Garland (Bow-River):

Q. Pourquoi ne valait-il rien?—R. Il se désagrège dans tous les cas, et plus il est petit plus il se désagrège. Quand vous expédiez du gailletin et qu'il se produit une forte désagrégation il ne vous reste que des menus à l'arrivée.

Maintenant en ce qui concerne le marché de l'avenir. Je veux dire quelque chose à ce propos. Je voudrais que vous teniez compte de ceci relativement à ce qui a été dit. J'ai ici une liste des endroits où le charbon de l'Alberta a été expédié. Je puis vous en donner une copie si vous teniez à en faire usage. Le charbon a été expédié à environ 250 endroits, et cette liste contient les noms des endroits où il a été expédié.

M. Bury:

Q. Un instant, avant de passer outre. Avez-vous aussi les noms des mines ou des compagnies de charbon d'où le charbon est venu?—R. Non, mais je crois pouvoir vous dire assez bien de mémoire de quels endroits le charbon est venu.

Q. Cette liste ne donne pas cette information?—R. Non.

M. Armstrong:

Q. Pourriez-vous inscrire ces noms-là au dossier ici?—R. Oui. Ils ne se rapportent qu'aux 50,000 tonnes. Je pensais que cela suffirait pour les fins du

Comité. Vous comprenez, 50,000 tonnes sont arrivées dans une expédition et les 75,000 tonnes furent distribuées l'hiver dernier et une partie ce printemps.

M. Bury:

Q. S'agit-il maintenant de la première expédition de 50,000?—R. Non, ce sont les 50,000 tonnes qui sont arrivées en février et en mars. Ce charbon a été envoyé à environ 250 endroits, 258 pour être précis. En examinant la liste vous constaterez 258 endroits (voir la page 256). 50,000 tonnes ne constituent pas un gros lot à distribuer ici et là. Je ne crois pas que vous pourriez trouver plus de 200 autres endroits dans l'Ontario, ou au moins plus que 250.

Le Président:

Q. Vous entendez par cela du charbon partout en Ontario?—R. Partout en Ontario.

M. Armstrong:

Q. Vous entendez par cela les marchands de charbon?—R. Des marchands de charbon surtout. Par exemple, les F.U. d'O. ont obtenu 200 wagons de charbon et l'ont distribué à leurs diverses associations à travers la province. J'étais très content qu'ils le fassent pour cette raison, non pas parce que c'était les F.U. d'O. ou aucune autre organisation, j'aurais été très content qu'ils le fassent, si ce n'est pour cette raison.

M. *Flemming:*

Q. Avez-vous distribué du charbon à des endroits à l'est de Toronto?—R. Oh, oui, partout dans la province, excepté, il est assez singulier, le district de Windsor. Au nord, à l'est et à l'ouest, mais surtout au centre, naturellement.

Le Président:

Q. Jusqu'à quel point dans le nord?—R. Jusqu'à Cochrane. Une quantité passable a été expédiée à Sudbury, j'entends par comparaison avec d'autres endroits. Le point que je tiens à préciser est celui-ci. Nous consumons pour des fins domestiques environ trois millions de tonnes par année. Maintenant, une forte partie de cette quantité est utilisée dans les grands centres, tels que Toronto. Toronto et les banlieues prennent peut-être un tiers, et il y a aussi Hamilton, London et Windsor. Puis, vous avez un grand nombre de petits centres, dont plusieurs se trouvent sur cette liste.

Ce qui arrive là, et il n'y a pas de doute à ce sujet, c'est qu'ils ne sont pas aussi bien servis que les plus grands centres. Le commerçant dans le grand centre jouit quelquefois d'une petite préférence. Naturellement, le commerçant dans un petit centre, surtout si c'est un très petit centre où seulement quelques wagons de charbon sont requis par année, particulièrement s'il y a une rareté, n'est pas toujours certain d'avoir du charbon. " Il ne vaut pas beaucoup la peine que l'on s'en occupe ", telle est l'attitude que l'on prend à son égard.

Q. Est-ce que la même préférence est accordée aux grands centres dans le cas du charbon américain?—R. Indubitablement. C'est au charbon américain que je faisais allusion.

M. Bury:

Q. En tout cas, monsieur Ellis, la préférence dans le cas du charbon de l'Alberta était imputable au fait que la quantité qui vous était destinée, était limitée, n'est-ce pas exact?—R. J'ai donné la préférence aux petits centres.

Q. Oui, je le sais, mais les commerçants furent rationnés?—R. Eh bien, dans une certaine mesure. Vous comprenez, quand un petit centre voulait obtenir du charbon de l'Alberta, je le leur donnais sans hésitation aucune. Quand un grand centre demandait une trop forte quantité je diminuais la quantité.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Avant que vous ne commandiez le charbon de l'Alberta, aviez-vous des ordres de ces différents endroits, ou le commandiez-vous simplement?—R. Nous obtenions toujours une commande.

Q. Vous obteniez toujours la commande d'abord?—R. Avec une garantie de la banque pour le transport; oh! oui.

Q. Comment enleveriez-vous le charbon à un homme et le donneriez-vous à un autre?—R. Je n'ai pas fait cela. Ce que je veux dire se résume à ceci: A supposer qu'un homme commandait de la manière ordinaire, disons, 50 ou 100 wagons. Je dirais alors: "Je ne vous donnerai pas cette quantité, vous obtiendrez 20 wagons" ou quelque chose de ce genre.

Q. Vous étiez une espèce de comptoir de virement pour l'Ontario. Ils vous envoyaient tous leurs ordres et vous commandiez le charbon selon vos besoins? —R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Quel est le chiffre des commandes que vous n'avez pu remplir?—R. Oh! environ 30,000.

M. ARMSTRONG: J'ai simplement voulu poser cette question avant de l'oublier.

M. HOWDEN: Il n'avait pas terminé sa déclaration.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il n'y a pas de doute que nous aurions facilement pu importer un autre lot de 100,000 tonnes, et peut-être un lot additionnel de 100,000 vers la fin de l'hiver si le taux de transport de $7 avait été maintenu. Je crois qu'il y a un marché en perspective pour certainement pas plus de 200,000 tonnes au début. La chose est un peu difficile et je doute que nous pourrions prendre 200,000 tonnes si l'entreprise était recommencée. Les gens s'étaient habitués au charbon de l'Alberta dans plusieurs districts et ce lien a été brisé. C'est regrettable, mais voilà la situation.

M. Armstrong:

Q. Croyez-vous que vous pourriez manipuler 500,000 tonnes?—R. Pas tout à la fois, non.

Q. Vous voulez dire dans l'espace d'une année?—R. Non, je ne veux pas dire cela. Je crois que la plus forte quantité que nous pourrions manipuler dans l'espace d'une année serait—si le charbon pouvait être importé en Ontario à un prix qui ne dépasserait pas $11.00, ou $15.50 serait encore mieux—la plus forte quantité serait peut-être 150,000. Je crois que la quantité augmenterait chaque année, mais à mon avis il faudrait trois, quatre ou cinq ans pour atteindre un demi-million de tonnes.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. En prenant ce chiffre de $11, quel est le charbon américain qui fait concurrence?—R. Le seul charbon qui puisse servir de comparaison est le Pocahontas.

Le Président:

Q. A quel prix ce charbon-là se vend-il à Toronto?—R. Il se vend pour environ $12 ou $12.50.

Q. Pouvez-vous nous donner la quantité approximative de charbon *Pocahontas* importée en Ontario, ou qui a été importée l'an dernier?—R. Ce charbon a été importé sous le nom de bitumineux, il tombait dans cette classe. Toutefois, j'ai fait le meilleur estimé que j'ai pu à ce sujet. Je m'en occuperai quand j'aborderai la déclaration générale.

M. Bury:

Q. Est-ce du charbon bitumineux ou du charbon sub-bitumineux?—R. Eh bien, c'est un charbon de première classe, il n'y a pas de doute quant à cela.

Q. Du bon charbon domestique?—R. Du charbon domestique de première classe et les personnes qui l'ont employé en sont très satisfaits. Ce charbon est à peu près dans la même classe que le charbon de l'Alberta. Qu'il soit un peu meilleur ou un peu moins bon, je ne veux pas exprimer d'opinion. Toutefois, ils sont dans la même classe.

Le Président:

Q. Combien le charbon *Pocahontas* coûte-t-il au consommateur à Toronto? —R. Il se vend environ $12 maintenant.

M. Flemming:

Q. Est-ce que cela comprend les frais de distribution?—R. Oh oui, $12 ou $12.50.

M. Garland:

Q. La demande pour le *Pocahontas* excède de beaucoup l'offre?—R. Indubitablement. Il n'y a pas de doute qu'il y eut une très forte quantité de charbon qui a été vendu comme étant du *Pocahontas* qui n'est jamais venu de cet endroit, et qui ne pouvait être vendu. Il n'y a pas de doute à ce sujet parce qu'ils ont vendu plus que les mines n'ont jamais produit. Cette remarque s'applique aux Etats aussi. Cependant, ces choses-là arrivent, vous savez, surtout dans une période de rareté.

Pour revenir au charbon de l'Alberta. Comme je l'ai dit, les F. U. d'O. ont distribué 200 wagons. Cette liste indiquera que la distribution a été très étendue et qu'un grand nombre de petits centres ont obtenu du charbon. A mon avis, la difficulté qui est réservée au charbon de l'Alberta dans l'avenir est celle d'établir un marché dans les grands centres. Cela peut venir par petites étapes, mais votre marché se trouve incontestablement dans les petits centres. Le charbon a déjà de la vogue dans ces endroits et les gens en veulent encore. Je ne crois pas qu'il y a le moindre doute que la forte majorité des gens veulent l'utiliser encore. Dans les plus gros centres, vous devez faire face à la concurrence de l'anthracite américain, et aussi du coke, et vous êtes obligé aussi de faire face à plusieurs choses. Les marchands de charbon, d'où qu'ils sont, que ce soit dans un grand centre ou un petit centre, vendront au public ce que le public tient à avoir. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Il y a cinq ans, plusieurs marchands ne tenaient pas à faire le commerce de coke, mais je crois que tous les marchands le manipulent aujourd'hui. A mon avis, la première démarche à faire est d'établir un marché dans les petits centres autant que possible, les plus gros centres suivront probablement l'exemple par degrés.

M. Armstrong:

Q. Si on dressait un obstacle contre l'importation du charbon américain, l'écoulement du charbon de l'Alberta ne comporterait pas de difficulté?—R. Je vous dirai quelle est la difficulté. A part l'approvisionnement domestique qui s'établit à environ trois millions de tonnes, vous avez aussi un approvisionnement de charbon industriel, c'est-à-dire du charbon bitumineux qui est presque tout du charbon américain, et la moyenne est de douze millions de tonnes par année. Maintenant, vous voyez si vous imposez des droits. Je ne suis pas dans la politique et je ne devrais peut-être pas exprimer d'opinion. Je vous donne les chiffres et les faits comme je les trouve, mais si vous frappez le charbon bitumineux américain d'un droit, disons d'un dollar la tonne, inévitablement vous faites payer aux gens d'Ontario $12,000,000 par année.

M. Bury:

Q. Laissant de côté le charbon à vapeur, ou le charbon industriel. Je crois que le sentiment du Comité est que le charbon de l'Alberta ne peut espérer faire concurrence?—R. Ah! non, il n'y a pas le moindre doute.

Q. Mais il s'agit du charbon domestique?

M. ARMSTRONG: Nous sommes à parler exclusivement du charbon domestique.

M. GARLAND: La question de M. Armstrong se rapporte au coke.

Le TÉMOIN: Le coke?

M. Garland:

Q. Oui.—R. Oh! un droit sur le coke. D'après le calcul que je peux faire, le coke qui a été employé l'an dernier était environ—peut-être pourrons-nous revenir à la question de l'Alberta car ceci touche simplement à la situation en général—en 1921 l'anthracite brûlé en Ontario s'est établi à 3,024,304 tonnes, le charbon bitumineux à 8,854,892 tonnes. Eh bien! je peux vous donner cette information. Je n'ai pas besoin de vous importuner avec tous ces chiffres.

M. ARMSTRONG: Pourquoi pas les consigner au dossier?

Année — 1er avril 1925 au 31 mars 1926 —

Consommation environ 3,000,000

		Pour cent.
Anthracite des E.-U., importations	1,615,625	= 55
Coke, environ	900,000	= 29
Pocahontas et autres bit. des Etats-Unis	350,000	= 11
Anthracite gallois, environ	75,000	= 2½
Alberta	75,000	= 2½

Années civiles.	Tonnes de 2,000 livres. Anthracite.	Bitumineux.
1921	3,024,304	8,854,892
1922*	1,573,545	7,917,917
1923	2,999,919	11,048,490
1924	2,689,093	10,737,848
1925	2,234,049	9,884,710

1926 au 30 avril, 411,888.

* Année de la grève, anthracite.

Anthracite — Prix, tonne brute.

1921-2	$ 8 15	$ 8 35	$ 9 25	$ 11 00
1923	8 75	9 25	9 85	11 50

Taux de transport à Toronto — $4.56 par tonne brute.

Taux de transport à Ottawa — $5.31 par tonne brute.

Bitumineux — Prix, tonne brute.

	Par tonne brute.
Taux de transport au pont Suspension	$ 2 09
Taux de transport à Toronto	3 09
Taux de transport à Guelph	3 49

Coke — Année civile, 1925 —

		Tonnes.
Importées		739,104
Produites	761,149	
Exportées	19,438	
		741,711
Consommation apparente		1,480,815

[M. J. A. Ellis.]

Prix du charbon de l'Alberta —

Lakeside	$ 3 50
Penn	3 50
N. Western Fuel Supply Co. S.S.Lp	3 75
N. Western Fuel Supply Co. D.S.Lp	3 95
Western Commercial	3 95
Atlas Coal Co	4 00
Alberta Central Distributors	4 00
Pewell Collieries	4 00
Alexo Coal Co	5 50
Saunders Ridge	5 00
Marcus	3 50
Midland Lump	3 95
Western Gem	4 00
Rosedale	4 00
Rosedeer (Doyle)	4 00

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Lisez-les simplement pour nous donner une idée à mesure que nous poursuivons l'enquête.—R. Puis en 1922, l'anthracite est tombé au chiffre approximatif de un million et demi de tonnes, et cette année-là le bitumineux est tombé à un niveau de huit millions de tonnes. En 1923 l'anthracite est remonté à environ trois millions de tonnes et le bitumineux à environ onze millions de tonnes. Je devrais mentionner ici que le public en général ici, et peut-être aux Etats, est devenu irrité de ces grèves constantes aux mines d'anthracite américain qui comportent toujours une hausse pour le consommateur après le règlement des difficultés.

M. Flemming:

Q. Cela sert à payer la note?—R. Quoi qu'il en soit, le public a fini par devenir passablement fatigué. En 1924, il y eut environ trois millions de tonnes d'anthracite américain de moins.

M. Garland (Bow-River):

Q. Trois millions de tonnes?—R. Non, 300,000. Cela représente environ 10 p. 100. Je suis d'opinion que la différence a été entièrement comblée par le coke, ce qui constitue à peu près la quantité qui a été vendue cette année-là. En 1925—une autre année de grève—2,234,049 tonnes, et environ dix millions de tonnes de charbon bitumineux. Les quantités citées sont pour l'année civile. Les chiffres que je vais citer pour l'année du combustible, qui est comprise entre le 1er avril 1925 et le 1er avril 1926. L'importation d'anthracite américain s'est établie à 1,615,625. Quant au coke, le meilleur estimé que je puis faire est 900,000 tonnes.

Le Président:

Q. Quelle était la proportion du coke américain?—R. Du mieux que je puis dire, elle représentait environ la moitié. Le *Pocahontas* et les autres charbons bitumineux américains, c'est-à-dire des charbons pour usage domestique, s'élèvent à environ 350,000 tonnes. L'anthracite gallois représente environ 75,000 tonnes; le charbon de l'Alberta, 75,000 tonnes. Maintenant voici le pourcentage de ces charbons; américain 55 p. 100, coke 29 p. 100, *Pocahontas* et autres charbons bitumineux américains de cette catégorie, 11 p. 100, anthracite gallois 2½ p. 100 et charbon de l'Alberta 2½ p. 100.

En 1922, la vie m'était à charge. Il y eut une rareté de charbon et nous avons obtenu seulement 60 p. 100 de notre approvisionnement habituel. Tous les usagers ne voulaient employer, du moins ils ont dit qu'ils ne voulaient pas employer autre chose que de l'anthracite américain. Vous ne pouviez les persuader; en dépit de tout ce que vous leur disiez, ils ne voulaient pas faire l'essai du *Pocahontas*

ou du charbon gallois ou du coke ou de n'importe quelle autre chose. Pendant des semaines et des semaines mon personnel avait horreur d'aller au bureau. Des personnes nous disaient qu'elles voulaient une tonne d'anthracite et quand elles se présentaient pour l'obtenir, on les avisait qu'elle pourraient obtenir de l'anthracite avec du *Pocahontas* ou du coke, ou un combustible quelconque de cette catégorie. Elles refusaient de l'accepter, elles préféraient souffrir de froid. Cela décrit à peu près la situation à cette époque.

Le Président:

Q. Vous avez fait allusion à l'année 1922?—R. A l'année 1922. Depuis cette époque, il y eut beaucoup de propagande ou de discussion, et je crois que les gens commencent à changer d'idée. L'hiver dernier, en tant que j'étais intéressé, je n'ai pas éprouvé de difficultés, en dépit du fait que nous avons obtenu à peu près la même quantité d'anthracite américain, environ 55 p. 100. Les gens s'étaient tournés vers le coke, le *Pocahontas*, un peu de charbon gallois et le charbon de l'Alberta qu'ils pouvaient obtenir. Les renseignements que j'ai pu recueillir m'ont convaincu— je ne sais pas si les exploitants américains aimeraient cela ou non —mais je suis franchement d'opinion qu'ils ont perdu 30 p. 100 de leur marché qu'ils ne reprendront jamais. Voilà ma conviction.

M. Armstrong:

Q. Il s'agit du marché d'anthracite?—R. Les exploitants d'anthracite. Tout dépend de l'attitude prise à l'égard du coke, du charbon de l'Alberta et de l'anthracite gallois. Mon opinion est que si vous voulez avoir des substituts pour l'anthracite américain, maintenant et toujours, le charbon gallois est meilleur que le charbon américain; en deuxième lieu viendrait le coke et le charbon de l'Alberta. Si vous voulez avoir des substituts pour l'anthracite américain, je classe, comme je l'ai dit, l'anthracite américain avant le coke et le charbon de l'Alberta.

Le Président:

Q. Mais pas avant le charbon gallois?—R. Personnellement, je ne classerai le charbon gallois au-dessous de rien. Une raison pour laquelle le public se tourne vers les substituts de l'anthracite américain est qu'il considère le prix de l'anthracite américain trop élevé et il n'aime pas cette hausse dans les prix au lendemain de chaque grève. Maintenant, en considérant la question de substituts, il faut que vous teniez compte de cela, naturellement. Si vous n'avez pas de marge convenable entre le charbon américain et le coke ainsi que le charbon de l'Alberta, les gens vont retourner au charbon américain ou le coke, et le charbon de l'Alberta sera hors de concours. Il faut maintenir une différence convenable. C'est mon opinion sur la situation. Je crois que vous devez coter le coke ou le charbon de l'Alberta à un prix de vente qui sera au moins $2 de moins que le prix demandé pour le charbon américain. Si vous le faites, comme je l'ai dit précédemment, l'anthracite américain reviendra et se maintiendra.

M. Armstrong:

Q. Un homme qui demeure de l'autre côté de la frontière est venu ici hier et il a dit que, dans l'Etat du Michigan, 90 p. 100 du charbon employé pour des fins domestiques était du charbon bitumineux.—R. Je n'en serais pas surpris.

Q. Pourquoi les gens de l'Ontario n'utiliseraient-ils pas du charbon bitumineux de préférence à l'anthracite américain?—R. Ils peuvent le faire. Comme je l'ai dit au comité du Sénat, il y a trois ou quatre ans, la situation peut se comparer à celle d'un homme qui a été habitué à un certain aliment pour son déjeuner sa vie durant et qui s'est persuadé qu'il n'y a rien au monde hors cet aliment qui peut le sustenter.

M. Garland:

Q. Cette difficulté peut être surmontée par l'éducation?—R. Précisément. C'est simplement une question d'éducation. La difficulté est déjà surmontée dans une certaine mesure dans l'Ontario, comme la consommation des autres combustibles l'indique.

Le Président:

Q. Est-ce que la qualité de l'anthracite qui vient de la Pennsylvanie accuse une dépréciation quelconque?—R. Eh bien! l'impression générale est qu'il contient un peu plus de schiste que par les années passées. Puis il y a cette différence; les charbons que j'ai mentionnés, c'est-à-dire l'anthracite gallois, le coke et le charbon de l'Alberta, et les charbons bitumineux qui peuvent être employés pour des fins domestiques, ont une teneur en cendre beaucoup moins forte que celle qui provient de l'anthracite américain. D'après ma propre expérience —je me sers d'anthracite depuis un certain nombre d'années—je dirais qu'elle en représente pas beaucoup plus qu'un tiers. Naturellement, la puissance calorifique (à part le charbon gallois qui est le meilleur, qui est meilleur que le charbon américain) du coke et de charbon de l'Alberta, n'est pas aussi forte. Ils ne possèdent pas les qualités de combustion que vous trouvez dans l'anthracite américain. C'est pour cette raison qu'il doit y avoir une différence dans le prix. Puis ces deux combustibles offrent cet avantage qu'ils produisent beaucoup moins de cendre. C'est peut-être un préjugé en tant qu'il s'agit de l'Ontario, mais les gens commencent à être prévenus contre l'anthracite américain. Ils sont disposés à employer autre chose s'ils le peuvent.

M. Armstrong:

Q. Voici le temps de faire le changement?—R. Maintenant, en ce qui concerne le charbon de l'Alberta. A mon avis, vous ne pouvez en faire quoi que ce soit à moins de pouvoir le livrer sur les quais en Ontario à un prix n'excédant pas $7. Il ne sert à rien de songer à $7.50 ou $8.

M. Bury:

Q. Vous voulez dire un taux de transport de sept dollars?—R. Oh! oui, pas plus que quatre dollars pour le charbon.

M. Flemming:

Q. Votre prix de livraison serait d'environ onze dollars?—R. Non, il vous faut compter pour la distribution. J'ai reçu plusieurs plaintes de gens qui disaient qu'on exigeait d'eux jusqu'à $15. Quand j'ai pris d'autres commandes j'ai posé comme condition qu'ils ne devaient pas exiger plus que $2.50 pour le camionnage, les frais fixes, la manipulation, le profit et le reste, excepté dans les villes comme Toronto, où un règlement municipal exige que le charbon soit livré dans des sacs. J'ai alloué 50 cents de plus pour cette opération. Vous voyez, cela fixait le prrix à $13.50 ($11 plus $2.50).

Q. Comparé à quel prix pour l'anthracite?—R. Eh bien! l'anthracite se vend à Toronto aujourd'hui à $15.25 pour le gailletin et $15.75 pour les autres classes.

M. Bury:

Q. Tant qu'il existe une différence de deux dollars entre les charbons, le charbon de l'Alberta fera l'affaire?—R. Oui, j'en suis venu à la conclusion qu'il faut cette différence. Je crois qu'ils vont réduire leurs prix quelque peu mais je doute qu'ils puissent effectuer une réduction de plus de 25 cents dans les prix que j'ai soumis.

Le Président:

Q. Mais tous vos chiffres sont basés sur le tarif de chemin de fer de sept dollars?—R. Oui, absolument. Sans cela la situation serait absolument désespérée.

[Mr. J. A. Ellis.]

M. Bury:

Q. La situation se résume à ceci: que le charbon de l'Alberta doit être offert sur le marché à un prix ne dépassant pas $13.50 la tonne, s'il est pour soutenir une concurrence?—R. Précisément.

Q. Au consommateur?—R. Au consommateur, voilà la proposition, à un prix ne dépassant pas ce chiffre. Naturellement, si vous pouviez fixer un prix moins élevé, vous en auriez plus.

Le Président:

Q. Cela signifie virtuellement $11 au quai?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous terminé la déclaration que vous désiriez faire, monsieur Ellis? Je voulais vous poser quelques questions.—R. Eh bien! on a dit quelque chose...

M. Bury:

Q. Un instant avant que vous ne répondiez à la question de M. Armstrong. Le prix f.a.b., à Toronto est $11, et vous dites que vous exigez $2.50 pour les frais de distribution et tout le reste?—R. Oui.

Q. Et cela comprend-t-il l'ensachement?—R. J'alloue 50 cents de plus pour cette opération.

Q. Cela porterait le prix du charbon ensaché et livré à Toronto à $14 la tonne?—R. A Toronto, mais $13.50 dans virtuellement tous les autres endroits.

Q. Je comprend cela.—R. Je pourrais dire qu'approximativement deux tiers des 75,000 tonnes qui ont été importées sont venues des champs carbonifères de Drumheller. Environ un tiers est venu de la région d'Edmonton, très peu de la mine de Saunders-Creek. Naturellement, nous n'avons rien obtenu de Lethbridge, parce que cet endroit est situé sur le Pacifique-Canadien, et c'est la difficulté qui existe dans ce centre. J'ai mentionné virtuellement toutes les mines d'où le charbon est venu. Avant d'aller plus loin, je pourrais dire que le gouvernement de l'Alberta a fait toutes les démarches possibles par l'entremise d'inspecteurs pour s'assurer que rien autre chose que du charbon de la plus haute qualité ne soit expédié ici. Il est vrai qu'il y a des plaintes, mais je crois que les exploitants de l'Alberta ne sont pas le moindrement sujets à censure.

M. Garland:

La plupart des plaintes ne se rapportaient-elles pas à des manquants?—R. Oui, et la difficulté se trouve dans le fait que le chemin de fer pèse le charbon. Oui, j'ai reçu des plaintes à ce sujet. J'ai conseillé aux gens de faire des réclamations, mais l'affaire n'a pas eu d'aboutissement. Naturellement ces manquants ne proviennent pas d'un mauvais pesage. Je crois qu'ils sont imputables à des creux de route, parce que je connais le cas d'un homme en particulier qui, en allant décharger son charbon, a constaté qu'il n'y avait virtuellement pas de charbon dans un bout et qu'il y avait un trou dans le wagon. Il n'a rien obtenu de la compagnie de chemin de fer, parce que la compagnie de chemin de fer a affirmé qu'il aurait dû attirer l'attention de son agent sur cet état de choses quand il a effectué le déchargement. Toutefois, il y a des cas comme celui-là qui surviennent. Vous ne sauriez les empêcher. D'après mon opinion virtuellement tous les cas de manquants provenaient de creux de route.

Le Président:

Q. Cette expédition était urgente. Cela aurait pu être évité si l'on avait fait des expéditions régulières?—R. Oh! oui. Vous voyez, ils ne se sont pas servi de tous les meilleurs wagons pour une expédition comme celle-ci.

M. Bury:

Q. Et ils se servaient de petits wagons à dessein, parce qu'ils désiraient une distribution plus étendue. N'est-ce pas exact?—R. Oui.

Q. Est-ce que les mines d'Edmonton sont comprises dans cette liste que vous soumettez?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Est-ce que les exploitants de l'Alberta vendent le charbon à la tonne anglaise (2,000 livres) ou à la tonne américaine (2,240 livres)?—R. A la tonne anglaise.

Q. Alors, il n'y a pas de marge?—R. Non; s'il y en avait une, nous serions dans une situation différente.

Q. Il n'y a pas de plainte du tout quant à la qualité du charbon?—R. Non, excepté dans quelques cas où ils ont obtenu du menu.

Q. C'était faute de l'acheteur?—R. Oh! en ce qui concerne la puissance calorifique, non.

M. Armstrong:

Q. Ou quant aux classes?—R. Non. Je n'ai pas reçu de plainte à ce sujet. Je pourrais incidemment vous soumettre ces documents si vous vouliez vous en servir. Ce sont simplement des expressions d'opinions venant de gens qui ont acheté du charbon et leurs clients.

M. BURY: Je voudrais que cette liasse soit versée au dossier.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que tous font l'éloge du charbon de l'Alberta?—R. Sans exception.

Q. Ou en avez-vous qui critiquent le charbon?—R. Je n'ai pas été saisi d'opinions adverses.

Q. Il faudra que je vous en envoie?—R. Eh bien! je n'en ai pas reçues.

M. Garland:

Q. Pendant que vous êtes sur ce sujet, monsieur Ellis. Vous avez entendu la déclaration de M. Armstrong au Comité hier à l'effet que certains wagons de charbon contenaient beaucoup d'herbe et de terre et que le charbon était de qualité très inférieure lors de l'arrrivée des wagons?

M. BURY: Ce n'était pas hier.

M. Garland:

Q. M. Armstrong a déclaré récemment qu'une certaine quantité de charbon de l'Alberta était arrivée et que des plaintes avaient été formulées. Je ne suis pas certain si c'est l'individu qui déchargeait le wagon ou la personne qui a vu le charbon dans la cave qui s'est plaint?

M. ARMSTRONG: La personne qui a acheté le charbon et l'a vu dans le wagon est un ancien député de cette Chambre.

M. Garland:

Q. Que le charbon était très sale et qu'il y avait de l'herbe et autres substances mêlées au charbon?—R. Cela est fort probable. Je n'ai pas reçu de plainte directe à ce sujet, mais je vous dirai pourquoi la chose est probable. Un accident de chemin de fer peut se produire parfois et dans un tel cas ils ramassent le charbon très soigneusement et si cela arrive on trouve de l'herbe, mêlée au charbon.

M. Bury:

Q. Il n'est pas probable que les exploitants des mines mêlent de l'herbe au charbon?—R. Je ne le supposerais pas.

M. ARMSTRONG: Monsieur Bury, vous avez lu une des lettres vous-même.

M. BURY: J'ai lu la lettre. Je veux rectifier la déclaration de M. Armstrong. Ce n'est pas un ancien député qui a vu le charbon. Il a été saisi de la plainte.

Le PRÉSIDENT: M. Ellis a fait la déclaration et nous avons en main des lettres venant de consommateurs de toutes les parties de l'Ontario, qui attestent que la qualité est satisfaisante.

Le TÉMOIN: La raison pour laquelle je sais que cet état de choses s'est produit, c'est que je m'imagine que nous avons eu dix ou douze wagons endommagés au cours de cette dernière expédition. Je recevais une lettre de voiture portant le numéro d'un certain wagon et je n'entendais plus parler du wagon. Puis j'apprenais que quelques autres wagons étaient arrivés avec des numéros différents et, après m'être enquis de la situation, je découvrais que le wagon avait été endommagé à tel ou tel endroit et que le charbon avait été transbordé dans un autre wagon. Naturellement, certains wagons sont tellement endommagés que nous ne recevons rien du tout.

M. Bury:

Q. Il n'arrive pas souvent que vous ayez de l'herbe dans le charbon?—R. Cela n'arrive pas souvent.

M. GARLAND (Bow-River): Cela explique la présence de l'herbe.

M. ARMSTRONG: Je vais verser cette lettre au dossier afin que vous le sachiez.

M. Garland (Bow-River):

Q. Avez-vous reçu des plaintes quelconques au sujet de commerçants qui manipulaient ce qu'ils allèguent être du charbon de l'Alberta et qui n'en était pas? —R. Nous en avons entendu parler, oui. Il n'y a pas de doute qu'une certaine quantité de charbon mou ait été vendue pour du charbon de l'Alberta.

Le Président:

Q. Est-ce que des commerçants ont mélangé les charbons?—R. Naturellement, affirmer cela est chose impossible. J'avais bien quelques soupçons. Je veux dire que des gens qui soupçonnaient qu'il y avait quelque chose de louche m'ont fait part de leurs soupçons et m'ont demandé de m'enquérir de la chose, mais je ne pouvais rien faire parce que je ne saurais vous dire ce qui faisait défaut.

M. Garland (Bow-River):

Q. Vous rappelez-vous le cas où M. Stutchbury fut saisi d'une plainte au cours de son passage à Toronto et qu'il visita la cave et constata que le charbon se composait surtout de menus de l'Illinois et d'une petite quantité de charbon de l'Alberta?—R. Oui.

Q. Et ce charbon fut vendu pour du charbon de l'Alberta?—R. Oui.

Q. Vous vous rappelez ce cas?—R. Oui. Il trouva plusieurs cas du même genre. Naturellement, ces choses arrivent.

Q. Est-ce qu'une loi relative aux ventes du charbon édictée par la province intéressée empêcherait cet état de choses ou tendrait à l'empêcher?—R. Je vous dis que les difficultés auxquelles j'eus à faire face dans toutes ces plaintes, ne sont pas seulement au sujet du charbon de l'Alberta, mais aussi au sujet du *Pocahontas*. J'ai reçu un grand nombre de plaintes que l'on vendait une autre sorte de charbon au lieu du *Pocahontas*, et ces ennuis surgissent pour toutes les classes de charbon—en réalité, vous êtes aux prises avec cette difficulté. Il faudrait maintenir un expert constamment dans la cour à charbon de chaque marchand. C'est une chose presque impossible. La seule solution que je pourrais offrir franchement, serait que la province soumette les marchands de charbon à un système de permis—ou plutôt les municipalités, cela serait encore mieux. Je n'entends pas un permis qui serait une imposition, mais j'entends un permis nominal coûtant un dollar par année. Un dollar serait suffisant, avec le droit

de résilier le permis. Voilà mon opinion et ma suggestion. Je ne devrais peut-être pas suggérer ces choses. Je suis simplement un fonctionnaire et je ne puis parler pour personne. Ce ne sont que mes opinions personnelles et je tiens à ce que cela soit bien compris.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous examiné d'autres catégories de charbon de l'Alberta?—R. Personnellement, non.

Q. Les avez-vous fait examiner par quelques-uns de vos fonctionnaires?—R. Non.

Q. Vous n'avez pas d'idée à émettre à propos de la détérioration?—R. Non. L'information générale que j'ai reçue indique qu'elle n'est pas prononcée dans les gros morceaux. Comme je l'ai dit précédemment, plus la grosseur du charbon diminue plus la détérioration est forte.

M. Bury:

Q. Monsieur Ellis, pouvez-vous nous renseigner au sujet de la clause dite *anti-dumping?*—R. Non.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous fait enquête sur certains des charbons de la Nouvelle-Ecosse ou en avez-vous manipulé?—R. Non.

Q. Avez-vous fait enquête au sujet du transport par lac ou par rail?—R. Une très petite quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse est reçue dans l'Ontario.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Avez-vous pris des renseignements au sujet de la manipulation, à Toronto, du charbon de la Nouvelle-Ecosse venant de Montréal durant cette grève l'hiver dernier?—R. Non. La difficulté dans ce cas est que le taux de transport par chemin de fer de Montréal est prohibitif.

Q. Quel est le taux de transport par chemin de fer sur le charbon de Montréal à Toronto?—R. Je ne me rappelle pas précisément. Je crois que c'était environ $2.40. Je n'ai pas le chiffre exact mais c'est à peu près le taux.

Q. Alors à ce taux-là, ne pourriez-vous pas faire transporter du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Toronto?—R. Nous n'étions pas à court de charbon bitumineux. Nous avions tout le charbon dont nous avions besoin des Etats-Unis. La rareté n'existait que pour le charbon domestique.

M. Garland (Bow-River):

Q. Il y a un instant vous avez indiqué pour avoir raison des préjugés contre ce charbon — ces préjugés ont été surmontés en partie par la grève américaine et l'opération — vous avez suggéré un travail d'éducation. La province de l'Alberta, comme vous savez, a fait beaucoup de travail en ce sens?—R. Oui.

Q. Mais étant la province plus intéressée à la production qu'à la consommation, elle ne pouvait guère s'occuper constamment du travail d'éducation dans l'Ontario?—R. Oui.

Q. Suggéreriez-vous que le travail d'éducation y soit dirigé par la province, ou bien considérez-vous que c'est une question nationale qui devrait relever du ministère du Commerce ici?—R. Je n'aimerais pas à exprimer une opinion à ce propos. Après tout, voyez-vous, le problème du combustible au Canada concerne surtout l'Ontario et la partie ouest de Québec. Voilà une considération. L'autre est la suivante: s'il est désirable que l'Ontario soit approvisionné dans le Canada, alors ce serait naturellement et dans une certaine mesure une proposition canadienne. Si vous laissez à l'Ontario la tâche de trouver sa propre source d'approvisionnement, alors la question relève seulement de l'Ontario.

Q. Croyez-vous que le marché pour le charbon de l'Alberta pourrait être agrandi d'une façon marquée dans l'Ontario si le ministère du Commerce voulait entreprendre un travail d'éducation?—R. Oui, et je crois qu'il ne sera pas obligé d'entreprendre beaucoup pour cette raison:

Ma correspondance comprend des lettres concernant le charbon de l'Alberta, venant d'au moins un millier de personnes d'Ontario. L'entreprise est lancée et il suffit de la continuer.

Q. Il faudrait que le charbon soit transporté aux endroits en Ontario à un taux fixe de sept dollars la tonne?—R. Oui.

Q. La Commission des chemins de fer est actuellement saisie de toute la question concernant le taux sur le charbon de l'Alberta transporté en Ontario? —R. Oui.

Q. Elle n'entendra pas la cause avant le mois de septembre et conséquemment le Parlement ne pourra prendre aucune décision avant que la prochaine saison du charbon ne soit passée?—R. Oui.

Q. Recommanderiez-vous qu'il soit adopté une disposition qui autoriserait le Gouverneur en conseil à agir dans le cas où la Commission établirait un taux convenable. Je pourrais peut-être expliquer la situation plus clairement. La difficulté réside dans le fait que la Commission des chemins de fer peut simplement autoriser un rapport?—R. Vous voulez dire qu'ils seraient obligés d'attendre, même si la Commission des chemins de fer se prononçait en faveur d'un taux de transport de sept dollars; il faudrait que vous attendiez jusqu'à la prochaine session du Parlement?

Q. Oui, à moins qu'un pouvoir soit conféré au Gouverneur en Conseil?—R. Il me semble que plus vous élargissez la brèche entre l'approvisionnement que nous avions l'hiver dernier et le prochain approvisionnement, pire sera la situation pour nous. Il n'a pas de doute là-dessus.

Le Président:

Q. Et le travail d'éducation qui a déjà été accompli serait perdu?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Vous admettez qu'il est absolument nécessaire que des démarches soient faites avant la prochaine saison charbonnière?—R. Si vous me le demandez, je crois qu'il aurait été infiniment préférable que ces conditions ou ce taux de transport soit maintenu.

Q. Pour les fins du dossier, voudriez-vous répondre à ma question, s'il vous plaît?—R. Décidément.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que votre organisation pourrait fournir les meilleures classes de charbon de l'Alberta aux gens de la province, de concert avec l'Alberta?—R. Je ne voudrais pas assumer cette responsabilité. Tout d'abord, je crois que cette question relève plus de l'Alberta que de l'Ontario. Ils devraient mieux connaître leur charbon que nous. Mais ce que je constate, monsieur Armstrong, concernant cette question, est ceci: j'ai été un peu ennuyé par des exploitants de mines dans l'Alberta qui insistaient pour envoyer du charbon inférieur de mines de l'Alberta, qui n'était pas convenable, et j'ai écrit à quelques-uns d'entre eux et je leur ai dit que je ne voulais pas en avoir du tout. Voici ce que j'ai fait: quand des gens écrivaient commandant du charbon, pourvu qu'ils le commandassent d'une mine, je prenais le charbon. S'ils écrivaient disant qu'ils ne savaient où commander leur charbon, je les conseillais en leur énumérant sept ou huit noms et les laissais libres de faire un choix.

Q. Ne croyez-vous pas que quelqu'un en Alberta devrait assumer la responsabilité de classer et d'examiner le charbon avant qu'il ne soit expédié?—R. Je crois certainement que quelqu'un devrait s'occuper de la chose.

M. Garland:

Q. N'avez-vous pas déjà donné à entendre que c'est ce qui a été fait dans le cas de l'expédition d'urgence l'hiver dernier?—R. Oui, cela a été fait.

M. Bury:

Q. Et d'après vous la chose devrait être continuée?

M. Armstrong:

Q. Par le gouvernement de l'Alberta?—R. Oh! oui, par les inspecteurs.

Q. Vous avez dit que vous avez reçu beaucoup de charbon dont le prix était de $3.25 la tonne aux mines?—R. $3.50.

Q. $3.50 était le plus bas prix. Est-ce que ce charbon qui se vendait à $3.50 était le charbon de la meilleure qualité?—R. C'était le charbon de meilleure qualité dans cette région.

Q. Oui, mais la qualité était-elle de nature à donner satisfaction aux gens? —R. Eh bien! vous abordez une question très délicate. Il y a incontestablement différentes qualités de charbon qui viennent de l'Alberta. Il y en a qui sont incontestablement supérieures à d'autres.

Q. Mais ce charbon-ci était de la plus haute qualité?—R. Non, il ne l'était pas. Il y en avait. . .

Le Président:

Q. Votre meilleure qualité était votre charbon de $3.95 et $4?—R. Le charbon de $5 et de $5.50 est incontestablement le charbon de la meilleure qualité.

M. Flemming:

Q. Vous avez dit que le nom de cet endroit était. . .—R. Saunders-Creek.

Q. Le charbon de la meilleure qualité vient de cet endroit?—R. Oui. Lethbridge ne laisse pas à désirer.

M. Bury:

Q. Mais Lethbridge est situé sur le Pacifique-Canadien et ne peut être considéré?—R. Vous ne pouvez l'obtenir. Pour l'Ontario nous avons en réalité seulement Drumheller, Edmonton et le district de Saunders, c'est tout. Le charbon de Saunders est le plus cher, Drumheller coûte un prix moyen et le charbon du district d'Edmonton coûte un peu moins.

M. GARLAND: Les membres du Comité qui demeurent dans l'Est se méprennent peut-être au sujet de l'action du gouvernement de l'Alberta. Dans le cas de Saunders-Creek particulièrement, il existe malheureusement pour notre marché un taux différentiel comportant une augmentation de 40 à 50 cents la tonne. Le charbon de Saunders-Creek n'a pas été transporté au taux de $7. Il a été transporté à un taux de $7.40 ou $7.50, mais le gouvernement de l'Alberta a payé la différence. Ceci a constitué sa contribution au mouvement général.

Le TÉMOIN: Il y avait un taux différentiel, mais il revenait à peu de chose, 10 à 75 cents. Malheureusement, Saunders-Creek se trouvait soumis au taux le plus élevé, mais le gouvernement de l'Alberta, ainsi que le dit M. Garland, a payé ce taux différentiel, de sorte que le taux plus élevé n'a eu aucune portée. Drumheller et Edmonton se trouvaient heureusement soumis au taux de transport ordinaire.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous fait une enquête quelconque au sujet de la manipulation du charbon par la voie des Lacs et des chemins de fer?—R. Non, je n'ai pas fait d'enquête. Il y aurait une difficulté dans ce cas, et elle provient de la désintégration du charbon. Le charbon gallois subit la même difficulté. Dans le cas du charbon gallois, vous pouvez l'expédier en morceaux absolument parfaits et

quand vous le recevez il comprend 30 p. 100 de menus, quelquefois plus que cela. Dans le cas du charbon de l'Alberta, je crains qu'il ne se désagrège trop s'il est soumis à trop de transbordements.

Q. Mais ne recevez-vous pas dans la ville de Toronto, par exemple, 10,000 tonnes de charbon américain qui y sont transportées dans des navires?—R. Oh oui, mais ce charbon ne sert pas à l'usage domestique.

Q. Aucune portion n'est pour des fins domestiques?—R. Eh bien! le charbon qui est transporté là en navires est surtout du charbon industriel, du charbon à vapeur.

Q. Vous n'avez pas fait d'enquête à ce sujet?—R. Non.

M. Garland (Bow-River):

Q. Pendant que nous sommes à discuter cette question, votre expérience avec le charbon de l'Alberta vous ferait-elle hésiter à dire qu'il résisterait au transbordement?—R. Ce charbon contient une forte proportion d'humidité et plus ce charbon est manipulé et exposé à l'air...

Q. Peut-il résister dans un wagon découvert?—R. J'en doute.

M. Bury:

Q. Voici une suggestion qui a été faite hier. Bien que le charbon souffrirait du long trajet des champs carbonifères de l'Alberta à Toronto, s'il était transporté à la tête des Lacs et était exposé beaucoup moins longtemps dans les wagons, il résisterait peut-être dans des wagons découverts?—R. Peut-être, mais la difficulté de la manipulation surgit, voyez-vous.

Q. Oh! oui, je ne parle pas de manipulation. La manipulation est l'autre proposition. Si vous expédiez le charbon de l'Alberta exclusivement par chemin de fer, je crois qu'il faudra que vous le fassiez transporter dans des wagons fermés.

M. Armstrong:

Q. Pourriez-vous nous donner un estimé du coût de votre département en Ontario?—R. Environ $2,000.

Q. Est-ce que cette organisation serait en mesure de coopérer à une expédition assez considérable de charbon de l'Alberta?—R. Oui.

Q. Est-ce que cela comporterait des frais beaucoup plus élevés?—R. Cela dépend. Voyez-vous, j'ai un personnel — je dirige un petit département, il n'est pas très grand. Le commerce du combustible est en quelque sorte ajouté à ce département.

Q. Le Comité a étudié la question de l'envoi de cargaisons à titre d'essai par les Lacs à des endroits sur le lac Huron, la rivière Ste-Claire et le lac Erié. Votre organisation pourrait-elle coopérer à la livraison de charbon?—R. Eh bien! je vous dirai ce que j'en pense. Tout d'abord, je ne tiens pas à ce que nous nous chargions des cargaisons de charbon. Il nous faut des clients pour ce charbon. Je veux dire qu'il nous faut des gens qui vont prendre le charbon. Nous n'aurions pas les moyens de faire déposer le charbon sur le dock et laisser là à notre disposition pour le vendre. Puis il y a une autre question. Quand le charbon est déposé vous êtes obligé de le mettre en amas, puis les compagnies de chemins de fer vous chargent 20 cents la tonne même pour l'aiguillage, et le taux de transport minimum à aucun endroit, d'aucun point est d'environ 60 cents, je crois, et à ces endroits en Ontario il variera entre 60 cents et $2, le coût étant peut-être de $2 pour l'endroit le plus éloigné. Maintenant, nous n'aurions pas d'objections à nous en charger pourvu que nous ayons des clients à l'avance.

M. Bury:

Q. Tout comme vous l'avez fait auparavant?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Si le Gouvernement prenait la responsabilité de manipuler, disons, jusqu'à 500,000 tonnes au cours des deux prochaines années, est-ce qu'une organi-

sation capable de se charger de la manipulation ne pourrait pas être constituée?—R. Oh! oui, mais je n'ai pas d'espoir d'obtenir 500,000 tonnes dans deux ans. Vous les obtiendrez peut-être dans quatre, cinq ou six ans mais pas dans deux ans.

M. Garland (Bow-River):

Q. Pourquoi, monsieur Ellis?—R. C'est comme toute autre chose. Il faut y arriver par degrés. Je crois que vous pourriez commencer avec un marché raisonnable, peut-être de 200,000 tonnes si les affaires avaient continué à marcher. Maintenant je crois que le mieux que vous puissiez faire l'hiver prochain sera 150,000 tonnes.

Q. En supposant que le mouvement du charbon de l'Alberta vers des endroits dans l'Ontario soit continué, avec quelle rapidité pourrions-nous déplacer l'anthracite et les autres combustibles domestiques?—R. Je crois à une moyenne qui ne dépasserait pas 100,000 tonnes par année.

M. Armstrong:

Q. Vous voulez dire dans les conditions actuelles?—R. Oui.

Q. Si les conditions étaient changées, cela pourrait changer plus rapidement?—R. Eh bien! voyez-vous, si vous pouvez rendre la proposition beaucoup plus attrayante pour les acheteurs, oui.

M. Bury:

Q. Prenez la situation telle qu'elle était durant le mouvement d'essai au taux général de sept dollars — c'est la suggestion de M. Garland — supposons que cet état de choses ait continué, vous croyez que nous aurions pu déplacer les autres charbons domestiques à une moyenne d'environ 100,000 tonnes par année? —R. Oui.

Q. Et pas plus?—R. Tout dépendrait. Prenez l'hiver dernier, par exemple, naturellement...

Q. Naturellement, il y eut une autre grève?—R. Une autre grève serait une affaire différente.

Q. Assurément?—R. Je prends le rendement normal.

Q. Je sais. Nous pourrions déplacer ce rendement à une moyenne d'environ 100,000 tonnes. Mais s'il y avait une autre grève, il y aurait une augmentation immédiate?—R. Oh! naturellement.

M. Garland (Bow-River):

Q. Monsieur Ellis, vous avez mentionné que le prix de l'anthracite augmentait après chaque grève. L'augmentation a-t-elle été marquée à la suite de la dernière grève?—R. Pas très marquée.

Q. Pourquoi?—R. Parce que ni les ouvriers ni personne n'a obtenu quoi que ce soit. Il y avait cette différence: généralement, le 1er avril, les exploitants américains donnent 50 cents de moins et réduisent le montant de 10 cents par mois jusqu'à l'expiration, jusqu'à l'épuisement, c'est-à-dire cinq mois. Ils ne l'ont pas fait cette fois-ci. Le résultat a été — prenez les prix à Toronto par exemple, et c'est la meilleure base pour former un jugement — les prix avant la grève étaient de $15.50. Je crois qu'ils sont maintenant de $15.25 pour le gailletin et $15.75 pour les autres classes, les gaillettes et le pérat. C'est une légère augmentation, parfaitement justifiée, je crois, en tant qu'il s'agit du commerçant, par le changement apporté par les exploitants. Ce n'est pas beaucoup, naturellement.

Q. Est-ce que le prix du charbon de l'Alberta sur le marché d'Ontario à cette époque-là a servi de régulateur sur les prix?—R. Oh! il a certainement contribué un peu à raffermir le marché. Je ne dirais pas le charbon de l'Alberta tout seul, mais il n'y a pas de doute que le charbon de l'Alberta et le coke l'ont raffermi.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Garland?

Le TÉMOIN: Je pourrais tout simplement ajouter qu'une brochure a, de fait, été publiée par le gouvernement de l'Alberta ou par une autre organisation, donnant la classification de toutes les sortes de charbon de l'Alberta. Je m'en suis moi-même servi.

W.-J. HALPIN est appelé et assermenté.

Le PRÉSIDENT: A la lettre que nous avons écrite à M. Halpin touchant le coût de distribution du charbon, nous avons reçu la réponse suivante en date du 7 juin. J'aimerais à lire sa lettre ici.

OTTAWA, le 7 juin 1926.

M. V. CLOUTIER,
Sous-greffier en chef des Comités,
Chambre des Communes,
En ville.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 31 écoulé, le nombre de tonnes de charbon manipulées par nous au cours de l'année dernière (année terminée le 31 mars 1926) se répartissait comme suit:

Anthracite de la Pennsylvanie	57.1
Charbon bitumineux américain, gros morceaux	18.5
Coke, sous-produit (venant de Hamilton, à l'exception de quelques wagons venant de Sydney, N.-E)	13.2
Anthracite gallois	10.3
Charbon de forge et de navigation (de la Pennsylvanie et du Kentucky	.9
	100

L'anthracite de la Pennsylvanie, l'anthracite gallois et le coke sous-produit ont pratiquement tous été vendus pour usage domestique, et le charbon bitumineux en gros morceaux pour le chauffage des édifices publics et pour des fins commerciales. Naturellement, s'il n'y avait pas eu une grève dans les districts houillers de la Pennsylvanie, notre chiffre de vente de cette sorte de combustible aurait atteint un plus fort pourcentage de nos ventes totales, ce qui aurait entraîné une réduction correspondante du pourcentage des ventes des autres catégories.

Nous n'avons aucune suggestion à faire. Si vous croyez tout de même que nous puissions vous donner quelques renseignements qui vous seraient utiles, nous sommes à votre disposition.

Vos bien dévoués,

JOHN HENEY & SON, LIMITED,

(Signé) W. J. HALPIN,
Vice-président et directeur gérant.

Le Président:

Q. Monsieur Halpin, vous êtes vice-président de la *John Heney Co., Limited*?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous faites le commerce du charbon?—R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous au service de la compagnie Heney?—R. Depuis 19 ans.

Q. Depuis 19 ans. Vous connaissez très bien la situation du charbon à Ottawa?—R. Oui, monsieur.

Q. Monsieur Halpin, avez-vous vendu du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Ottawa?—R. Oui, monsieur, en petites quantités.

Q. Voulez-vous dire au Comité ce que vous savez, par suite de votre propre expérience, du charbon de l'Alberta?—R. Vous avez dit de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse est un charbon bitumineux. Nos cliens qui achètent du charbon bitumineux veulent un charbon en gros morceaux, et la seule manière de transporter le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Ottawa serait de le transporter par navire jusqu'à Montréal et par chemin de fer de Montréal à Ottawa. Le résultat c'est que, lorsque ce charbon nous arrive, ce n'est en grande partie que du menu. Comme je vous l'ai dit, nos clients veulent du charbon en gros morceaux.

Q. Quelle quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse avez-vous achetée, monsieur Halpin?—R. Je ne me rappelle que quelques consignations de deux ou trois wagons à la fois. Il y a quelques années que nous n'en avons pas fait venir à Ottawa, mais nous nous tenons en relation avec ces compagnies qui nous ont soumis des prix récemment et on ne pouvait pas entreprendre de nous fournir du charbon en gros morceaux.

Q. Quel est votre taux de transport de Montréal à Ottawa?—R. $1.30 la tonne.

Q. Et au coût de $1.30 la tonne, ce charbon ne peut faire concurrence aux autres sortes de charbon?—R. Non. En nous donnant un prix spécial à Montréal et en y ajoutant $1.40, on peut nous offrir un prix qui équivaut pratiquement à celui du charbon américain, mais, comme je vous l'ai dit, ce charbon est presque tout du menu, tandis que le charbon américain est du charbon en gros morceaux et de la meilleure qualité.

M. Bury:

Q. Avez-vous parlé du taux de transport de Montréal à Toronto?—R. Non, à Ottawa.

M. Armstrong:

Q. Si vous aviez un prix de cinq dollars à Montréal ne pourriez-vous pas vendre ce charbon avec profit?—R. Notre commerce exige un charbon en gros morceaux. Au prix de cinq dollars, nous pourrions en vendre de petites quantités, mais presque tous nos clients qui achètent du charbon bitumineux demandent du charbon en gros morceaux.

Q. Oui, mais d'après les renseignements que nous possédons, si ce charbon arrive en bon état à Toronto, il doit certainement arriver en bon état à Montréal. Il n'est manutentionné que lors du chargement en wagons; pourquoi se transformerait-il en menu sur une distance de 125 milles?—R. Ce charbon est d'abord déchargé à quai à Montréal et mis en tas de 100,000 et même 200,000 tonnes, puis il est exposé aux intempéries pendant un certain temps et ensuite chargé dans les wagons. Ce chargement dans les wagons et le fait de le laisser exposé ainsi sur les quais à Montréal, tout cela fait que lorsque ce charbon nous arrive, ce n'est pratiquement plus que du tout-venant et du charbon contenant une forte quantité de menu.

M. Howden:

Q. J'allais demander au témoin s'il avait préparé une déclaration qu'il aimerait à nous faire ici?—R. Non, je n'ai rien préparé.

M. Flemming:

Q. Connaissez-vous très bien le charbon que l'on utilise en général à Ottawa et dans cette région?—R. Oui.

Q. Vient-il à Ottawa une quantité considérable de charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. A part ce que reçoivent le Gouvernement et peut-être deux importantes manufactures, il en vient bien peu.

Q. Des témoins nous ont dit que les chemins de fer Nationaux utilisaient ce charbon, même jusqu'à Ottawa?—R. Oui.

Q. A part cela, croyez-vous qu'on puisse utiliser ce charbon pour d'autres fins industrielles?—R. Oui.

Q. Quel est le prix ordinaire, disons, à Montréal?—R. Bien, je comprends que le prix de ce charbon est de $5.50 à Montréal, mais pour le charbon qui est expédié jusqu'à Ottawa, le prix en serait probablement de $5.

Q. Et quel est votre taux de transport?—R. $1.30.

Q. Quelle comparaison établissez-vous entre ce prix et les prix américains? —R. Ce prix est pratiquement le même que celui du charbon américain de première qualité aux $\frac{3}{4}$ en morceaux.

Q. Il s'agit donc de la qualité?—R. Ce charbon que nous vendons est utilisé pour les édifices publics et ce que nous appelons les "établissements de commerce". Ces clients utilisent ce charbon à la place de l'anthracite et ils exigent qu'il soit en gros morceaux. De fait, nous n'importons pas de tout-venant des Etats-Unis, seulement du charbon aux $\frac{3}{4}$ en morceaux et en morceaux d'au moins deux pouces.

Q. Maintenant, si vous en achetiez de grandes quantités de manière à ce que le charbon puisse être déchargé des navires à Montréal et livré promptement, cela modifierait-il la désagrégation dont vous parlez?—R. Je suppose bien que la désagrégation ne serait pas aussi considérable si le charbon passait directement des navires dans les wagons et était expédié ici. Mais même en adoptant ce mode d'expédition, une fois rendu ici, ce serait encore du tout-venant; ce charbon ne saurait donner satisfaction.

Le Président:

Q. Vous ne pourriez le vendre comme étant du charbon classé?—R. Non.

M. Flemming:

Q. A titre de marchand de charbon, seriez-vous d'avis que le charbon pourrait être trié dans une expédition, de manière à pouvoir en grande partie satisfaire les exigences, tout comme votre charbon américain?—R. La compagnie *Besco* sait de quoi nous avons besoin et elle nous a dit qu'à l'heure actuelle elle ne pouvait pas nous fournir du charbon en morceaux.

Le Président:

Q. Quand vous a-t-on dit cela, monsieur Halpin?—R. Ce printemps.

Q. Vous a-t-on donné les raisons pour lesquelles on ne pouvait pas vous fournir du charbon en gros morceaux?—R. Ma foi, non; mais, comme je vous l'ai dit, nous en avons fait venir par le passé et nous savons ce qu'est ce charbon et nous avons demandé à cette compagnie si elle pouvait nous fournir du charbon en gros morceaux. Elle nous a répondu " Non ". Elle pourrait le transporter par navires par grosses cargaisons jusqu'à Montréal et faire le transbordement à cet endroit. Même le charbon aux trois quarts en morceaux venant des Etats-Unis, lorsqu'il est réexpédié en passant d'un wagon dans un autre, ne peut arriver ici dans un état satisfaisant pour les fins de notre commerce.

Q. En principe, vous utiliseriez le charbon de la Nouvelle-Ecosse de préférence au charbon américain?—R. Certainement, nous préférons vendre du charbon de la Nouvelle-Ecosse, seulement il nous faudrait obtenir le mélange qui pourrait donner satisfaction à nos clients.

Q. Avez-vous déjà acheté du charbon du Nouveau-Brunswick?—R. Non, jamais.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Où se fait votre commerce?—R. A Ottawa.

Q. Vous ne faites que le commerce de détail ici?—R. Oui, monsieur. Nous vendons de petites quantités dans l'est d'Ontario, mais presque tout notre commerce se fait à Ottawa.

Q. Entièrement dans la cité d'Ottawa?—R. Oui.

Q. Quelle est l'importance de votre commerce, votre compagnie est-elle la plus importante faisant le commerce de détail ici?—R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant, vous dites que le charbon de la Nouvelle-Ecosse vous coûte environ $6.30 rendu ici?—R. Oui, monsieur.

Q. Et vous ne pouvez le vendre à ce prix; c'est-à-dire que vous ne pouvez le vendre par suite de la qualité?—R. Notre commerce exige un charbon en morceaux, presque tout notre commerce de charbon bitumineux.

Q. Quels sont vos clients ici?—R. Les édifices publics et les endroits qui veulent utiliser ce charbon à la place de l'anthracite.

Q. En vendez-vous pour usage domestique?—R. Presque pas.

Q. Ne s'est-il pas vendu du charbon de la Nouvelle-Ecosse dans cette ville cette année pour les hôpitaux, les écoles et autres établissements de ce genre?—R. Les écoles ont accordé un contrat pour une certaine quantité de ce charbon cette année.

Q. Savez-vous à quel prix?—R. Je ne le sais pas exactement. Environ $7.00, $7.20 et $7.14.

Q. Avez-vous soumissionné pour ce contrat?—R. Non, monsieur.

Q. Cela n'entre pas dans votre commerce ordinaire?—R. Vous dites?

Q. Cela ne fait pas partie de votre commerce ordinaire—R. Non, mais nous n'avons pas soumissionné pour ce contrat depuis un certain nombre d'années; nous n'avons soumis aucun prix.

Q. Voudriez-vous nous donner le nom de l'employé supérieur qui vous a dit ne pas pouvoir vous fournir ce dont vous aviez besoin?—R. M. Kempton; c'est le représentant de cette compagnie ici. Il nous a dit qu'il ne pouvait pas nous fournir du charbon en gros morceaux. On pouvait nous fournir n'importe quelle quantité de charbon ordinaire.

Q. Mais cela ne vous convenait pas?—R. Non.

M. Garland:

Q. Avez-vous une organisation de détaillants ici?—R. Non, monsieur.

Q. Vous n'avez aucune organisation?—R. En 1922, à la demande du maire et de la Commission de contrôle, un comité a été formé aux fins d'importer ici du charbon gallois. J'étais le secrétaire de cette organisation, mais ce comité a été désorganisé l'année suivante. Je ne fais partie d'aucune organisation.

Q. Il n'existe aucune entente entre vous relativement aux questions de soumissions et autres questions de ce genre?—R. De temps en temps nous étudions certaines questions. Si vous faites allusion à ce contrat, voici pourquoi nous nous sommes abstenus; il y a quelques années, nous avions soumissionné pour un contrat de ce genre et, bien que notre soumission fût la plus basse, nous ne l'avons pas obtenue, de sorte que M. Heney s'est abstenu de soumissionner depuis.

Q. Il y a quelque temps, j'ai remarqué rue Bank, (je ne connais pas le nom du marchand mais ce n'était pas loin du théâtre Keith) qu'un marchand de charbon annonçait du charbon du Nouveau-Brunswick à des prix variant de $11.00 à $12.00, au cours des années que j'ai passées ici?—R. Oui.

Q. Ce prix n'est-il pas excessif pour du charbon du Nouveau-Brunswick? —R. Bien, comme je vous l'ai dit, je crois qu'il lui a fallu faire venir ce charbon, le cribler et c'était probablement les gros morceaux qu'il vendait ainsi et il se servait du menu pour remplir d'autres commandes. Nous ne voudrions certainement pas vendre ce charbon à ce prix-là, je veux dire le charbon du Nouveau-Brunswick. Ce charbon donne près de 20 p. 100 de cendre.

Q. J'ai cru alors que c'était un prix exorbitant pour cette sorte de charbon? —R. Comme je vous l'ai dit, nous vendions le charbon bitumineux de la Pennsylvanie ou de l'ouest de la Virginie, en gros morceaux, au prix de $9.25. Naturellement, en 1920, alors que la demande était très forte, il nous fallait payer $6 et $7

la tonne aux mines. A un certain moment nous avons vendu ce charbon bitumineux à un prix plus élevé que celui auquel nous vendions l'anthracite.

M. Armstrong:

Q. Pouvez-vous nous dire qui fournit le charbon aux édifices du Gouvernement?—R. C'est la *Minto Company* qui a fourni ce charbon depuis un certain nombre d'années. Je crois que l'an dernier la *Minto Company* a fourni une partie de ce charbon de même que la *British Empire Steel Corporation.*

Q. C'est du charbon du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse que l'on a fourni à cet édifice?—R. Il y a quelques années nous avons fourni du charbon anthracite aux édifices du Parlement. Nous vous avons envoyé une lettre donnant le pourcentage des différentes sortes de charbon vendues par nous, tant d'anthracite de la Pennsylvanie, tant de coke, tant de charbon bitumineux et tant de charbon gallois. Je suppose que vous vous demandez pourquoi nous ne vendons pas un plus fort pourcentage des autres sortes de charbon et moins de charbon de la Pennsylvanie, c'est-à-dire de l'anthracite de la Pennsylvanie. Tout d'abord c'est que nos clients ici, à Ottawa, se sont accoutumés, depuis un certain nombre d'années à utiliser l'anthracite de la Pennsylvanie et c'est ce charbon qu'ils nous demandent. Maintenant, comme je vous l'ai dit il y a un moment, nous préférerions nous-mêmes vendre du charbon canadien, si nos clients nous en demandaient. Vous pourriez peut-être vous demander pourquoi nous n'essayons pas de vendre une plus grande quantité de ce charbon. L'une des grandes objections contre la vente du charbon de l'Alberta, c'est que ce charbon vient de mines trop éloignées d'ici. De plus, je sais qu'en bien des circonstances, au cours des dix dernières années, nous nous serions trouvés dans une situation bien embarrassante si nous avions dû compter sur un approvisionnement de charbon situé à deux mille milles d'ici. Je ne vous en citerai qu'une seule. En 1917, au cours du mois de février, le charbon était bien rare. Nous avions eu beaucoup de tempêtes et nous nous sommes trouvés un bon jour dans une situation telle que nous n'avions plus qu'un approvisionnement de deux ou trois jours de charbon anthracite de la Pennsylvanie pour les édifices de l'Est et de l'Ouest. Nous n'avions qu'une petite quantité de combustible dans nos parcs à charbon. Nous avions des wagons disséminés ici et là sur tout le réseau du *Dalaware & Hudson,* des mines à Rouse's Point. Nous avions envoyé certains de nos employés qui allaient de gare en gare à la recherche de nos wagons et qui essayaient de les faire sortir des voies d'évitement. Comme je vous l'ai dit, nous nous trouvions dans une situation embarrassante, parce qu'il était presque impossible de réussir à faire venir nos wagons, et les édifices de l'Est et de l'Ouest se trouvaient presque sans charbon. Nous nous sommes mis en communication avec nos mines et, le lendemain matin, un convoi de 62 wagons quittait les mines pour venir directement à Ottawa à la vitesse d'un train de voyageurs, arrivant ici en moins de 48 heures. Cet exemple montre bien la situation dans laquelle nous nous serions trouvés s'il nous avait fallu dépendre d'un approvisionnement de charbon situé à deux mille milles d'ici.

Q. Avez-vous des raisons de croire que le charbon utilisé dans les édifices publics n'est pas d'une qualité suffisante?—R. De quel charbon voulez-vous parler?

Q. Je parle du charbon du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse?—R. Le charbon de la Nouvelle-Ecosse est de bien meilleure qualité que celui du Nouveau-Brunswick.

Q. Bien, nous avons entendu un homme de l'importance de M. Wolvin nous dire que l'on pouvait produire d'une manière satisfaisante le charbon de la Nouvelle-Ecosse et le livrer à Montréal. Je serais surpris qu'il y eut une telle différence entre Montréal et Ottawa?—R. Un grand nombre de gros édifices sont munis d'appareils pouvant utiliser le menu charbon, le charbon bitumineux; ce charbon donne plus de satisfaction, et c'est même celui qui convient le mieux.

Nos clients nous demandent du charbon en gros morceaux; il ne s'y trouve pas toujours un homme.

Le Président:

Q. Je voudrais vous poser quelques questions sur la livraison du charbon à Ottawa. Vous livrez le charbon à des consommateurs pour usage domestique? —R. Oui.

Q. Quels sont les prix du charbon que vous livrez à Ottawa?—R. Nos prix sont de $16.25 pour le pérat (*egg*), et de $16.75 pour les gaillettes (*stove*) et le gailletin (*chestnut*).

Q. Quelle partie de ce montant attribuez-vous aux frais de distribution, de voiturage ou de roulage?—R. Nos frais de manutention représentent environ trois dollars la tonne.

Q. Est-ce une moyenne, ou un taux général?—R. C'est à peu près la moyenne.

Q. Trois dollars la tonne?—R. Ce montant, comme je vous l'ai dit, comprend le creux de route et la dégradation.

Q. Quel montant porteriez-vous au compte du roulage seulement?—R. Environ $1.10.

Q. Ce taux serait-il général, dans toutes les parties de la ville?—R. C'est notre moyenne; ce serait la moyenne pour l'année.

ADDENDA

1. Extraits de lettres venant de consommateurs de charbon de l'Alberta.
2. Relevés montrant la distribution du charbon de l'Alberta (10,000 tonnes en 1923).
3. Endroits dans l'Ontario où a été expédié du charbon de l'Alberta (soumis par M. J.-A. Ellis).

EXTRAITS DE LETTRES VENANT DE CONSOMMATEURS DE CHARBON DE L'ALBERTA

(soumis par M. J.-A. Ellis)

W.-L. Donnelly, Ottawa:

Avions déjà obtenu du charbon de l'Alberta. Ce charbon, de même que celui que nous avons reçu par l'entremise du Gouvernement, a été bien satisfaisant. Si le taux réduit de transport se maintient, nous en achèterons encore.

Darling Lumber Co., Toronto:

Avons obtenu 8 wagons que nous avons vendus à 175 personnes. Nous avons reçu le charbon le jeudi et le samedi il ne nous en restait plus. Nous aurions pu en placer 8 autres wagons si nous les avions eus. Nous avons un grand nombre de commandes, mais nous ne pouvons promettre définitivement à nos clients de leur fournir ce charbon par suite des taux de transport. Nous ne vendrons une autre sorte de charbon que lorsque nous saurons définitivement ne pouvoir obtenir le charbon de l'Alberta. C'est un charbon qui brûle bien. Ce charbon brûlera bien dans les poêles, les foyers, les appareils de chauffage central, les grilles, les cuisinières et les réchauffeurs. Ce charbon est réellement d'une qualité admirable. Il donne bien peu de cendre et le peu qu'il en donne peut être comparé à la cendre de bois.

R. Martyn, Ripley:

A donné bonne satisfaction.

S. Halliday, Orono:

On fait aujourd'hui le déchargement du charbon et tout le monde est bien satisfait de la bonne apparence du charbon.

J. B. Jackson, Ltd., Simcoe:

A donné bonne satisfaction.

Williamson Bros., Aurora:

Nous vous remercions du travail que vous faites dans le but de faire venir du charbon de l'Alberta dans ce district. Nous nous efforçons de répandre ce charbon dans le plus grand nombre de maisons possible afin de savoir ce que pensent de sa valeur ceux qui l'utilisent. Jusqu'ici nous n'avons reçu aucune plainte. Tout le monde désire acheter ce charbon et nous espérons qu'à l'avenir on en pourra fixer le prix de manière à nous permettre de le vendre.

Harvey Ellis, Listowell:

J'ai reçu trois wagons de charbon et ce charbon a donné entière satisfaction.

F. W. Keating, Fergus:

C'était un excellent charbon.

Gowdy Bros., Guelph:

Ce charbon a donné la plus entière satisfaction à nos clients. Nous espérons pouvoir plus tard en acheter une autre consignation à un taux de transport raisonnable.

Lewis & Co., Barrie:

Nous sommes satisfaits de ce charbon.

E. Ward, Clinton:

Si vous établissez le taux de transport de $7, faites-m'en part, parce que nos clients veulent avoir ce charbon.

F. A. Ackert, Ingersoll:

Nous regrettons de n'en pouvoir recevoir davantage parce que nous avons vendu tout ce que nous avions et nous n'avons reçu aucune plainte. Si donc il arrivait que le taux de transport fût réduit, nous vous serions très obligés de bien vouloir nous en avertir.

Guelph Co-operative Association, Guelph:

Les personnes qui ont acheté de ce charbon et qui l'ont utilisé en sont des plus satisfaites.

Willson & Willmott-Milton:
Si vous faites une nouvelle distribution, veuillez ne pas oublier nos trois wagons.

G.-N. Patterson, Port-Hope:
Ce charbon nous a donné la plus entière satisfaction.

A. W. Annis & Co., Alliston:
Ce charbon donne la meilleure satisfaction.

Brydges Coal Co., Guelph:
Ce charbon a donné bonne satisfaction jusqu'ici.

Graham Bros., Kincardine:
Nous en avons vendu un wagon et nos clients consentent volontiers à le payer plus cher.

Misner Manufacturing Co., Goderich:
Nous avons reçu un wagon de charbon de l'Alberta. Nous sommes à en faire le déchargement et nous en sommes satisfaits.

Gérant de la Bank of Nova Scotia, Cochrane:
Si l'on maintient le taux de $7 la tonne pendant un certain temps encore, il est probable que de grandes quantités de charbon de l'Alberta seront achetées dans ce district.

J.-P. Pegg, Norwich:
Avons reçu 5 wagons. Nous avons formé une association connue sous le nom de *The Norwich Municipal Coal Association* dans le but d'acheter et de vendre du charbon de l'Alberta. Nous tenons à remercier le premier ministre et le Gouvernement de ce qu'ils ont fait pour le charbon de l'Alberta.

Ed. Cooney, Peterborough:
Il dit que la quantité totale de charbon de l'Alberta demandée par les citoyens atteint approximativement 5,000 tonnes.

W. Carmichael, Collingwood:
Il est prouvé que ce charbon est très satisfaisant. Je voudrais simplement pouvoir en obtenir quelques wagons de plus que la quantité qui m'a été accordée parce que je pourrais facilement le vendre. Notre population désire en faire un bon essai et tout le monde semble en être satisfait.

Hughes & Co., Belleville:
Nous sommes satisfaits des wagons reçus et nous voulons en obtenir encore. Notre population désire en faire un bon essai et les deux wagons que nous avons vendus n'ont pas été suffisants. Tous ceux qui en ont eu en sont des plus satisfaits.

A. Chambers, Arthur:
Ce charbon a donné entière satisfaction et nous aimerions beaucoup pouvoir en obtenir encore cinq wagons pour le substituer au charbon américain.

D. M. Jermyn, Wiarton:
J'espère que le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour qu'une plus grande quantité de ce charbon soit expédiée au cours des mois de mai et de juin alors que les wagons de chemin de fer ne seront pas aussi recherchés qu'à l'heure actuelle.

Sudbury Coal & Wood Co., Sudbury:
Nos clients nous disent que ce charbon donne entière satisfaction. Nous avons vendu tout ce que nous avons reçu et n'avons entendu aucune plainte. On nous demande continuellement ce charbon.

Laberge Lumber Co., Sudbury:
Nous avons vendu dix wagons de charbon de l'Alberta et nous n'avons reçu aucune plainte. Ce charbon a été utilisé dans de petits réchauffeurs *Québec* et dans de gros appareils de chauffage, donnant toujours la plus entière satisfaction. Pour aussi longtemps que nous pourrons maintenir un écart

d'environ $4 entre le charbon de l'Alberta et l'anthracite américain, je crois pouvoir dire qu'au moins 75 p. 100 de notre population préférera le charbon de l'Alberta.

Empire Coal & Lumber Co., Sudbury:

Nous avons vendu notre part de onze wagons et nous recevons tous les jours de nouvelles demandes. Tous nos clients ont été bien satisfaits de ce charbon. Ce charbon a remplacé le bois ou l'anthracite pour les cuisinières et il donne d'excellents résultats dans les appareils de chauffage central. Un certain nombre de nos clients nous ont dit que ce charbon était aussi bon que l'anthracite. La manutention en est plus propre et il n'y a pratiquement pas de perte, scorie, etc. A ce propos, il serait bon de remarquer qu'une seule grosseur de ce charbon peut également bien être utilisée dans les poêles et dans les appareils de chauffage central—de sorte qu'il n'est plus nécessaire d'aménager des compartiments spéciaux pour le gailletin, les gaillettes et le pérat. Je suis d'avis que si l'on peut continuer à nous expédier le charbon de l'Alberta au prix actuel ou à un prix qui ne s'en écarte pas trop le charbon américain disparaîtra entièrement du marché de Sudbury avant bien longtemps—tenant compte naturellement de la différence entre les prix.

RELEVÉ MONTRANT LA DISTRIBUTION DU CHARBON DE L'ALBERTA
10,000 TONNES EN 1923

—	Wagons	—	Wagons
Arthur	3	Kincardine	3
Aurora	6	King	1
Arkwood	1	Kitchener	2
Ailsa-Craig	1	London	16
Alliston	2	Listowel	3
Atwood	1	Lucknow	2
Burgessville	2	Lucan	1
Burford	1	Mildmay	1
Blackwell	1	Milton	4
Bracebridge	2	Mitchell	1
Belgrave	1	Newmarket	6
Blyth	1	Norwich	9
Belleville	4	Northwood	1
Beaverton	1	Owen-Sound	7
Beachville	1	Ottawa	11
Brighton	2	Orillia	8
Barrie	5	Orono	1
Bronte	1	Oshawa	4
Capreol	2	Picton	1
Camlachie	1	Port-Perry	1
Cochrane	1	Port-Hope	4
Clinton	2	Port-Dover	2
Cobourg	5	Paisley	1
Colborne	7	Peterborough	11
Collingwood	7	Preston	2
Cornwall	1	Palmerston	2
Concord	1	Rockwood	1
Delhi	3	Ripley	2
Exeter	4	Stratford	10
Elmwood	1	Strathroy	3
Ekfrid	1	Seaforth	1
Fergus	5	St-Catharines	9
Fordwich	1	St-Mary's	5
Galt	3	Simcoe	1
Glencoe	1	Sudbury	22
Grand-Valley	1	Thedford	1
Guelph	21	Toronto	11
Goderich	1	Tillsonburg	1
Hawtrey	1	Waterloo	1
Hamilton	16	Woodville	1
Harriston	1	Wiarton	2
Hensall	2		
Ingersoll	9		310

ENDROITS OÙ A ÉTÉ EXPÉDIÉ LE CHARBON DE L'ALBERTA

Destination	Wagons	Destination	Wagons	Destination	Wagons	Destination	Wagons
Acton	2	Dorchester	2	Lucan	3	Sarnia	1
Ailsa-Craig	2	Downsview	1	Lucknow	10	Schomburg	1
Alliston	7	Drayton	8	Lynden	1	Seaforth	21
Alton	1	Drumbo	1	Malton	1	Sebringville	1
Alvinston	1	Dundalk	2	Maple	4	Shelburne	2
Arnprior	4	Dundas	1	Marden	1	Smith's-Falls	8
Arthur	7	Durham	1	Megaw	2	Smithfield	1
Atwood	4	Eastwood	2	Meaford	7	Solina	1
Aurora	16	Elmira	4	Midland	1	Southampton	5
Aylmer	3	Elmvale	1	Mildmay	1	Springford	1
Ayr	1	Elmwood	1	Millbrook	1	Stayner	3
Baden	2	Elora	3	Mille-Roches	1	St-Catharines	12
Barrie	15	Embrun	1	Milton	11	St-George	2
Beachville	4	Erin	2	Milverton	4	St-Mary's	14
Beamsville	4	Ernesttown	1	Mitchell	8	Stoney-Creek	2
Beaverton	1	Exeter	13	Moorefield	1	Stouffville	4
Beeton	3	Fenelon-Falls	1	Mosborough	1	Stratford	40
Belleville	12	Fergus	10	Mount-Elgin	1	Strathroy	14
Blackwell	2	Finch	2	Mount-Forest	6	St-Thomas	6
Bloomfield	1	Flamboro	1	Myrtle	1	Sudbury	5
Blyth	2	Fonthill	3	Napanee	1	Tara	2
Bowmanville	13	Fordwich	2	Newcastle	3	Tavistock	6
Bracebridge	1	Forest	5	New-Hamburg	3	Thamesford	1
Bradford	3	Galt	23	New-Liskeard	1	Thamesville	1
Brampton	14	Gananoque	5	Newmarket	15	Thornbury	3
Brantford	23	Georgetown	2	Niagara-Falls	6	Thorndale	3
Breslau	1	Glencoe	2	North-Bay	9	Thornlea	1
Bridgeburg	5	Goderich	8	North-Toronto	1	Thornton	1
Bright	2	Gormley	1	Northwood	1	Thorold	1
Bridgeport	1	Gorrie	1	Norwich	3	Tillsonburg	8
Brockville	1	Grand-Valley	3	Nottawa	2	Toronto	276
Bronte	3	Grassies	1	Oakville	8	Tottenham	1
Brooklin	3	Grimsby	2	Omemee	1	Trenton	6
Brucefield	4	Guelph	34	Orangeville	2	Tweed	1
Brussels	6	Hagersville	2	Orillia	1	Uxbridge	4
Burford	5	Hamilton	40	Orono	2	Vineland-Stan	2
Burgessville	1	Hanover	3	Osgoode	1	Vinemount	1
Burlington	3	Harriston	7	Oshawa	7	Walkerton	1
Caledon	2	Harrow	5	Ottawa	16	Wanstead	1
Cambray	1	Havelock	1	Otterville	5	Waterford	2
Campbellcroft	1	Hensall	4	Owen-Sound	7	Waterloo	7
Campbellford	1	Hespeler	3	Paisley	2	Watford	10
Campbellville	1	Hillsburg	2	Palmerston	8	Welland	3
Cannington	3	Hyde-Park Jct	1	Paris	5	Wellington	3
Capreol	2	Iderton	2	Parkhill	4	Weston	10
Cardinal	2	Ingersoll	15	Parry-Sound	1	West-Toronto	5
Cayuga	1	Inglewood	2	Pembroke	3	Whitby	2
Centralia	2	Innerkip	1	Peterborough	52	Wingham	1
Chatham	2	Inwood	1	Petersburg	5	Woodbridge	3
Chasworth	1	Iroquois	1	Pickering	3	Woodstock	28
Cheltenham	2	Islington	2	Picton	4	Woodville	2
Chesley	5	Jarvis	1	Port-Credit	3		
Clandeboye	1	Kemptville	2	Port-Dover	2		1,542
Claremont	1	Keswick	2	Port-Elgin	6		
Clarkson	1	Kincardine	6	Port-Hope	19		
Clifford	2	King	1	Port-Perry	2		
Clinton	9	Kingston	5	Port-Rowan	1		
Cobourg	6	Kitchener	35	Prescott	6		
Colborne	5	Lambton-Mills	2	Preston	23		
Coldwater	2	Lansdowne	1	Princeton	1		
Collingwood	12	Lansing	1	Queensville	2		
Concord	3	Leaside	4	Ratho	1		
Consecon	1	Lefroy	3	Renfrew	2		
Cookstown	3	Lindsay	4	Richmond	2		
Copetown	1	Linwood	3	Richmond-Hill	9		
Cornwall	24	Listowel	15	Ridgetown	1		
Craigville	2	Locust-Hill	1	Ridgeway	1		
Creemore	1	London	39	Ripley	5		
Deseronto	3	Longwood	1	Rockwood	4		

NOTE.—La moyenne d'un chargement de wagon est d'un peu plus de 32 tonnes. Total des wagons pleins, 1542, soit 50,000 tonnes.

Sommaire—

50,000 tonnes expédiées dans 1,542 wagons à 258 endroits dans l'Ontario.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 15 juin 1926, à trois heures de l'après-midi.

SALLE DE COMITÉ N° 436,
Mardi 15 juin 1926.

Sir THOMAS TAIT (président de la *Minto Coal Company*) : Je remercie le Comité d'avoir bien voulu me permettre de vous dire quelques mots touchant la prétendue subvention accordée par le Gouvernement fédéral en 1924 dans le but d'aider à mettre sur le marché le charbon canadien là où, par suite de la concurrence du charbon venant des Etats-Unis, il serait impossible, autrement, de vendre avec profit le charbon canadien.

Cette subvention a été accordée sous la forme d'une gratification d'un demi-cent par tonne de charbon par mille de voie ferrée jusqu'à un maximum de cinquante cents par tonne, et devait servir à réduire les frais de transport par chemin de fer à partir des mines canadiennes jusqu'aux endroits où, aux taux courants du transport par chemin de fer, il aurait été impossible de vendre le charbon canadien avec profit en concurrence avec le charbon venant des Etats-Unis.

La somme de $200,000 a été affectée en 1924 à cette subvention, mais on n'en a utilisé que $15,000. La raison de l'utilisation d'une si faible partie de cette subvention est que cette subvention a été mise en disponibilité trop tard, en 1924, pour que puissent en bénéficier les contrats de cette année-là, et que le crédit s'est trouvé annulé avant de pouvoir être appliqué aux contrats de l'année suivante. Je puis ajouter, à titre de renseignement pour le Comité, que pour les commerçants de charbon l'année financière s'étend du 1er avril au 31 mars et qu'un grand nombre de contrats annuels pour le charbon sont faits pour cette période.

La subvention a été accordée en 1924, à cause d'une situation extraordinaire qui existait alors par suite du bas prix et de la grande concurrence du charbon venant des Etats-Unis. Je soumets respectueusement qu'une situation non moins extraordinaire, sinon plus extraordinaire, existe à l'heure actuelle, et que la concurrence que nous fait le charbon des Etats-Unis est aussi grande, sinon plus grande, que celle qui nous était faite en 1924.

Le maximum de l'allocation, aux termes de la subvention accordée en 1924, était de cinquante cents par tonne. Ce montant n'a pas été trouvé suffisant et je suis porté à croire qu'il ne le serait pas plus dans le moment pour permettre la vente d'une quantité assez considérable de charbon des provinces Maritimes dans l'Est de l'Ontario pour faire concurrence au charbon des Etats-Unis. Je suis d'avis que le maximum de l'allocation par tonne devrait être porté à $1.

Si l'on rétablit cette subvention, je recommanderais instamment qu'on la rendît disponible avant même que le Comité ne fît son rapport et que le Parlement ne prît une décision basée sur ce rapport.

On continue d'importer des centaines de mille tonnes de menu charbon bitumineux des Etats-Unis, nonobstant le fait que l'an dernier les droits ont été portés de quatorze cents à cinquante cents par tonne. L'augmentation de revenu que le Dominion en retirera sera plus que suffisante pour compenser le montant requis pour rétablir la subvention, même en augmentant le maximum de l'allocation par tonne.

Que l'on me permette de faire remarquer au Comité que le rétablissement de cette subvention, surtout si le maximum de l'allocation par tonne est porté à un dollar par tonne, aidera à faire vendre le charbon de l'Alberta à Winnipeg et dans le Manitoba. Je veux ajouter encore que l'augmentation de trafic que le mouvement de ce charbon entraînerait augmenterait en même temps le revenu des chemins de fer Nationaux. Un seul contrat qui, à ma connaissance, pourrait être rempli au moyen de charbon canadien si l'on acquiesçait à cette demande de la subvention, augmenterait de trente à quarante mille dollars le revenu des chemins de fer Nationaux du Canada au cours de l'année prochaine, et nous avons tous intérêt à ce que ces chemins de fer soient prospères.

Il se peut que le rapport de ce Comité ne soit terminé qu'après la prorogation du Parlement et que, même si ce rapport était présenté au Parlement tout de suite, celui-ci ne puisse prendre une décision au cours de la présente session. Dans ce cas, il faudra attendre longtemps avant de pouvoir venir en aide à l'industrie houillère du Canada. Eu égard à ces considérations, je suggère et recommande instamment au Comité de préparer, au besoin, un rapport intérimaire le plus tôt possible recommandant le rétablissement de la subvention et l'augmentation du maximum en le portant à un dollar par tonne, à titre de mesure d'urgence. Il faudrait, à mon avis, faire cette recommandation le plus tôt possible, aujourd'hui même si la chose était possible, afin qu'il soit pourvu aux deniers nécessaires dans le budget supplémentaire des dépenses.

D'une manière générale, l'industrie houillère des provinces Maritimes se trouve dans une situation précaire et cela est particulièrement vrai des houillères du Nouveau-Brunswick d'où tout le charbon doit être expédié par chemin de fer. Il faut aider immédiatement, et d'une manière assez appréciable, l'industrie houillère des provinces Maritimes et surtout celle du Nouveau-Brunswick, si l'on veut qu'elle se maintienne.

On peut la comparer à un homme bien malade qui doit absolument subir une grave opération pour sauver sa vie mais qui, en attendant cette sérieuse intervention, doit recevoir des soins immédiats pour ne pas mourir avant l'opération.

THO. TAIT.

SALLE DE COMITÉ N° 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI 16 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir de nos sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources et des questions connexes, se réunit à 2 heures 30 de l'après-midi, sous la présidenc de M. Lapierre, président.

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte, messieurs. Je vais demander au greffier du Comité de lire le procès-verbal de notre dernière réunion.

Lecture du procès-verbal.

M. Armstrong propose, avec l'appui de M. Flemming, que le procès-verbal soit adopté tel que lu.

Le procès-verbal est adopté.

Débat.

GEORGE-B. BURCHELL est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Monsieur Burchell, vous connaissez bien la situation houillère du Canada? —R. Oui, monsieur, jusqu'à un certain point.

Q. Dans quelle partie du Canada?—R. La Nouvelle-Ecosse—les provinces Maritimes.

Q. Quelle est votre occupation dans les provinces Maritimes?—R. Directeur-gérant d'une exploitation houillère.

Q. Quel est le nom de votre compagnie?—R. *The Bras d'Or Coal Company.*

Q. Où vendez-vous la plus forte partie de votre charbon?—R. Environ un tiers dans la Nouvelle-Ecosse, et un tiers dans le Nouveau-Brunewick...

Q. Vous n'expédiez donc pas de charbon en dehors des provinces Maritimes? —R. Bien peu, un peu de charbon pour faire le plein des soutes.

Q. Pourquoi n'expédiez-vous pas de charbon en dehors des provinces Maritimes?—R. Bien, le seul marché à partir du Cap-Breton se trouverait le long

du Saint-Laurent. Pour expédier du charbon par voie du Saint-Laurent, il vous faut faire cette exploitation sur une grande échelle afin de pouvoir utiliser de gros navires. Les petites compagnies ne peuvent pas fournir un service de gros navires, de sorte qu'elles ne peuvent pas faire l'expédition par voie du Saint-Laurent.

Q. N'existe-t-il aucun autre moyen d'expédier le charbon de vos mines que par certaines voies?—R. C'est la seule voie.

Q. Quelle est le rendement de votre mine, monsieur Burchell?—R. L'an dernier, le rendement a été de 80,000 tonnes. Notre installation et notre outillage nous permettent un rendement de 150,000 tonnes. En 1922, notre rendement a été de 115,000 tonnes. Notre chiffre d'affaires diminue graduellement, par suite des conditions du marché.

Q. En quoi consiste le plus grand obstacle à l'augmentation de votre production?—R. L'absence de marchés.

Q. Quelle qualité de charbon produisez-vous là-bas?—R. Bien, c'est un bon charbon pour usage domestique et pour fins industrielles—de même que pour usage sur chemin de fer.

Q. Vous avez un rapport que vous aimeriez soumettre au Comité?—R. Oui, monsieur le président.

Q. Voulez-vous nous dire maintenant le rendement que peuvent donner vos mines et la raison de l'absence de marché?—R. C'est justement le renseignement que j'ai déjà donné.

Q. Vous avez déjà fait un rapport ici?—R. Il s'agit surtout des taux de transport.

M. BURY: Vous pourriez peut-être nous dire le coût du charbon à la bouche du puits.

Le PRÉSIDENT: Cette question sera étudiée plus tard.

Le TÉMOIN: Prenez l'expédition de l'année dernière, soit 23,000 tonnes, aux chemins de fer Nationaux du Canada. Ce charbon n'est utilisé qu'à cet endroit dans cette division; puis 25,000 tonnes dans la Nouvelle-Ecosse en grande partie pour usage domestique; 18,000 tonnes au Nouveau-Brunswick, où ce charbon est utilisé dans les fabriques de pâte et de papier; 1,300 tonnes à l'île du Prince-Edouard et 5,000 tonnes de charbon de soutes.

Le Président:

Q. Où va ce charbon de soutes?—R. La plus grande partie à North-Sydney et une certaine quantité dans des navires au service du Gouvernement.

M. CANTLEY: Presque tous des cabotiers?

Le TÉMOIN: Oui, et le brise-glace.

Le Président:

Q. Aucune quantité de votre charbon n'est vendue aux consommateurs?—R. Aucune.

M. CANTLEY: Vous avez dit que les petites compagnies ne pouvaient avoir accès au marché de Montréal, parce qu'il leur était impossible de charger de gros navires et pour d'autres raisons—que je trouve juste d'ailleurs. En supposant que l'on vous accorde le même taux par mille que le taux en vigueur pendant une certaine période relativement à une certaine quantité de charbon de l'Alberta expédiée à Toronto, en d'autres termes, un taux de 3½ millins, seriez-vous capables d'atteindre les marchés de Montréal et de Québec en général, y compris les cantons, pendant les mois d'hiver?—R. Je ne le crois pas.

Q. Cela vous donnerait un taux de $3 par tonne, ou à peu près?—R. Je ne crois pas que nous puissions y réussir.

Le Président:

Q. Quel est le coût de votre charbon à la bouche du puits?—R. Environ $4.20, mais le prix dépend du rendement.

Q. Plus le rendement sera considérable, plus aussi sera considérable la réduction du coût?—R. Oh! oui, et de beaucoup.

Q. Dans quelle proportion environ?—R. Si nos mines donnaient le plein rendement, nous pourrions probablement réduire le coût de 50 cents la tonne.

M. Bury:

Q. Quel serait alors le coût?—R. $3.70.

M. CANTLEY: En réponse à ma question, vous avez dit que vous ne croyiez pas pouvoir atteindre le marché de Montréal ou de Québec?—R. Lorsque le taux de transport par chemin de fer est de $3.20, nous ne pouvons pas faire concurrence à un taux de transport de 80 cents par voie d'eau.

Q. Je parle de la saison d'hiver?—R. Oui, si nous pouvions atteindre le marché de Québec et le marché du Nouveau-Brunswick, une réduction de taux de transport au Nouveau-Brunswick nous aiderait beaucoup.

Le Président:

Q. Une réduction de quel montant?—R. Une réduction quelconque aiderait beaucoup notre commerce. Nous pourrions faire le même commerce à un taux moins élevé.

M. Bury:

Q. En y ajoutant l'écart qui vous tient en dehors du marché?—R. Naturellement, n'importe quelle réduction nous aiderait.

Q. Ce qui importe c'est que la réduction soit assez forte pour vous permettre d'atteindre le marché?—R. Je n'aimerais pas vous donner le montant de la réduction sur-le-champ.

LE PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas sous la main les chiffres exacts, il vous est préférable de ne pas répondre à cette question.

M. Armstrong:

Q. Trouve-t-on sur ce marché du charbon venant de pays étrangers et vous faisant concurrence?—R. Oui, on expédie actuellement à Halifax du charbon américain.

Q. En quelle quantité?—R. On y a importé cette année plus de 5,000 tonnes de charbon pour usage domestique.

Le Président:

Q. Il s'agit de charbon anthracite?—R. Non, de charbon bitumineux.

M. Armstrong:

Q. Pour usage domestique?—R. Pour usage domestique.

Le Président:

Q. De quelle partie des Etats-Unis venait ce charbon?—R. Il venait de Norfolk.

Q. Du charbon de l'ouest de la Virginie?—R. Oui.

Q. De Pocahontas?—R. Une partie venait de cet endroit.

M. Armstrong:

Q. Quel en est le coût rendu là?—R. Je crois que le coût est de moins de $6.

Le Président:

Q. Livré au comsommateur?—R. Non, livré au commerçant.

M. Armstrong:

Q. Quel est le taux de votre mine à Halifax?—R. $2. De Norfolk à Halifax, le taux est de 90 cents.

Q. Votre charbon est aussi bon?—R. Oui, aussi bon qu'une partie du charbon américain que l'on importe ici.

Le Président:

Q. Votre charbon est-il aussi bon que celui de Pocahontas?—R. Non, je ne voudrais pas l'affirmer.

M. Howden:

Q. Votre charbon est un très bon charbon pour usage domestique?—R. Oui.

Q. Croyez-vous pouvoir produire un charbon aussi bon que le meilleur charbon produit au Canada, ou que le charbon bitumineux?—R. Oui, le charbon de la Nouvelle-Ecosse est aussi bon, pour usage domestique, que n'importe quel autre charbon produit au Canada.

M. Armstrong:

Q. Sans l'importation des 5,000 tonnes de charbon américain vous auriez pu vendre votre charbon sur ce marché et en réduire le prix?—R. Oui.

Le Président:

Q. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?—R. Parce que nous n'avons pas vendu notre charbon à ces clients.

M. Bury:

Q. Est-ce que le fait de vendre 5,000 tonnes de charbon de plus modifierait votre prix?—R. Oui, considérablement.

M. Macdonald:

Q. Il n'y a eu qu'un seul envoi?—R. Non, il y en a eu plusieurs.

M. Bury:

Q. Vous dites que le total du charbon américain importé a été de 5,000 tonnes?—R. Il s'agit du charbon pour usage domestique seulement en 1926.

Q. Depuis le 1er janvier 1926, on a importé 5,000 tonnes de charbon américain pour usage domestique. En supposant qu'il y eût une augmentation de 10,000 tonnes, est-ce que cela modifierait le prix?—R. Oui, considérablement.

Q. De combien?—R. De 20 cents, pourrais-je dire.

Q. Vous dites que si vous pouviez vendre 10,000 tonnes de charbon de plus, le prix de votre charbon serait réduit de 20 cents à la bouche du puits?—R. C'est-à-dire à Halifax seulement.

Q. Pouvez-vous nous dire la quantité totale de charbon américain pour usage domestique importé dans la Nouvelle-Ecosse, là où vous pourriez faire face à cette concurrence dans des circonstances favorables?

Le PRÉSIDENT: Dites dans des "circonstances ordinaires".

M. Bury:

Q. Oui "ordinaires".—R. Vous parlez du charbon anthracite?

Q. Prenez d'abord le combustible pour usage domestique. Pourriez-vous nous donner la quantité de charbon américain importée dans la Nouvelle-Ecosse et qui répond à la demande des marchés où vous pourriez fournir du charbon dans des circonstances ordinaires?—R. Ma foi, il m'est assez difficile de répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Si vous ne pouvez répondre directement, ne répondez pas à cette question.

Le TÉMOIN: A propos de l'anthracite américain, une grande partie de ce charbon anthracite pourrait être remplacée par notre propre charbon.

Le PRÉSIDENT: Je parle de l'anthracite et de tout le charbon bitumineux qui pourrait être utilisé pour usage domestique.

M. FLEMMING: Le témoin ne faisait pas allusion au charbon anthracite.

Le TÉMOIN: Lorsque je parle du charbon pour usage domestique, je parle également du charbon anthracite. Je suis porté à croire que la quantité est de 50,000 à 60,000 tonnes.

M. Howden:

Q. En grande partie de l'anthracite?—R. Oui.

Q. Cela est dû à ce que l'on préfère le charbon anthracite?—R. Oui, en partie; surtout à Halifax où l'on a accoutumé d'utiliser le charbon anthracite. On n'en est pas encore rendu à utiliser le charbon bitumineux.

M. Bury:

Q. Lorsque vous parlez du charbon bitumineux pour usage domestique, parlez-vous du charbon à courte flamme ou d'une sorte particulière de charbon bitumineux?—R. C'est un bon charbon à courte flamme, et on l'utilise pour faire concurrence au charbon des provinces Maritimes cette année. C'est là quelque chose de nouveau.

Q. On emploie le charbon à courte flamme pour usage domestique?—R. Oui, ce charbon bitumineux, le même que le charbon à courte flamme.

M. CANTLEY: Dans toute la Nouvelle-Ecosse, le charbon anthracite se voit tous les jours remplacé par le coke?

Le TÉMOIN: Oui.

Le Président:

Q. Le prix du coke est-il favorable pour faire la concurrence?—R. Je crois que le coke se vend $11.20 à Halifax.

Q. Et le charbon anthracite que l'on importe?—R. Le charbon anthracite se vendrait peut-être $3 de plus.

Q. J'aimerais de vous demander quelle proportion du charbon utilisé pour le séchage dans les fabriques de papier vient des provinces Maritimes?—R. Je ne saurais vous le dire.

M. Howden:

Q. Monsieur Burchell, à votre avis, avez-vous quelque espoir, même éloigné, de pouvoir réussir à expédier du combustible de votre région pour usage domestique le long de la rive nord du lac Erié ou du lac Ontario pour faire concurrence au charbon que l'on importe maintenant du territoire américain jusque de l'autre côté de ces lacs?—R. Je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire, surtout lorsque l'on tient compte du fait que l'on essaie de transporter du charbon de l'Alberta dans l'Ontario.

M. HOWDEN: Ne vous occupez pas du tout de la question du charbon de l'Alberta pour le moment...

Le PRÉSIDENT: Répondez directement.

Le TÉMOIN: Bien, ayant à notre disposition des navires d'un tonnage leur permettant de naviguer sur ces lacs, nous pouvons transporter du charbon de Sydney aux lacs et obtenir une cargaison de grain pour le retour à North-Sydney, si l'on construit un élévateur à grain à North-Sydney, et nous pourrions alors fournir du grain aux navires transatlantiques. Je crois que cela pourrait réussir.

M. Howden:

Q. Il vous faudrait tenir compte d'un prix d'environ $5 la tonne à Hamilton et autres endroits?—R. $5 est peut-être un peu trop bas, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: $5.75.

M. Howden:

Q. Peut-être, $5.75?—R. Je le crois, probablement.

Q. Et votre charbon vous coûte $4 à la sortie de la mine et il vous faut le transporter jusque-là?—R. Je ne voulais pas parler de mon propre charbon; il peut exister des prix de revient moins élevés que le mien. Je crois que le charbon de la Nouvelle-Ecosse pourrait faire face à la concurrence dans ces circonstances.

M. Bury:

Q. Mais votre propre charbon ne le pourrait pas?—R. Tout dépendrait du rendement. Si nous réussissions à obtenir un rendement suffisamment considérable nous devrions pouvoir réduire le prix de revient de manière à faire concurrence à ces prix.

Le Président:

Q. Pourriez-vous nous donner le chiffre approximatif du rendement nécessaire pour faire avec succès cette concurrence?—R. Si nous avions une commande d'un demi million de tonnes, je crois que nous pourrions réduire notre coût au point de pouvoir faire cette concurrence.

Q. Votre organisation pourrait produire cette quantité?—R. Pas actuellement, mais je crois que lorsque serait arrivé le moment d'effectuer le transport, nous pourrions probablement le faire.

Q. Tout cela dépendrait beaucoup de la solution du problème du transport?—R. Oui.

M. Howden:

Q. Un témoin a déclaré devant ce Comité qu'il en coûterait au moins $2.75 pour transporter ce charbon à partir de Sydney ou des environs?—R. Même en obtenant une cargaison de grain pour le retour?

M. HOWDEN: Oh je ne saurais dire au sujet de la cargaison de grain pour le voyage de retour mais cela est une autre chose à considérer.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cette discussion nous conduise bien loin pour obtenir les éclaircissements que nous désirons.

M. Flemming:

Q. Il n'y a plus qu'une chose que je désire vous demander. J'aimerais à faire préciser davantage le montant de la réduction qui pourrait résulter d'une plus grande production, dans quelle proportion le coût serait-il réduit? Maintenant, vous nous avez dit que votre production l'année dernière représentait 80,000 tonnes?—R. Oui, monsieur.

Q. Et le coût était d'environ $4?—R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant, au lieu de 80,000 tonnes, supposons que vous produisiez 160,000 tonnes, de combien le coût serait-il réduit, croyez-vous?—R. Je crois que nous pourrions réduire le coût de 40 cents environ.

Le Président:

Q. Dites-nous exactement de combien il serait réduit?—R. De quarante cents.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, dites-nous la réduction sur une production atteignant le double de cette quantité.

M. Flemming:

Q. Supposons que nous doublions encore cette quantité, disons une production de 320,000, quelle serait la réduction?—R. Le coût ne saurait être réduit en proportion; nous pourrions le réduire de dix cents encore.

Q. Cette production considérable signifierait probablement une réduction dans le prix de cinquante cents par tonne, n'est-ce pas?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Ce qui ferait un prix de $3.50 environ au puits de la mine, étant donné une production intensive comme celle-là?—R. Oui.

Le Président:

Q. Feriez-vous cette déclaration; que vous pouvez produire du charbon à vos mines à $3.50 la tonne, si votre production atteint un certain chiffre?—R. Oui.

Q. Combien de tonnes?—R. Disons 300,000 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! nous avons là quelque chose de catégorique.

M. Armstrong:

Q. Il n'y a aucune limite en ce qui concerne la houille disponible?—R. Non, il y en a en quantité. Je dépose une liste des tarifs de transport qui s'appliquent à nous.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? On vous excuse, monsieur Burchell.

Le témoins est congédié.

L'hon. G.-S. HARRINGTON, (Ministre des Travaux publics et des Mines, Nouvelle-Ecosse), est appelé et assermenté.

Le TÉMOIN: Je dois vous dire, comme remarque préliminaire, que je ne suis pas un expert en fait d'industrie houillère, mais j'ai ici mon sous-ministre.

Le Président:

Q. Voulez-vous nous donner son nom?—R. M. Norman McKenzie. J'ai aussi avec moi, au cas où les questions de transport devraient vous intéresser, un expert qui, entre autres provinces, a été engagé par la Nouvelle-Ecosse.

Q. Donnez-nous son nom s'il vous plaît?—R. C'est M. Cornell. Puis plus loin je vois notre bon ami, le docteur Camsell, qui est toujours prêt à nous aider dans les matières techniques.

NORMAN MCKENZIE (sous-ministre des Travaux publics et des Mines, Nouvelle-Ecosse) est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Avez-vous préparé un exposé? (L'honorable M. Harrington répondant.) —R. Non, je n'en ai pas préparé. Je n'étais pas au courant de ce que me serait demandé, mais je crois que vous pourriez peut-être avoir à me poser certaines questions.

M. BURY: Si M. Harrington connaît la nature de nos problèmes, il peut nous soumettre un exposé sur-le-champ.

Le Président:

Q. Avant d'aller plus loin, monsieur Harrington, nous avons invité le premier ministre de votre province à venir devant le Comité et il nous a répondu que nous ferions mieux de vous inviter à venir plutôt, vu que vous connaissiez bien les choses sur lesquelles le Comité désirait se renseigner. Vu ces connaissances que vous possédez, ne pourriez-vous pas nous communiquer un aperçu raisonnable de la situation concernant le charbon telle qu'elle existe dans votre province?—R. Oui, je crois pouvoir le faire, monsieur le Président. Mais d'abord, je préférerais envisager cette question au point de vue général du Dominion plutôt qu'au point de vue provincial. Il me semble essentiel que nous nous décidions au Canada tout d'abord si oui ou non nous pouvons adopter, au sujet du charbon, une politique nationale dont le but et l'objet serait de produire dans les limites du Canada le combustible qui doit être consommé au Canada. Si nous pouvons adopter une politique de ce genre, je pourrais soumettre quelques suggestions concrètes qui dans le moment pourraient vous aider à cette fin. Vous vous rendez compte que les conditions devront varier de temps en temps et une telle politique devra nécessairement comporter une certaine élasticité et couvrir de temps à autre des conditions qui varient selon les circonstances. Pour ce qui concerne la production du charbon dans le Dominion, la situation dans le pays, au meilleur de mes souvenirs, est celle-ci: la consommation annuelle de charbon au Canada atteint trente millions de tonnes dont treize millions seulement sont produites au Canada,

ce qui représente une importation d'un peu plus de dix-sept millions de tonnes. Maintenant, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, notre commerce de charbon a été établi surtout d'après un régime de protection en faveur de notre industrie houillère. Les droits qui étaient imposés proportionnellement au coût de production du charbon étaient dans le temps suffisants pour permettre à l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse de se développer et d'absorber pratiquement le marché à mesure que le travail d'organisation dans les mines activait la production.

Q. En proportion de la protection accordée?—R. En proportion de la protection accordée. Maintenant, vu les circonstances, circonstances généralement d'ordre économique, mais probablement accentuées sensiblement par la guerre, les prix de ces denrées sur le marché de détail ont subi une forte hausse, tandis que, dans le même temps, les compagnies productrices se sont trouvées dans une situation désavantageuse en ce qui concerne le coût de la production.

Q. Comment cela?—R. Premièrement au Cap-Breton l'enrôlement volontaire pendant la guerre nous a privés des services de nos experts en production dans nos mines. Malheureusement, un grand nombre de ces employés ont été tués.

Q. Ils ne sont pas revenus?—R. Non, et plusieurs de ceux qui sont revenus étaient inaptes à retourner travailler dans les puits. Ils s'enrôlaient si volontiers qu'il a fallu imposer des restrictions pour empêcher leur enrôlement.

Q. Attribuez-vous à ces circonstances le coût plus élevé de production?—R. C'est là une des causes qui y a contribué.

M. Bury:

Q. Vous nous donnez maintenant votre opinion sur les facteurs contribuant au coût plus élevé de production?—R. Oui. Je vous ai dit d'abord que le coût de la production était plus élevé et vous m'avez demandé d'expliquer pourquoi il en était ainsi et je vous ai répondu que vous aviez là une des causes. Aussi il y a l'autre facteur que l'on trouve partout en fait de production de charbon; plus vous vous éloignez du fond du puits, plus vos frais de production s'élèvent. Une grande partie de notre charbon de la Nouvelle-Ecosse est extraite des gisements sous-marins et naturellement les frais sont dans une certaine mesure plus élevés.

Le Président:

Q. Puis-je vous poser une question? Ces conditions s'accentuent à mesure que vous descendez?—R. Oui, à bien des égards. Le résultat net de ce que je vous fais observer, c'est qu'avec le tarif qui existe sur le charbon importé, notre houille de la Nouvelle-Ecosse a perdu aujourd'hui le degré de protection qui avait servi à édifier ces industries.

Q. C'est-à-dire à cause d'un changement de conditions?—R. A cause d'un changement de conditions. Je crois que cela est dû grandement à des causes parfaitement naturelles.

Q. Vous parlez d'évolution?—R. Oui, c'est inévitable. La moyenne du coût du charbon dans la Nouvelle-Ecosse, il y a quinze ans, n'excédait pas $1.50 au puits.

Q. De quelle année parlez-vous?—R. Je parle d'il y a quinze ans. Mais je n'oserais dire précisément. Toutefois, je n'hésite pas à dire qu'aujourd'hui le coût de production du charbon à la bouche du puits dans la Nouvelle-Ecosse est de plus de $3.

Q. De plus de $3?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Nous avez-vous mentionné tous les facteurs contribuant à établir cette différence?—R. Je ne le crois pas.

Q. Pouvez-vous nous les mentionner tous?—R. Je ne les ai pas mis à la suite dans mon esprit.

Q. Pour une cause, il y a l'enrôlement des mineurs experts qui ont été tués à la guerre?—R. Oui.

Q. Un autre c'est que vos mines gagnent tout le temps en profondeur, ce qui ajoute au coût de production?—R. Oui.

Q. Y a-t-il autre chose?—R. Sans doute il doit y avoir plusieurs autres causes, mais malheureusement je ne les ai pas toutes présentes à la suite dans mon esprit. Mais je crois pouvoir vous mentionner encore l'augmentation dans l'échelle des salaires.

Q. Pas de changement dans les heures de travail?—R. Oui, les journées de travail ont été réduites de dix heures à huit heures, mais je ne crois pas que cela ait eu pour effet...

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire l'augmentation de l'échelle de salaires?

Le TÉMOIN: Je ne crois pas que cela ait eu pour effet d'influencer le rendement par tonne par jour par homme.

M. Bury:

Q. Savez-vous s'il s'est produit un changement dans la production, dans le rendement des mines de la Nouvelle-Ecosse, en comparaison avec il y a quinze ans?

Le PRÉSIDENT: Par homme?

M. BURY: Par homme.

Le TÉMOIN: Je dirais que la production par homme est aujourd'hui plus considérable qu'elle ne l'était dans ce temps-là.

M. Bury:

Q. Plus grande?—R. Oui.

Q. Mais alors cela doit s'appliquer également à tout le reste?—R. Parfaitement.

Q. Mettant le charbon à meilleur marché?—R. Parfaitement, cela tendrait à produire cet effet. Naturellement, il y a deux côtés à tout ce que j'ai dit et la seule manière d'en arriver à une conclusion définie c'est d'établir un bilan complet, mais je ne suis pas prêt à le faire pour vous. Je ne fais que mentionner les points les plus saillants.

Q. Mais je parle seulement du charbon à la bouche du puits.—R. Oui. Le coût des matériaux est encore un autre facteur. Ces derniers coûtent maintenant plus cher et tout cela accumule les frais. Plus vous avancez dans la mine, plus vous prolongez le chemin, plus vous avez de conduites à poser.

Le Président:

Q. Et des frais plus élevés de transport? Je veux parler du transport de vos matériaux et autres choses qui s'y rattachent?—R. Le coût des matériaux est maintenant plus élevé de sorte que comme je l'ai dit, le résultat net de ces circonstances dont je parle est que l'élément de protection accordé par l'imposition des droits sur le charbon importé qui fait concurrence à notre charbon de la Nouvelle-Ecosse a perdu proportionnellement de ses effets. Je disais que probablement le charbon coûtait à la bouche du puits $1.50 il y a quinze ans et aujourd'hui je suis certain que la moyenne du coût est de plus de $3. Les droits sont légèrement plus élevés...

M. Bury:

Q. Vous parlez du droit spécifique?—R. Oui. Je crois que le grand moyen d'aider la production du charbon dans la Nouvelle-Ecosse serait d'établir les droits sur une base *ad valorem* au lieu d'un droit spécifique.

Le Président:

Q. En d'autres mots, vous prétendez que vous avez besoin de droits plus élevés pour en arriver à une plus forte production?—R. Je crois que c'est là un des moyens à invoquer.

M. Bury:

Q. A cause du fait que les droits sont maintenant moins élevés ou que l'autre facteur a perdu de son importance?—R. C'est un procédé évolutionnaire avec un des facteurs demeurant stationnaire. Je puis vous dire que cette question est complètement hors du domaine de la politique dans la Nouvelle-Ecosse.

Le PRÉSIDENT: Les membres de ce Comité ne font pas de politique, monsieur.

Le TÉMOIN: Mais depuis quelques années ce n'est plus une question de politique ni pour un parti ou pour l'autre dans la Nouvelle-Ecosse. A l'appui de cette déclaration je puis ajouter que vers la fin de l'automne ou de l'hiver de 1924, ou vers janvier 1925, une délégation des provinces Maritimes est venue ici. Il est possible que quelques-uns d'entre vous étiez ici dans le temps. Cette délégation proposa entre autres choses au Gouvernement d'alors d'augmenter les droits. La délégation avait à sa tête le premier ministre de la province de la Nouvelle-Ecosse qui dans le temps dirigeait l'administration libérale. De fait son exposé sur ce sujet est clair et au point. Si le Comité ne l'a pas, je suggérerai qu'il soit inséré au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis pas accepter cela comme partie du dossier.

Le TÉMOIN: Très bien; mais je pourrais peut-être en lire certaines parties?

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez faire quelques citations.

Le TÉMOIN: Je mentionnerai seulement ce qui concerne les droits dont je parlais.

M. Flemming:

Q. C'est-à-dire les droits sur le charbon?—R. Oui, je parle dans le moment exclusivement de la question du charbon. (Il lit):

Historique des droits sur le charbon

Il faut remarquer que les mines de la Nouvelle-Ecosse ont toujours eu à subir la concurrence des produits des mines des Etats-Unis et que tous les gouvernements qui se sont succédé au pouvoir au Canada, quelle que fût leur couleur politique, ont tenu compte de ce fait lorsqu'il s'est agi d'établir leurs prévisions tarifaires.

En 1879, le tarif sur toutes sortes de charbon, peu importe la grosseur ou la qualité, était de 50 cents la tonne; mais une année ou deux après le tarif sur la houille grasse a été porté à 60 cents la tonne. En 1887, l'anthracite, qui n'est pas produit au Canada en quantité importante, a été placé sur la liste des articles en franchise. En 1897, la houille grasse était frappée d'un droit de 53 cents par tonne, mais sur la houille fine ou le poussier de charbon, les droits ont été fixés à 20 p. 100 *ad valorem* mais ne devant pas excéder 13 cents la tonne. Ces chiffres indiquent le peu de valeur attachée dans le temps à ce produit. Le tarif actuel qui a été mis en vigueur en 1907-8 accepte l'anthracite en franchise; le charbon bitumineux et le tout venant est frappé d'un droit de 35 cents, 45 cents et 53 cents par tonne, en vertu des régimes de la préférence britannique, du tarif général et du tarif intermédiaire respectivement; tandis que les menus de houille grasse censés "passer par un crible de $\frac{3}{4}$ de pouce" sont taxés à 10 cents, 12 cents et 14 cents respectivement selon la même classification.

Les droits spécifiques de 53 cents par tonne sur les charbons bitumineux de plus fort calibre n'ont pas été modifiés depuis 1893 sans recourir au régime de surtaxe, lequel est nécessaire pour nous faire bénéficier de la protection qui, à l'origine et continuellement depuis, a été considérée comme indispensable.

En 1907, la valeur de 6,354,133 petites tonnes, le rendement des mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse pour cette année-là, a été calculée par l'Office de la Statistique fédérale qui en a placé le montant à $12,764,999, soit $2 par tonne. La valeur du rendement en 1923, c'est-à-dire 6,597,836 tonnes a été de $28,170,458, soit $4.12 par tonne. Bien que la valeur ait plus que doublé, les droits sont restés les mêmes.

Il est évident donc que la protection a été virtuellement réduite de plus de la moitié.

En 1907, la valeur des menus de houille grasse importés était de 65 cents la tonne et le tarif était égal à 20 p. 100 *ad valorem*. En 1923, la valeur par tonne était de $3.63 et en 1924 de $2.34, de sorte que les droits imposés ne représentaient que 3.8 p. 100 et 5.9 p. 100 de la valeur respectivement.

Le tableau ci-dessous, qui expose la valeur moyenne par tonne du charbon bitumineux importé en 1916, 1923 et 1924 ainsi que le pourcentage des droits perçus, indique clairement comment l'effet de protection du tarif a été diminué.

Année	Valeur par tonne importée	Droit par tonne cents	Proportion des droits relativement à la valeur
	Tout venant		
1916	$1 14	53	46.5
1923	3 92	53	13.5
1924	2 98	53	17.7
	Charbon menu		
		centins	
1916	$0 86	14	16.2
1923	3 63	14	3.8
1924	2 34	14	5.9

M. Armstrong:

Q. Quelle assistance la province serait-elle capable d'offrir?—R. Nous avons considéré cette question l'année dernière et elle nous a été posée d'une façon bien concrète lorsque la suggestion a été faite que la province prît à sa charge la moitié de l'excédent des taux actuels de transport sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse en destination de Montréal, au delà des taux censés équivalents dont bénéficie le charbon de l'Alberta expédié dans l'Est.

M. Bury:

Q. C'est-à-dire le taux de $7?—R. Oui, $7 est le tarif pour le charbon de l'Alberta. La différence entre ces deux chiffres est $1.30. Nos taux actuels sont de $4.50 et le taux équivalent serait de $3.20.

Le Président:

Q. En destination de Montréal?—R. Oui. Il s'agissait d'une expédition spéciale de 15,000 tonnes seulement. De ce chef, notre contribution aurait été de $10,000.

M. Bury:

Q. Qui devait payer le reste?—R. C'est le Gouvernement fédéral qui a offert de payer le reste. Il faut songer que 15,000 tonnes était bien peu pour remédier à la grande disette qui existait dans le temps.

Le Président:

Q. C'était un cas d'urgence?—R. Oui. Nous avons cru tout d'abord qu'une contribution de $10,000, appliquée par nous directement à l'amélioration de cette situation, produirait de meilleurs effets que le fait de donner du travail qui produirait 15,000 tonnes de charbon. Vous saisissez ce que je veux dire? Nous pouvions faire meilleur emploi de notre argent. Deuxièmement, nous avions peur de nous trouver dans la position de ne recevoir qu'un droit régalien de 12½ cents la tonne tandis que nous déboursions 65 cents la tonne vu que nos ressources financières sont très limitées. Il n'y a rien d'élastique en ce qui concerne nos revenus dans la Nouvelle-Ecosse; tout se trouve à peu près fixé d'avance.

M. Armstrong:

Q. Alors vous ne croyez pas que le gouvernement provincial veuille entreprendre un projet de cette importance en se basant sur les calculs proposés?

Le PRÉSIDENT: Au point de vue d'une plus grande production?

M. ARMSTRONG: C'est ce que je veux dire.

Le TÉMOIN: Non, je ne le crois pas.

M. Bury:

Q. Plus la production sera considérable plus forte sera la contribution. Tout ce qu'il nous faut, c'est une production suffisamment considérable pour liquider.

M. Armstrong:

Q. Est-ce que le gouvernement renoncerait à sa part des recettes?—R. On hésiterait avant d'annuler tout à fait les tantièmes. Il faut vous rappeler que l'administration du ministère des Mines exige de l'argent et naturellement un gouvernement n'aimerait pas à voir un de ses départements, un département de production de ses propres ressources naturelles, travailler à perte. De fait, il est fort douteux que le gouvernement reçoive l'appui populaire s'il agissait ainsi.

M. BURY: Pourquoi ne pas demander à M. Harrington de faire ses propres suggestions et de nous dire quelle est la situation ainsi que les divers éléments constituant ce problème? Il peut avoir songé à une solution quelconque.

Le PRÉSIDENT: Sans demander des suggestions, ne pourrions-nous pas demander à M. Harrington de nous dire dans quelles conditions. . .

M. BURY: J'allais proposer qu'il nous explique lui-même comment on peut s'attaquer à ce problème.

Le TÉMOIN: Je serai heureux de vous exprimer mes vues personnelles, mais vous devez comprendre que ce n'est là que l'opinion d'une personne intimement associée à cette industrie qui voit les difficultés. J'ai parlé au commencement de la question d'une politique nationale de combustible qui aurait pour effet de faire produire au Canada tout le combustible destiné à la consommation au Canada. Nous avons engagé de très fortes sommes d'argent dans la construction d'usines pour la production du charbon.

Le Président:

Q. Combien à peu près?—R. A peu près $150,000,000 pour la construction d'usines productrices de charbon.

Q. Combien d'hommes employez-vous?—R. Dans l'industrie houillère seulement?

M. Flemming:

Q. Oui, là est tout le problème?—R. Je crois que lorsque la production est à son maximum, il y aurait environ 15,000 employés pour ce qui concerne la production seulement, mais cette dernière est si intimement liée à la sidérurgie dans la Nouvelle-Ecosse...

Q. Vous voulez dire dans toute la province?—R. Oui, dans la province. Comme je viens de vous le dire, l'industrie houillère est si intimement liée à l'industrie de l'acier dans notre province que les deux sont inséparables.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons rien à voir dans la question de l'acier.

Le TÉMOIN: Non, mais vous considérez la question de la consommation du charbon et lorsque vous touchez à la question de la consommation du charbon dans la Nouvelle-Ecosse, vous tombez immédiatement dans la question de l'acier. Je dirais que dans ces deux industries—qui sont inséparables et qui l'ont été depuis ces quelques dernières années—il y a environ 25,000 employés qui, avec leurs dépendants, forment à peu près le quart de la population de la province, qui tous dépendent de cette industrie.

M. Flemming:

Q. Est-ce que l'on a fait enquête sur les taux exigés pour le transport du charbon à partir de certains endroits de la Nouvelle-Ecosse, en destination, disons de Montréal, en vue de les comparer avec d'autres?—R. M. Cornell sera en mesure de vous le dire mais j'en doute beaucoup.

M. Bury:

Q. Pourrons-nous avoir le reste de votre exposé maintenant?—R. Maintenant, nous sommes en présence non seulement de la réduction de notre tarif protecteur, comme je l'ai expliqué il y a un instant, mais en ce qui concerne la production du charbon dans l'Amérique du Nord, il a été déclaré que, à la fin de la guerre, les Etats-Unis étaient suffisamment équipés, en fait de mines, d'usines et de main-d'œuvre, pour virtuellement doubler leur production normale. Comme simple démonstration—car ces chiffres peuvent manquer d'exactitude—disons que, grâce à leur matériel, ils peuvent produire un billion de tonnes, ce qui veut dire une production normale de cinq cents millions de tonnes. Vous avez constaté les résultats, lorsqu'ils ont voulu réduire cette production et nous en avons souffert au Canada.

Le Président:

Q. Voulez-vous dire qu'ils ont cherché à trouver au Canada un marché pour y écouler le surplus de leur charbon?—R. Précisément et nous avons eu du charbon ici pour faire concurrence à notre charbon canadien...

Q. De même qualité?—R. Oui, du charbon capable de faire concurrence au nôtre sur le marché—que les producteurs américains expédient au Canada pour écouler leur excédent. Je ne dis pas qu'ils l'expédient à perte mais ils l'offrent à des prix excessivement bas.

Q. Répondez à cette question, s'il vous plaît: vendent-ils ce charbon à meilleur marché au Canada qu'ils ne le vendent chez eux?—R. A la bouche du puits, je connais un cas où ils le vendent à meilleur marché.

Q. Veuillez donc nous dire ce qui en est?—R. Le prix vous voulez dire?

Q. A la bouche du puits, oui?—R. Je sais que c'est vrai dans un cas que je connais—mais je ne suis pas libre de vous donner le nom, quoique ce ne soit pas difficile de l'avoir; de fait, pour être franc, je ne l'ai pas—mais je connais un cas où. . .

Q. Personnellement, vous avez eu connaissance du cas dont vous parlez?—R. Je n'ai pas vu le charbon...

Le PRÉSIDENT: Alors, vous faites mieux de ne rien mentionner dont vous n'ayez pas eu connaissance personnellement.

M. Bury:

Q. Sur quoi vous appuyez-vous pour dire cela?—R. Vous ne pouvez jamais avoir la preuve...

Q. Sur quoi vous appuyez-vous pour dire cela?—R. C'est un officier qui a examiné les expéditions des deux sources.

Q. Un fonctionnaire du Gouvernement?—R. J'aimerais mieux ne pas répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, nous ferions mieux de renoncer à cette preuve.

Le TÉMOIN: Je prends la responsabilité de ce que je dis: vous pouvez acheter du charbon à la bouche du puits dans le Kentucky et dans la Virginie occidentale, pour exportation au Canada, à $1.50 la tonne, tandis que si vous achetez une quantité semblable pour être transportée aux Etats-Unis, il vous faut payer $1.80 la tonne. Même plus que cela j'ai lu dans un livre publié dans le cours de l'année, livre écrit par John-L. Lewis, que les compagnies de chemins de fer accordent en plus un tarif de préférence sur le charbon en destination du Canada.

M. Cantley:

Q. Je crois que vous savez—en tout cas que vous nous le direz si vous ne le savez pas—que, par anticipation d'une grève dans les mines de charbon mou, il y a un an ou un an et demi, que les classes ouvrières déclaraient devoir être une guerre à mort et qui devait faire cesser complètement la production du charbon mou aux Etats-Unis pendant des mois et des mois, les compagnies minières et les compagnies de chemins de fer avaient extrait et entreposé soixante-quinze millions de tonnes de charbon mou. La grève n'a pas été déclarée et, outre leur production normale, les propriétaires avaient en plus cette énorme quantité de charbon qui a été jetée sur le marché. Quel a été le résultat au point de vue concurrence dans la Nouvelle-Ecosse?—R. Cette concurrence a été telle que ce charbon, appelé quelquefois "charbon de misère" a été offert sur le marché à moins qu'il n'en coûtait pour extraire des mines le charbon canadien.

Le PRÉSIDENT: Quelle était la quantité, monsieur Cantley?

M. CANTLEY: Environ soixante-quinze millions de tonnes, une quantité suffisante pour permettre aux Etats-Unis de traverser probablement une période de six mois de grève.

M. Howden:

Q. Savez-vous si, dès qu'il entrait au pays, ce charbon tombait sous le régime de la clause concernant le *dumping*?—R. Non, je ne le sais pas.

M. Bury:

Q. Savez-vous si la clause concernant le *dumping* est efficace ou non?—R. Je ne suis pas en mesure de vous le dire précisément, mais je crois. . .

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons que faire de ce que vous croyez.

Le TÉMOIN: Mais vous m'interrogez sur des questions qui ne sont que matières d'opinion.

M. Bury:

Q. Sur quoi vous appuyez-vous pour croire ce que vous dites? Si vous répondez à cela, nous pourrons tirer nos propres conclusions?—R. Je préférerais ne pas mentionner la source de mes renseignements, mais j'aimerais maintenant à savoir si je puis répondre aux questions en exprimant mon opinion.

Le PRÉSIDENT: Nous ne voulons pas d'opinions, nous voulons des faits.

Le TÉMOIN: Alors une grande partie de mon témoignage vous sera inutile.

M. CANTLEY: Je crois, monsieur le Président, qu'après considération vous ne serez pas inflexible sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Tous les témoins ont eu grandement l'occasion d'exprimer leurs opinions, mais il ne nous est pas possible d'accepter des hypothèses comme constituant une preuve.

M. CANTLEY: N'avons-nous pas intérêt à entendre un représentant du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse exprimer son opinion au sujet de la situation de l'industrie houillère?

M. ARMSTRONG: Cet homme est prêt à nous dire son opinion.

Le PRÉSIDENT: Alors nous accepterons cela comme étant l'opinion du témoin.

M. HOWDEN: Monsieur le Président, le témoin a commencé à peu près huit fois à vous dire quelque chose, mais chaque fois il a été interrompu. Je suis plutôt curieux de savoir ce qu'il a à dire.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser votre question directement M. Howden?

M. BURY: Non, laissez M. Harrington en finir avec ce qu'il a à nous dire

M. ARMSTRONG: Exprimez votre opinion sur tout ce qui peut intéresser le Comité.

Le TÉMOIN: C'est ce que je cherchais à faire, mais si je me trompe, ne vous gênez pas pour me faire taire. Je disais donc que l'industrie avait souffert, à la fois d'une diminution de la protection que lui accordait le tarif et de ce que j'appellerais la concurrence injuste des producteurs américains.

Maintenant, si l'on permet à cette concurrence d'en arriver à son résultat logique, les mines de charbon de l'est du Canada sont sûrement vouées à l'extinction et elles deviendront à la fin si limitées qu'elles ne pourront plus fournir à la demande sur le Saint-Laurent ou dans l'est ou le centre du Canada et il faut des capitaux considérables pour mettre ces mines en état de produire. Une fois que vous êtes rendu à ce point, vous êtes alors à la merci des producteurs américains. Vous ne pouvez pas obtenir les capitaux pour les engager de nouveau dans les mines afin de les rendre prêtes à produire, parce qu'elles ont à faire face immédiatement à une lutte au sujet des prix. Présentement, elles ont à lutter contre une rivalité de ce genre. Et dès que les mines commencent une fois à limiter leur production ou à diminuer leurs opérations, les capitalistes craignent d'être encore désappointés s'ils engagent de nouvelles sommes pour le développement de ces mines. Voilà la raison pour une politique nationale du combustible au Canada, qui conservera pour la consommation au Canada les ressources nationales en fait de combustible: telle est, il semblerait, le moyen convenable à adopter vers la solution de cette question. Pour ce qui concerne la production du charbon dans la Nouvelle-Ecosse, on a confondu la question de l'industrie avec celle des exploitants; mais je n'ai pas à défendre ces derniers, ils sont sujets à la critique et nous-mêmes nous les avons critiqués. Voilà pour un point. Mais il y a autre chose, nous avons l'industrie houillère elle-même et je crois que nous devons envisager cette question en nous demandant si le Canada veut devenir indépendant en ce qui concerne ses approvisionnements de charbon.

Le PRÉSIDENT: Je dois dire que vous pouvez avoir l'esprit à l'aise, telle est la solution que nous cherchons à trouver.

Le TÉMOIN: C'est ce que j'ai compris, monsieur le Président. Voilà pourquoi ce problème doit sortir de la sphère purement provinciale. Il est vrai que les mesures qui seraient de nature à protéger notre industrie auraient pour premier effet d'aider la Nouvelle-Ecosse, mais cela ne serait pas sans avantage pour le reste du Canada. Si ces mines de la Nouvelle-Ecosse connaissent la prospérité, elles y ouvrent un bon marché pour les produits de la ferme ainsi que pour les produits manufacturés dans le reste du Canada et cette question n'est pas sans nous faire envisager non plus le côté des avantages réciproques à retirer d'une telle situation. Mais, en outre, entièrement en dehors de cet aspect, il y a la question de savoir si le Canada central et le Saint-Laurent ne se réveilleront pas quelque beau matin pour se trouver à la merci des producteurs de charbon des Etats-Unis sans concurrence domestique. Par conséquent, le but d'une politique nationale de combustible devrait être de produire au Canada tout le charbon qui

doit être consommé au Canada et de travailler à cette fin d'année en année et de temps en temps en adoptant les mesures les plus propres à arriver à ce résultat.

Maintenant, si on pouvait augmenter notre production dans la Nouvelle-Ecosse, disons de sept millions et demi ou de huit millions de tonnes, cela aurait pour effet de créer la solidarité entre toutes nos mines, de maintenir unies toutes les organisations. L'effet probable serait aussi de réduire le coût de production du charbon.

Le Président:

Q. Cela aurait-il pour effet d'augmenter le prix du charbon pour le consommateur ordinaire?—R. Sans aucun doute, le fait d'augmenter les droits produirait d'abord ce résultat. Il faut l'avouer franchement. Le colonel Cantley, il n'y a pas bien longtemps, a clairement décrit l'effet de la concurrence étrangère. Il ne s'agit pas essentiellement de la quantité des marchandises qui sont expédiées au Canada pour faire concurrence aux produits canadiens; c'est le fait que, si ces marchandises sont vendues à un certain prix, il faut que les producteurs canadiens adoptent ces mêmes prix ou bien ils sont placés dans l'alternative de produire au même prix, ce qui veut dire pour eux peut-être une perte certaine ou bien la fermeture des portes de leurs fabriques.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons que faire des théories. Nous avons à envisager la situation concernant le charbon.

Le TÉMOIN: Ce n'est pas une théorie.

M. Bury:

Q. Vous avez parlé d'une manufacture; parlez-vous de l'industrie houillère d'une manière générale?—R. Je vous dirai catégoriquement que le fait de voir le prix du charbon américain fixé de cette manière y est pour beaucoup dans l'augmentation des prix du charbon au Canada. . .

Le Président:

Q. Ou la réduction?—R. Ou la réduction.

M. Bury:

Q. Pouvez-vous nous suggérer une solution? Pouvez-vous nous suggerer une méthode?—R. Je vous exprimerai mes vues à ce sujet. Je crois qu'une politique nationale dans le sens que j'ai indiqué devrait contenir les articles suivants:

Premièrement, aide fédérale en vue de faciliter la construction d'usines de cokéification dans le Dominion en des endroits choisis pour desservir les centres populeux—des usines pour la production du coke et de ses sous-produits. Et cela, en supposant et avec la garantie que ces usines n'utiliseraient que le charbon canadien.

Le Président:

Q. Est-ce que cette méthode s'appliquerait aux centres industriels de l'Ontario?—R. Voulez-vous dire la construction des usines de cokéification? ou la garantie de n'utiliser que le charbon canadien.

M. Armstrong:

Q. Quelles sont les autres suggestions que vous avez à offrir?—R. Je viens de vous soumettre la première. Deuxièmement, je suggérerais que la subvention qui a été votée l'année dernière pour le transport du charbon à l'ouest de Montréal devrait être applicable au charbon par eau à Montréal pour être expédié par rail à l'ouest de Montréal; qu'une subvention fédérale soit accordée pour le transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse par eau jusqu'à Montréal et expédié par rail à l'ouest de Montréal.

Le Président:

Q. Quel montant devrait atteindre cette subvention?—R. Je vais vous le dire si vous voulez. Vous avez probablement étudié cette question avant aujourd'hui, messieurs?

Q. Oui.—R. Je m'y attendais. Je n'ai pas eu malheureusement la bonne fortune de suivre vos délibérations.

Q. Quelle suggestion avez-vous à offrir?—R. Une subvention raisonnable, pour commencer, serait celle d'un cinquième de cent la tonne par mille ferroviaire sur le charbon expédié à l'ouest de Montréal; le tout ne devrait pas excéder $1.50 la grosse tonne.

M. FLEMMING: Je ne crois pas qu'il soit utile dans le moment de continuer à étudier cet aspect de la question.

M. CANTLEY: Relativement à ce sujet nous savons que le Gouvernement a voté la somme de $200,000 il y a un an et demi, à titre de subvention pour favoriser le mouvement du charbon et sur ce montant on a dépensé $14,000 seulement.

Le PRÉSIDENT: On n'a pas dépensé plus de $14,000 de ce montant.

Le TÉMOIN: L'argent a été voté trop tard pour conclure des contrats pour l'année en question.

M. FLEMMING: C'est un fait matériel.

Le TÉMOIN: Je crois que le Comité devrait en tenir compte et pour cette raison je dois vous dire que je n'ai pas fini ce que j'avais commencé à vous dire. La subvention devrait être votée pour une période de trois, quatre ou cinq ans, de sorte que les compagnies produisant le charbon sauront ce qu'elles peuvent faire.

M. CANTLEY: Il faut considérer que la période pour laquelle la subvention a été accordée était de trop courte durée et que l'Alberta n'a pu en bénéficier vu qu'elle n'a pu prendre les mesures nécessaires pour en jouir et l'aide offerte par le Gouvernement a dû cesser avec la session.

M. Flemming:

Q. La subvention antérieure ne s'appliquait qu'à 250 milles, soit 50 cents la tonne?—R. Oui.

M. BURY: Je dois vous faire observer que la province de l'Alberta n'en a jamais reçu avis.

Le PRÉSIDENT: Mais l'Alberta n'était pas comprise dans le projet.

M. BURY: Mais cette province était comprise.

Le TÉMOIN: L'autre suggestion vise la revision des droits de manière à ramener les droits d'importation proportionnellement à ce qu'ils étaient lorsqu'ils ont été imposés pour la première fois.

Le Président:

Q. Dans la même proportion que le coût plus élevé du charbon?—R. Oui. Je pensais à ce qui s'est passé en Chambre et comme on m'a demandé d'exprimer mon opinion, je vais en parler. Le commerce du charbon dans la Nouvelle-Ecosse a été en grande partie édifié en raison de la protection dont il a joui. Le droit spécifique de 50 cents par tonne imposé présentement n'a pas d'autre motif que celui d'étendre les marchés pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Est-ce que vos marchés se sont développés lorsque les droits de 50 cents par tonne étaient imposés sur les menus?—R. Je n'aimerais pas à me prononcer là-dessus parce que les menus de houille ont subi une véritable révolution sur le marché.

Q. Cette sorte de charbon est devenu un véritable actif?—R. Il a pris une valeur beaucoup plus imposante que dans le passé et je crois que sa valeur augmentera dans l'avenir. Mais, pour une raison quelconque, le charbon importé des Etats-Unis pour remplir les soutes de navires au Canada n'est pas imposable. Ce charbon peut être expédié des Etats-Unis à Montréal pour les soutes. On

m'a informé de bonne autorité, je crois, qu'environ un demi-million de tonnes ont été utilisées pour remplir les soutes de navires à Montréal et ce charbon est exempt du droit de 50 cents par tonne.

M. Bury:

Q. Est-ce sous forme de drawback?—R. C'est là une autre question. Au même point de vue, je ne vois pas pourquoi, puisque la protection a été accordée au charbon de provenance canadienne contre le charbon importé des Etats-Unis, un drawback de 99 p. 100 est alloué lorsque ce charbon à la cokéification ou pour des fins métallurgiques.

M. CANTLEY: N'est-ce pas un fait qu'il n'est pas payé de drawback du tout? Le charbon importé des Etats-Unis et livré à Montréal demeure en douane; un navire arrive ayant besoin de 500, 1,000 ou 2,000 tonnes pour remplir ses soutes; ce charbon est relâché puis déchargé dans le navire et il n'y a pas de droits à payer.

M. Bury:

Q. On ne le considère pas comme provenant au Canada; il sort de nouveau du Canada immédiatement?—R. Je dis qu'on ne devrait pas en permettre le *dumping* au Canada pour approvisionner les navires. On devrait utiliser le charbon canadien.

Q. Vous avez mentionné qu'il y avait un drawback de 99 p. 100 sur le charbon destiné à la cokéification ou importé pour les fins métallurgiques?—R. Oui, à cinq cents par tonne. On ne devrait pas accorder ce drawback.

Q. Vous prétendez que les usines canadiennes devraient employer le charbon canadien?

M. CANTLEY: C'est tout à fait dans l'ordre, mais c'est là une question tout autre que celle du charbon destiné aux soutes de navires.

M. Flemming:

Q. Relativement à ce charbon à soute, le charbon américain vient au Canada où on en fait le *dumping* à Montréal; il y reste en douane, c'est-à-dire qu'il ne paye aucuns droits?—R. Non.

Q. Est-ce qu'on peut utiliser ce charbon sur toutes les classes de navires en partance de Montréal?—R. Oui.

Q. Sur les navires britanniques?—R. Oui.

Q. Canadiens?—R. Oui.

Q. Américains?—R. Oui.

M. Bury:

Q. Cela ne devrait pas être permis?—R. Je n'en vois pas la raison.

Le Président:

Q. Etes-vous certain de ce que vous dites en réponse à ce que M. Flemming vous a demandé? Pouvez-vous nous faire une déclaration catégorique? Vous parliez des navires océaniques?—R. Oui, j'avais oublié de le dire.

M. Flemming:

Q. Est-ce que leur enregistrement y est pour quelque chose?—R. Non, la nationalité n'y fait rien. Le point important est d'être en règle.

M. CANTLEY: Est-ce que nos navires obtiennent des avantages correspondants sur le marché américain?

Le TÉMOIN: Non, on me dit que non.

Le Président:

Q. Etes-vous certain qu'ils n'ont pas ces mêmes avantages?

M. CANTLEY: Nous ne pouvons pas placer cinq mille tonnes de charbon à Boston, les mettre en entrepôt en cet endroit et les charger à bord des navires océaniques.

M. Flemming:

Q. Est-ce qu'il n'y a personne pour nous le dire positivement?—R. Je pourrais déposer les règlements de la douane américaine.

M. CANTLEY: La chose ne laisse aucun doute?

Le TÉMOIN: Il n'y existe pas le moindre doute.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes convaincu, monsieur Cantley, que le charbon expédié des provinces Maritimes pour les soutes à Boston doit payer des droits?

M. CANTLEY: Certainement.

M. Howden:

Q. J'aimerais à poser quelques questions au témoin.

Le TÉMOIN: Puis-je en finir relativement au drawback sur le charbon destiné à la cokéification, puisqu'il s'agit en la matière de discrimination contre nous au sujet du charbon américain entrant au Canada? Je ne vois pas la logique du drawback qui est pris à même les fonds ou revenus généraux de la Puissance du Canada pour donner une préférence aux marchands de charbon américain lorsqu'il est utilisé pour les fins de cokéification ou de métallurgie. Le résultat net de cet état de choses c'est que, pour ce qui concerne les aciéries du Canada, la protection accordée aux producteurs d'acier au Canada utilisant le charbon canadien, n'existe plus. J'aimerais à ajouter cette considération que l'on pourra envisager séparément.

M. Bury:

Q. Je veux élucider ce point: est-ce qu'il y a une certaine protection accordée aux producteurs d'acier par suite de ce droit imposé sur le charbon américain. qui leur est plus tard retirée? Est-ce que l'on accorde une protection à moins que le charbon ne lui soit vendu à un prix inférieur au prix du charbon américain, plus les droits?

Le PRÉSIDENT: Soyez-donc un peu plus concis, s'il vous plaît.

Une discussion s'élève ici sur ce point.

M. Bury:

Q. Le témoin a déclaré qu'il y avait un drawback sur le charbon américain et que cela avait pour effet d'enlever toute protection aux producteurs d'acier au Canada. C'est ce que je comprends, à moins que par suite du drawback sur les droits payés, ils ne souffrent un préjudice sur les prix qu'ils ont à payer pour leur charbon?—R. Je ne suis pas trop certain si j'ai bien dit ce que M. Bury m'attribue, mais si je me suis exprimé de cette façon, j'aimerais à ajouter qu'ils souffrent d'un préjudice relativement au coût final de son produit en concurrence avec le produit américain.

Le Président:

Q. En utilisant le charbon canadien?—R. Oui. Vous avez tout à fait raison. C'est une question de protection pour l'industrie houillère et non pour les aciéries.

Une discussion s'élève.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous fini avec vos suggestions?—R. Je crois qu'une autre chose qu'il faut considérer c'est l'imposition de droits sur le charbon cokéifié aux Etats-Unis ou à l'étranger et importé au Canada comme coke.

Le Président:

Q. Quelle est votre opinion?—R. Je crois qu'il faut imposer sur ce produit les mêmes droits que sur le charbon américain.

Q. Vous savez que nous avons en Ontario en certaines occasions un grave problème à solutionner en ce qui concerne le combustible?—R. Oui.

M. CANTLEY: Est-ce que la même chose ne s'appliquerait pas également bien au charbon dur?

Le TÉMOIN: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en faire l'application au charbon dur parce que le coke, s'il est produit dans les conditions que j'ai mentionnées, c'est-à-dire comme sous-produit des hauts fourneaux érigés dans les grands centres, fera une concurrence heureuse à l'anthracite sur ses propres mérites. Il faut bien qu'il s'écoule une certaine période d'éducation.

M. Bury:

Q. Suggérez-vous que les droits devraient exister pendant la période d'éducation?—R. Cela aiderait probablement. Je ne veux pas me trouver dans la position de vous suggérer des choses onéreuses, mais je crois certainement qu'un droit devrait être imposé sur les criblures d'anthracite entrant au Canada.

Le Président:

Q. Servant aux fins industrielles?—R. Oui.

M. Howden:

Q. Ne croyez-vous qu'un droit sur le coke empêcherait l'importation du coke en raison du prix que le consommateur devra payer. En premier lieu, le consommateur en Ontario devra adopter l'usage du coke de préférence à l'anthracite? —R. C'est une manière plus logique d'aborder cette question, mais cela n'aidera pas à l'industrie du charbon avant quelque temps. Je crois que l'on devrait accorder une petite préférence à l'emploi du coke canadien sur les marchés d'Ontario, afin de stimuler la préférence en faveur du coke et lui faire prendre la place de l'anthracite américain comme combustible domestique.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons pas augmenter le prix du charbon pour les industries ontariennes sans leur imposer un fardeau insupportable.

M. Armstrong:

Q. Ou augmenter les droits sur leurs produits. Je connais des manufactures en Ontario dont les opérations ont été sérieusement retardées à cause des droits sur le charbon menu. Maintenant, vous suggériez d'augmenter les droits sur ce même produit. Comment espérez-vous que ces industries puissent maintenir leurs activités sans une augmentation quelconque des droits sur leurs produits?—R. Je vous répondrai, monsieur Armstrong, que si pour leur aider ils ont besoin de plus de protection, en attendant ils devraient l'obtenir. Mais j'irai plus loin et je vous dirai que si les compagnies qui produisent le charbon canadien déclinent, comme je vous l'ai fait voir il y a quelques instants, elles seront dans une position telle qu'elles seront à la merci des producteurs américains et elles ne pourront pas obtenir leur charbon à un prix qui leur permettra de subir la concurrence du producteur américain.

Q. Avez-vous remarqué qu'au cours des quelques dernières semaines, il s'est fait un mouvement pour réunir en une seule organisation une quinzaine des grandes compagnies de charbon aux Etats-Unis? Nous connaissons de petites coalitions représentant une dizaine de millions de capitaux qui se sont organisées au cours de la dernière année. Est-ce que ces coalitions une fois organisées ne seraient pas en position d'augmenter les prix?

Le PRÉSIDENT: Ou de les réduire?

M. Armstrong:

Q. Ou de les réduire à un tel point que vous serez forcé d'augmenter vos droits ou de fermer vos portes?—R. Ces coalitions ont pour effet de tendre à la réduction du coût de production et d'étendre ainsi leurs marchés et de faire une plus forte concurrence.

Le Président:

Q. Pour donner au consommateur un charbon à meilleur marché?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. En êtes-vous convaincu?—R. Que la coalition dont vous parlez est dans l'Illinois, n'est-ce pas?

Q. Oui.—R. Dans l'un des Etats de l'Ouest?

Q. Oui.

Le PRÉSIDENT: Dans l'Illinois et l'Indiana.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous étudié tant soit peu cette clause contre le *dumping*?—R. Pas suffisamment pour en parler d'une manière satisfaisante au cours de mon témoignage.

Le Président:

Q. Mais vous êtes-vous ressentis des effets de la législation telle qu'elle existe dans le moment; c'est-à-dire la clause contre le *dumping*?—R. Avons-nous ressenti ses effets?

Q. Oui?—R. Oui.

Q. Dites-nous comment et quand et où?—R. Comme je vous l'ai dit, il y a un instant, nous n'avons pas trouvé que la clause contre le *dumping* au sujet du charbon était suffisante pour nous aider dans la Nouvelle-Ecosse.

M. Armstrong:

Q. Parce qu'elle n'était pas assez rigoureusement mise en vigueur ou comment?—R. J'aimerais mieux m'en tenir à ce que j'ai dit, monsieur Armstrong: que nous n'en avons pas beaucoup profité.

M. Flemming:

Q. Un instant, s'il vous plaît. Nous aimerions que vous nous disiez si en augmentant la vente du charbon, le coût de la production serait sensiblement réduit dans la Nouvelle-Ecosse. On nous a dit. . .

M. CANTLEY: C'est-à-dire en supposant que la production augmentât de 5,000,000 de tonnes à 7,500,000 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Vous parleriez de 7,500,000 tonnes?

M. CANTLEY: C'est une possibilité.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CANTLEY: Oui. Je dis que la Nouvelle-Ecosse pourrait produire dix millions de tonnes cette année, si elle avait un marché satisfaisant.

M. Flemming:

Q. Des témoins ont déclaré devant le Comité que vous avez des mines où les hommes ne travaillent qu'un certain nombre de jours par semaine pendant l'hiver. Maintenant, s'il était possible de prendre les mesures voulues pour rajuster les taux ou pour obtenir une subvention ayant pour effet de donner régulièrement du travail aux ouvriers, est-ce que le coût de la production ne serait pas sensiblement réduit?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Dans quelle mesure?

M. Flemming:

Q. Dans quelle mesure? C'est-à-dire, quel est votre avis? Nous n'espérons pas que vous puissiez le dire exactement, mais autant que vous pouvez en juger? —R. Je ne puis répondre à cette question; cela dépend de bien des considérations et surtout du rendement.

Q. C'est très, très important pour nous de le savoir, du moins aussi exactement que possible. Et nous ne nous attendons pas à ce que vous soyiez capable

de nous donner une réponse précise, personne ne saurait le faire?—R. Vous ne vous attendez pas à ce que je vous donne une réponse en dollars et cents?

Le PRÉSIDENT: Donnez-vous le pourcentage.

M. Flemming:

Q. Mais le montant probable de la réduction?—R. Du coût pour le consommateur.

Q. Nous avons constamment en vue l'augmentation de la consommation du charbon canadien et nous pouvons atteindre ce résultat si nous pouvons réduire le coût par une consommation plus générale; l'une entraîne l'autre absolument? —R. Oui. Tout ce que je puis dire à ce sujet c'est que, s'il était possible de régulariser le rendement des mines de la Nouvelle-Ecosse de manière à les maintenir en activité à peu près uniformément pendant toute la période de douze mois par...

M. CANTLEY: Par n'importe quelles mesures?

Le TÉMOIN: Par n'importe quelles mesures. Mais vous comprendrez que les expéditions pour les fins de cokéification...

Le Président:

Q. Dans quelle mesure?—R. En augmentant le rendement actuel normal de cinq millions de tonnes à, disons, sept millions et demi ou huit millions de tonnes. Je suis d'opinion—et c'est tout ce que je puis vous donner—que cela devrait réduire le coût de production au puits entre cinquante et soixante-quinze cents.

Q. Par tonne?—R. Par tonne.

M. CANTLEY: C'est le renseignement que nous désirons: voilà un renseignement utile.

M. Howden:

Q. Vous dites que votre rendement actuel est de cinq millions de tonnes par année sans doute.

Le PRÉSIDENT: Approximativement.

M. Howden:

Q. A peu près cinq millions de tonnes?—R. Je crois pouvoir dire que la moyenne pour les dix dernières années a été de cinq millions de tonnes.

Q. Croyez-vous qu'un rendement de sept millions et demi de tonnes aurait pour effet de mettre votre industrie houillère sur une base assez solide?—R. Je le crois; mais j'ai dit un rendement de sept millions et demi ou huit millions de tonnes.

Q. Placerait votre industrie houillère sur une base assez solide?—R. C'est ce que je pense. Si nous avions un débouché assuré pour une production de huit millions de tonnes par année, échelonnée et distribuée également pendant les douze mois de l'année, je crois que nos mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse deviendraient une proposition assez attrayante et que le prix du combustible à la bouche du puits pourrait être réduit.

Le Président:

Q. Le coût de production serait de cinquante à soixante-quinze cents de moins à la tête du puits, par tonne?—R. C'est mon opinion.

M. Armstrong:

Q. Vous ne pourriez pas vous attendre à voir votre rendement se consommer dans l'est du Canada si les usines sidérurgiques ne sont pas en opération?—R. C'est tout à fait vrai.

Le Président:

Q. Pourquoi dites-vous "tout à fait"?—R. Parce que c'est une question qui concerne l'avenir et que je n'aimerais pas à me prononcer d'une façon trop catégorique ni trop positive au sujet de l'avenir; mais je puis vous dire que la houille menue qui a été utilisée aux usines sidérurgiques a été comme le levier de l'industrie. En premier lieu, cela leur a permis de maintenir leurs organisations aux puits pendant les mois d'hiver et leur a fourni l'occasion de les tenir occupées et enfin d'utiliser une qualité de charbon pour lequel jusque là on n'avait pu facilement trouver de débouché, c'est-à-dire les menus retirés de leur charbon et l'industrie houillère y a trouvé son salut.

Q. Voulez-vous répéter pour le Comité que le prix de ce charbon menu a augmenté de valeur?—R. Oui, c'est le cas.

M. Bury:

Q. J'ai eu une lettre du Commissaire du Combustible et du Commerce de l'Alberta, M. Stutchbury; l'avez-vous rencontré?—R. Non, je ne l'ai pas rencontré.

Q. Cette lettre renferme quelques-unes des suggestions que vous faites. "Le Comité devrait être saisi de l'importance d'une Loi concernant la vente du charbon couvrant toutes les qualités de houille produite au Canada", qu'en pensez-vous?—R. Je n'ai pas songé à cela.

Q. Comment?—R. Serait-ce une loi fédérale?

Q. Cette loi serait une loi fédérale.—R. Et ayant pour but de régulariser les prix?

Q. Je me l'imagine.—R. Je n'ai jamais songé à cet aspect de la question, mais ce serait parfaitement légitime que le trésor fédéral aidât financièrement l'industrie houillère, le Gouvernement ayant devant les yeux tous les matériaux concernant les frais de transport et le coût de la production. Ce serait parfaitement légitime de la part du Gouvernement de s'informer auprès de la compagnie pour savoir ce qui constituerait un prix raisonnable et rendre ce prix obligatoire.

Q. Certainement comme condition corrélative de l'assistance qu'il accorderait?—R. Oui, je le crois, mais je ne fais là qu'exprimer mon opinion en la matière.

Q. L'auteur fait une autre suggestion, celle d'augmenter les droits de dix cents sur le charbon bitumineux et de soixante cents sur le charbon anthracite entrant maintenant en franchise au Canada et que ces deux sources de revenus soient mises spécialement de côté par le Gouvernement fédéral pour subventionner l'industrie houillère.—R. C'est la première fois que j'entends cette suggestion.

Q. A l'occasion des dix cents par tonne sur le charbon bitumineux?

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous dire au Comité quand cette communication vous a été adressée?

M. BURY: Oui. J'ai reçu cette communication vers le commencement du mois courant.

M. Bury:

Q. Avez-vous pris en considération cette augmentation de dix cents touchant le droit sur le charbon bitumineux?—R. Non.

Le Président:

Q. Vos mines houillères trouveraient-elles quelque profit dans ce droit additionnel de dix cents par tonne sur le charbon bitumineux? Les mines houillères des provinces Maritimes en bénéficieraient-elles, de leur côté?—R. Cette augmentation seule aurait peu d'importance; mais je crois que si l'on prenait, en même temps, d'autres mesures utiles, il en résulterait des avantages considérables.

M. Flemming:

Q. A titre de facteur?—R. A titre de facteur. Je vous suggérerais de poser toutes les questions nécessaires à M. Cornell, qui est un expert en tarifs de transport de marchandises.

F.-C. CORNELL est appelé et assermenté.

Le Président:

Q. Quelles sont vos fonctions officielles?—R. Je suis gérant du trafic pour le compte du comité des Transports des provinces Maritimes.

Q. Depuis combien de temps exercez-vous ces fonctions, monsieur Cornell? —R. Depuis un an à peine.

Q. Quel poste occupiez-vous antérieurement?—R. J'étais à l'emploi de la *Millers' Association,* de Montréal.

Q. En d'autres termes, vous êtes très au courant des prix de transport de charbon dans les provinces Maritimes?—R. Oui, assez.

Q. Ainsi donc, vous êtes assez bien renseigné sur les transports en général? —R. Ce n'est pas à moi de trancher cette question.

M. CANTLEY: Je crois comprendre que les trois provinces Maritimes ont retenu les services de M. Cornell en vue de procéder à des recherches sur les conditions dans lesquelles s'effectue le transport des marchandises et d'en faire rapport. Je crois également comprendre qu'il est tout particulièrement au fait des diverses échelles de tarification qui sont en cours sur les réseaux du pays.

Le PRÉSIDENT: M. Cornell connaît donc à fond les tarifs de transport actuellement pratiqués sur le charbon qui provient des provinces Maritimes.

Le Président:

Q. Avez-vous une déclaration à faire, monsieur Cornell?—R. Non, monsieur; je suis tout de même à la disposition du Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cantley, voulez-vous questionner M. Cornell?

M. CANTLEY: Je crois que M. Cornell ferait mieux de faire une déclaration générale au sujet des prix de transport de marchandises. Je suis enclin à lui laisser d'abord le champ libre; nous lui poserons des questions ensuite.

Le Président:

Q. Monsieur Cornell, nous en sommes à chercher comment nous pourrions augmenter la consommation ontarienne de charbon néo-écossais. Parmi les obstacles qu'il nous faut surmonter, il y a le prix de transport. C'est, je crois, un sujet que vous connaissez à fond. Voulez-vous indiquer au Comité comment on pourrait modifier les tarifs de transport de marchandises de manière à accroître la consommation du charbon provenant des provinces Maritimes?—R. Je pourrais ici faire connaître qu'au mois de janvier le Gouvernement fédéral, au moyen des arrêtés en conseil portant les numéros 225 et 226, a décrété l'institution d'une enquête sur les frais de transport de charbon des mines houillères de Sydney, de Springhill, de Minto et du district de Pictou à Montréal, à Québec et aux points situés à l'ouest de Montréal et de Québec; il a aussi ordonné qu'on procédât à faire enquête sur les frais de réexpédition à partir de Québec, des Trois-Rivières et de Montréal.

Q. Dans quelle région a-t-on procédé à cette enquête?—R. L'enquête est maintenant en marche; nous en sommes rendus au milieu. Il y a un fait qu'on n'a pas fait ressortir probablement dans tout ce mouvement ferroviaire entre les districts houillers de Sydney, des provinces Maritimes en général, et les provinces de Québec et Ontario.

Q. Voulez-vous aborder, en premier lieu, la situation charbonnière telle qu'elle existe dans la province de Québec?—R. Le fait saillant dont je veux parler se rattache à la situation telle qu'elle existe dans les deux provinces en

question, et c'est pourquoi la mine de charbon de Springhill ou les mines houillères des provinces Maritimes sont si éloignées du centre du Canada au point de vue ferroviaire. Je suis d'avis que la méthode la plus rapide que nous puissions suivre en l'espèce consiste à citer un extrait de la monographie du chemin de fer Intercolonial écrite par Sir Sanford Fleming. Au temps de la construction du chemin de fer en question, il y avait une certaine animosité entre les Etats-Unis et le Canada dans le domaine politique; les rapports étaient si tendus que le Gouvernement britannique refusa de garantir les obligations du chemin de fer Intercolonial à moins que les intéressés ne fissent passer le réseau le long de la côte du Nord, c'est-à-dire par Campbellton et Bathurst. Sir Sanford Fleming signale clairement ce qu'il en est résulté. Après avoir relaté les conséquences de cette attitude, Sir Sanford Fleming élabore cette conclusion-ci. C'est une citation émanant du chapitre six (page 77) de la "Monographie du Chemin de fer Intercolonial".

Q. De quel document s'agit-il?—R. Je vais vous fournir les indications se rattachant au renvoi. Sir Sanford Fleming était ingénieur en chef; il avait pour mission de diriger les travaux d'établissement. L'ouvrage en question fait partie des archives du Gouvernement fédéral, en vertu d'une loi adoptée par le Parlement en 1876. (Il lit):

Extraits de la "Monographie du Chemin de fer Intercolonial", écrite par Sir Sanford Fleming, ingénieur en chef ayant pour mission de diriger les travaux d'établissement, et publiée par le Gouvernement fédéral (1876).

Chapitre 6 (page 77).

"Comme la voie ferrée ne pouvait pénétrer aucun territoire autre que celui d'un pays faisant partie de l'Empire britannique, il fallut avoir recours à un détour considérable afin de ne pas franchir la frontière de l'Etat du Maine. S'il n'y avait pas eu de problème international, si la frontière avait été délimitée conformément au Traité de 1783, ou même en conformité de l'accord projeté et, en quelque sorte, réclamé avec instance par les Etats-Unis quelques années avant le Traité d'Ashburton, on aurait pu tracer une voie directe et avantageuse sans aucune difficulté.

" De toute apparence, le chemin de fer en question aurait, en l'espèce, suivi le tracé du capitaine Yule, élaboré en 1857 pour la *St. Andrews and Quebec Railway,* jusqu'aux environs de la rivière Saint-Jean, tout en y apportant les modifications utiles qui auraient été suggérées dans d'autres levés de plans. Par suite d'une ingérence politique quelconque, le capitaine Yule fut forcé de passer au nord de Mars Hill. Il fallut donc que son tracé s'écartât de la ligne droite s'étendant jusqu'au littoral, et il est presque certain qu'il aurait suivi une ligne plus courte s'il avait pu agir sans entraves. En examinant la carte ainsi que les particularités topographiques du pays, on peut facilement se convaincre qu'on aurait pu projeter des réseaux si avantageux que la ville de Montréal ne se serait plus trouvée à 380 milles de St-Andrews, qu'à 415 milles de Saint-Jean et qu'à 650 milles de Halifax; et la distance entre la ville de Québec et St-Andrews n'aurait guère dépassé 250 milles, ce qui veut dire 67 milles de moins qu'entre la ville de Québec et Portland. La ville de Fredericton, qui est la capitale provinciale, aurait été sur la ligne principale s'étendant jusqu'à Halifax; elle se serait trouvée à une distance d'environ 370 milles de Montréal. Au surplus, ces réseaux n'auraient pas franchi, en quelque endroit que ce fût, les limites du Dominion, si la frontière internationale avait été tracée en conformité du véritable esprit du Traité de 1783.

" La distance entre Montréal et Halifax aurait ainsi été réduite d'environ deux cents milles. St-Andrews aurait remplacé Portland comme ter-

minus d'hiver du *Grand Trunk Railway*. Ce point aurait été en mesure de bénéficier, comme Saint-Jean d'ailleurs, d'un trafic dont ces deux endroits sont maintenant privés et qui se jette sur un port étranger.

"Au moyen de la ligne directe, le district houiller néo-écossais de Springhill aurait été rapproché de Montréal de deux cents milles, au regard du réseau actuel de l'Intercolonial, ce qui aurait permis de transporter le charbon par chemin de fer à un prix relativement modéré.

"Si, dans ces circonstances, on avait construit un réseau de l'Intercolonial reliant les villes des provinces Maritimes à celles du Saint-Laurent, il n'aurait pas été nécessaire de poser deux cent cinquante milles de voie ferrée, ce qui représente, en l'espèce, une dépense d'établissement de dix millions de dollars. Tout considérable qu'est cet écart dans les dépenses d'établissement, l'économie pratiquée dans l'exploitation et l'entretien aurait eu son importance. La ligne directe aurait attiré certaines branches de trafic qui occasionnent une perte lorsqu'elles font l'objet d'un transport sur l'autre ligne, — la plus longue des deux, — ce qui les rend susceptibles de ne pas être acceptées. Pour les considérations qui précèdent, la ligne directe possède des avantages incalculables, si bien qu'il faut amèrement regretter que le Traité élaboré par Lord Ashburton, ayant pour effet de céder une étendue de territoire représentant deux des plus petits Etats de l'Union, ait empêché à tout jamais la construction d'une ligne directe de ce genre à travers le territoire britannique. Bien qu'il soit trop tard pour corriger cette erreur presque fatale, il importe, dans une monographie du chemin de fer Intercolonial, de revenir sur les faits qui ont entraîné des conséquences aussi funestes au point de vue national."

Q. Cet extrait doit-il faire partie de votre témoignage?—R. Oui. Je m'en sers pour établir une comparaison touchant le transport du charbon provenant des districts houillers des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Cet extrait doit être versé au dossier.

Le TÉMOIN: Le tarif actuel entre Springhill et Montréal est de $3.60, dans le cas d'un transport effectué par chemin de fer uniquement. Ceci constitue une distance de 538 milles; c'est le nombre de milles que parcourt le Pacifique-Canadien entre ces deux points.

Le Président:

Q. Vous basez vos chiffres sur la plus longue traction?—R. Je base mes chiffres sur la plus longue traction en vue d'arriver à la conclusion que je veux faire valoir.

M. Flemming:

Q. Monsieur Cornell, les chiffres que vous allez nous fournir ont-ils été transcrits de façon à nous permettre de les verser immédiatement au dossier?—R. Non, je les ai tout simplement écrits à la hâte, vu que je n'avais pas beaucoup de temps à ma disposition.

Le PRÉSIDENT: Faites en sorte qu'ils soient aussi concis que possible.

Le TÉMOIN: Oui. En éliminant les deux cents milles de ligne non-commerciale et en appliquant aux tarifs, à partir de Springhill, la présente base portant sur une tonne transportée à une distance d'un mille, on réduirait de $3.60 par tonne à $2.55 le prix de transport, à partir de Springhill. Dans le cas d'un transport effectué par voie ferrée entre Springhill et Ottawa, le tarif actuel serait réduit de $4.70 par tonne à $3.11. Pour ce qui concerne Sydney, le tarif des transports à destination de Montréal serait réduit de $4.50 à $3.60, et le prix des transports à destination d'Ottawa, qui est actuellement de $5.80, ne serait plus que de $4.75. Il ne s'agit pas de savoir, en l'espèce, si ce tarif est établi sur

[M. F. C. Cornell.]

la base du coût ou autrement; on n'y fait qu'éliminer deux cents milles de voie ferrée.

M. Flemming:

Q. Vous priveriez donc ce même chemin de fer de sa valeur stratégique?—R. Oui. Je suis d'avis,—et les autorités que je représente partagent mon opinion sur ce point,—qu'il est injuste d'imposer au trafic émanant des provinces Maritimes ces deux cents milles de voie ferrée dont la construction ne fut décrétée que pour des fins militaires.

M. ARMSTRONG: Quels renseignements supplémentaires pourrions-nous obtenir, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas de question à poser au témoin.

Le TÉMOIN: Je pourrais ajouter, messieurs, qu'il est presque impossible, à l'heure actuelle, de déterminer le tarif raisonnable qui devrait s'appliquer au transport, par chemin de fer, du charbon provenant du district de Sydney, de Springhill ou d'ailleurs, à destination de la province du centre, de même qu'au transport effectué sur les routes de réexpédition, à partir de Québec, des Trois-Rivières ou de Montréal, pour la bonne raison que nous ne sommes pas encore en mesure de nous servir des renseignements réclamés des divers réseaux par l'entremise de la Commission des Chemins de fer, ce qui nous permettrait de répartir le prix de transport dans le cas de chacun de ces endroits.

Le Président:

Q. Monsieur Cornell, nous désirons surtout obtenir des renseignements utiles sur le tarif actuellement pratiqué dans le cas du charbon transporté des provinces Maritimes à Montréal.—R. Vous possédez ces renseignements-là.

M. Cantley:

Q. Monsieur Cornell, supposons qu'on expédie une forte quantité de charbon du district houiller de la Nouvelle-Ecosse, y compris le Cap-Breton, Pictou et Springhill, au cours de l'hiver, quand les wagons ont été renvoyés à vide; quel serait, en l'occurrence, le coût auquel devrait faire face le chemin de fer?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler du déboursé direct du coût imputable sur le tarif, monsieur Cantley?

M. CANTLEY: Du coût imputable sur le tarif.

M. Cantley:

Q. A quel prix le chemin de fer pourrait-il expédier de ces divers endroits le charbon mis à bord des wagons qu'on renvoie maintenant à vide?—R. Je crois que le chemin de fer pourrait réduire le prix de transport actuel jusqu'à concurrence de 50 p. 100.

M. Armstrong:

Q. Sur quoi vous basez-vous pour affirmer cela?—R. Je base cette assertion sur le fait qu'on pourrait manipuler une forte quantité de grains à un chiffre d'environ deux cinquièmes d'un cent.

Le Président:

Q. Vos chiffres sont basés sur la manipulation des grains effectuée dans les mêmes conditions?—R. Il ne convient pas de dire que nous devons choisir le prix de transport du charbon et qu'il doit se suffire à lui-même.

Q. Ceci ne constitue pas une réponse à ma question. Je vous ai demandé si vos chiffres étaient basés sur la manipulation des grains effectuée dans les mêmes conditions.—R. Ils sont basés sur le plus bas prix applicable à une tonne transportée à une distance d'un mille.

M. Cantley:

Q. Je vais essayer de poser ma question d'une autre manière, afin de me faire mieux comprendre. Supposons qu'un train quitte Halifax, Truro, New-Glasgow ou Cap-Breton, avec 50, 60, 70 ou 100 wagons vides. Qu'en coûterait-il pour remorquer tout ce train s'il était rempli de charbon et s'il bénéficiait de la même puissance de traction? Que faudrait-il débourser en sus pour faire venir ces wagons jusqu'à Montréal, s'ils étaient remplis au lieu d'être vides?

Le PRÉSIDENT: Convient-il de demander au témoin de nous parler d'un sujet qui se rattache, de fait, à la question des transports, lorsque nous pouvons obtenir ces renseignements de personnes faisant partie du haut personnel des chemins de fer?

M. CANTLEY: J'ai l'impression que ce monsieur s'y connaît en matière de tarifs ferroviaires et qu'il est au courant de tout ce qui se rattache à cette catégorie de transport. Je crois que j'ai raison d'entretenir cette opinion.

Le TÉMOIN: C'est une question à laquelle il est plutôt difficile de répondre.

Le PRÉSIDENT: J'ai pensé qu'elle vous mettrait dans une situation embarrassante.

M. FLEMMING: C'est justement ce que j'ai pensé moi-même.

Le TÉMOIN: Il incombe à un membre du haut personnel des chemins de fer de répondre à des questions de ce genre, et je ne suis pas loin de croire que même un expert en prix de transport n'y pourrait répondre facilement.

M. Flemming:

Q. Je crois que nous pouvons y arriver d'une autre façon. Quelle est la distance entre Springhill et Montréal, par exemple?—R. La distance entre ces deux points est de 680 milles par chemin de fer National du Canada; elle n'est que de 538 milles par celui du Pacifique-Canadien.

Q. C'est-à-dire 538 milles en suivant le réseau du Pacifique-Canadien qui traverse le Maine?—R. Oui.

Q. Il y aurait donc ainsi quelque cent milles de plus entre Springhill et Ottawa que dans le cas de la distance qui sépare Springhill de Montréal?—R. Oui, il y aurait cent dix milles de plus.

Q. Bien. Le transport de charbon effectué entre l'est du Canada et le centre du Canada ne devrait-il pas coûter meilleur marché, étant donné le tonnage des wagons vides qui doivent être remorqués entre l'Est et l'Ouest, tous les ans? On pourrait donc transporter du charbon, en se servant de ces wagons vides, au lieu de forcer le trafic à se suffire à lui-même. N'en résulterait-il pas une amélioration sensible?—R. Oui, s'il s'agit d'utiliser les wagons dans les deux directions.

Q. Mais, il y a plus. N'en résulterait-il pas une amélioration sensible? Il vous faut remorquer cinquante wagons vides, par exemple, entre Saint-Jean ou Halifax et Montréal. Que se produirait-il si, au lieu de remplir ces wagons de charbon, en vue de les remorquer jusqu'à Montréal, vous les rameniez à vide? Qu'arriverait-il si vous les renvoyiez ensuite après les avoir chargés à nouveau de charbon? C'est ce que je cherche à savoir.—R. Naturellement, toute compagnie de transport s'efforce d'obtenir des charges complètes dans les deux sens du trafic. Malheureusement, les compagnies de chemin de fer prétendent que ces 120,000 wagons à fond de cuivre qui sont destinés tout spécialement au transport des grains ne peuvent servir au trafic du charbon; elles maintiennent qu'on ne peut pas s'en servir dans les régions maritimes.

Q. Êtes-vous au courant du tarif dit de sept dollars, qui est pratiqué entre l'Alberta et l'Ontario?—R. Je me suis mis au fait du tarif en question.

Q. En supposant que ce soit un tarif raisonnable,—je ne vous demande pas de me dire que c'est un tarif raisonnable,—si vous appliquiez ce prix de transport entre la Nouvelle-Ecosse et le centre du Canada, en résulterait-il un tarif sensiblement inférieur au tarif actuel?—R. Oui.

[M. F. C. Cornell.]

Q. Dans quelle mesure serait-il inférieur?—R. S'agit-il du transport à partir de Springhill?

Q. Oui.—R. Je suis enclin à croire que le tarif ne serait plus que de $2.40 par tonne, approximativement.

Q. Au lieu de quel chiffre?—R. Il s'agit de la distance qui sépare Springhill de Montréal, comparativement à $3.60, chiffre du tarif actuel.

Q. Précisément. Et de Minto à Montréal, par exemple, au regard du présent tarif?—R. Je n'ai pas sous les yeux le chiffre se rattachant à la distance entre Minto et Montréal.

L'hon. M. HARRINGTON: Quatre cent six.

Le TÉMOIN: Le prix du transport ne serait plus que d'environ deux dollars.

M. Flemming:

Q. Au lieu de quel chiffre?—R. Je ne suis pas au courant du tarif actuel.

Q. Au lieu de $2.75. Pourriez-vous nous faire connaître le tarif qui s'appliquerait aux chargements émanant des mines de Sydney?—R. Le tarif ayant trait aux chargements émanant des mines de Sydney s'établirait approximativement entre $3.25 et $3.50.

Q. Au lieu de...—R. Quatre dollars et demi.

L'hon. M. HARRINGTON: J'ai mentionné, au cours de mon témoignage, le chiffre que nous avions établi l'hiver dernier à l'occasion des chargements émanant des mines de Sydney, et ce chiffre était de $3.20.

Le TÉMOIN: Je tiens compte dans ce calcul d'une légère augmentation pour chaque tonne transportée un mille, vu que la distance est plus courte.

M. Cantley:

Q. Monsieur Cornell, je vais poser ma question d'une manière un peu différente. Le coût réel que comporte le transport des wagons vides venant du côté de l'ouest ne serait-il pas représenté par le coût supplémentaire occasionné par la puissance absorbée en sus, en même temps que par une légère augmentation en eau et en lubrifiant, des salaires des équipes du train ne variant pratiquement pas, que les wagons à destinations de l'ouest soient chargés ou à vide? En d'autres termes, le prix supplémentaire ne se rattacherait qu'à ces trois item? —R. Si l'on réduisait le nombre des wagons vides, on pourrait effectuer la manipulation en ne mettant qu'un seul train en marche.

Q. Bien que je ne sois pas trop sûr que cela se rattache à l'enquête, je désirerais savoir si les tableaux graphiques que je vois indiquent les tarifs officiels.

Le PRÉSIDENT: C'est le représentant que nous avons à la Commission du Combustible qui nous les a fournis, et il va répondre à toutes les questions qui lui seront posées.

Le TÉMOIN: Je n'ai pas l'intention de contre-interroger un autre témoin; mais je voudrais saisir le Comité de ce qui suit. Il s'agit du tarif régulateur applicable au transport de charbon effectué par le chemin de fer National du Canada; je me le suis procuré à Montréal au cours de mon voyage. C'est le tarif houiller du chemin de fer National du Canada portant la désignation: CC-82, C.R.C. E-1014. C'est le tarif mis en vigueur le 15 janvier 1926.

M. Bury:

Q. Y a-t-il une différence quelconque?—R. Prenez, par exemple, la distance qui sépare Montréal de North-Bay. Le tableau graphique indique qu'elle se chiffre à 340 milles. Le tarif régulateur qui est ici en cours dans le cas du charbon bitumineux est de $2.90 par tonne pour 340 milles; leur prix de transport (indiquant le tableau graphique) est de $3.60, jusqu'à North-Bay.

Lorsqu'il s'agit d'un point tel que Timmins, ce qui veut dire une distance de 601 milles, le prix du transport est de $4 par tonne, et le tarif mentionné sur le tableau graphique ressort à $4.95 par tonne. Dans le cas de Cochrane, soit une

distance de 593 milles, le tableau graphique indique un prix de $4.95, alors que le tarif régulateur n'est que de $3.90 pour la même distance.

M. BURY: M. Hotchkiss pourrait peut-être éclaircir ce point.

Débat.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous fait quelques recherches à l'occasion de la manipulation du charbon effectuée par eau, à destination de Toronto et Hamilton?—R. Non, je ne m'en suis pas occupé. Je n'ai analysé la situation qu'à la hâte, en établissant le rapport qui existe entre le prix applicable à ce mode de transport et le tarif pratiqué lorsque la traction n'a lieu que par chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà été saisis de cette comparaison.

M. BURY: Ne croyez-vous pas que nous devrions avoir sous les yeux les tarifs de transport mis en vigueur le 1er janvier 1926? N'êtes-vous pas d'avis qu'il faudrait les verser au dossier?

M. FLEMMING: Oui.

Le TÉMOIN: J'ai en ma possession le tarif en question; on peut se le procurer en tout temps en s'adressant à la Commission des Chemins de fer.

Le Président:

Q. Vous pouvez en obtenir un autre, monsieur Cornell?—R. Oui. Je vais faire la comparaison nécessaire, au moyen d'un mémorandum que je vous remettrai et que vous pourrez verser au dossier.

Le PRÉSIDENT: Cela nous sera très agréable.

M. Bury:

Q. Connaissez-vous Duluth un peu?—R. Oui.

Q. On nous a déclaré, au cours d'un témoignage, qu'il y avait là un appareil servant à décharger le charbon dans des navires.

Le PRÉSIDENT: Il y a ici des messieurs qui peuvent nous fournir des renseignements à ce propos.

A.-J. CREIGHTON est appelé et assermenté.

R.-H. MCWILLIAMS est appelé et assermenté.

Le PRÉSIDENT: M. Creighton est un marchand de charbon, tandis que M. McWilliams est un carrier. Afin de faciliter les travaux du Comité, je dois dire que M. McWilliams est au courant des tarifs pratiqués sur le charbon de l'Alberta qui est transporté dans l'Ontario. M. Creighton vend du charbon albertain depuis deux ans, et il n'a cessé de chercher un moyen de transporter ce produit jusqu'au débouché commercial de l'est du pays. Monsieur Creighton, veuillez commencer.

M. CREIGHTON: Nous cherchons à résoudre ce problème depuis une couple d'années. Il nous a fallu suspendre nos recherches pendant un certain temps à cause de la dégradation subie par le charbon lorsqu'il est transporté par eau à destination de l'Est. Nous n'avons fait du progrès qu'à partir du moment où nous en sommes venus à la conclusion qu'il devrait y avoir une fabrique de briquettes dans l'Est pour annuler les effets produits par la dégradation du charbon. J'ai ici un échantillon de briquette. Nous en sommes venus à la conclusion que si nous pouvions obtenir un tarif raisonnable entre les mines et la tête des Lacs le charbon albertain pourrait pratiquement remplacer l'anthracite dans l'est du pays, vu que l'anthracite est devenu un produit de luxe tant dans l'Est que dans l'Ouest du pays. Au surplus, il résulte des troubles survenus dans les mines des Etats-Unis au cours des dix dernières années et de la hausse considérable des prix pratiqués de temps à autre que nous devons compter sur le charbon domestique que nous pouvons produire.

Nous avons adressé une lettre à sir Henry Thornton à ce sujet. Voici la correspondance qui a été échangée. Je vais la laisser entre vos mains. Sir Henry Thornton a envoyé M. Warren à Owen-Sound, afin que ce dernier pût étudier cette question avec nous. Nous en vînmes à une entente concernant les prix de transport en cours dans l'est du pays, c'est-à-dire que nous avons pris le tarif spécial de préférence applicable au charbon transporté du pont à Owen-Sound et nous l'avons mis en regard du tarif spécialement pratiqué sur les produits essentiels provenant d'Owen-Sound — nous avons considéré Owen-Sound comme base, en l'espèce, — tarif que nous avons appliqué au charbon albertain. M. Warren a déclaré que pareille coutume pouvait être établie, au regard des prix de transport pratiqués à partir de Niagara-Falls et de Buffalo. Nous avons ensuite porté notre attention sur le prix de transport par eau, au moyen d'autodéchargeurs, entre les ports du lac Erié ou de la baie Georgienne et Owen-Sound. Le tarif en question se chiffre à 85 cents la tonne, — c'est-à-dire franco aux quais. Il s'agit du tarif ferroviaire.

M. Armstrong:

Q. D'où?—R. Des ports du lac Erié; de Sandusky et Toledo. C'est l'endroit le plus bas d'où nous obtenons le charbon. Nous avons alors demandé à M. Warren de nous accorder un tarif de $3 entre les mines et la tête des Lacs.

M. Bury:

Q. A partir des mines de l'Alberta?—R. Oui, à partir des mines de l'Alberta, c'est-à-dire du district de Drumheller. Il voulut savoir comment nous pouvions déterminer ce tarif de trois dollars pour le transport effectué entre les mines et la tête des Lacs. Nous lui avons répondu que nous basions ce prix de transport sur le tarif pratiqué sur les grains dans l'Est du pays, au regard du tarif en cours dans l'Ouest. C'est l'agent du chemin de fer qui nous a communiqué ces tarifs. Nous avons appris que le tarif applicable au blé expédié d'Owen-Sound à Niagara-Falls, se chiffrait à $3.60 par tonne, alors que le tarif pratiqué sur l'anthracite expédié de Niagara-Falls à Owen-Sound, ou *vice versa,* est de $1.90 la tonne. Le prix de transport pratiqué dans le cas du charbon bitumineux entre Niagara-Falls et Owen-Sound, de même qu'entre Détroit et Owen-Sound, est de $1.70 la tonne, soit vingt cents de moins que sur l'anthracite. Cela dépend de la valeur respective de ces deux produits essentiels.

Nous avons fait usage du même rapport dans le cas du transport effectué entre les mines et la tête des Lacs, et le tarif qui en est résulté se chiffrait à environ trois dollars la tonne entre ledistrict de Drumheller et la tête des Lacs.

Le Président:

Q. Quel est le tarif actuel?—R. Le tarif actuel pratiqué sur le blé expédié de Drumheller se chiffre à $4.70 la tonne.

M. Bury:

Q. Vous ne savez pas quel est le tarif pratiqué sur le charbon?—R. Tout ce que je sais, c'est qu'ils nous ont demandé dix dollars ou six dollars et demi, plus quarante cents pour le chargement effectué à la tête des Lacs.

M. McWilliams: Nous avons reçu hier un télégramme de l'agent du Pacifique-Canadien à Owen-Sound, par lequel il nous informe que le prix était de 27 cents, ce qui représente $5.40 au lieu du chiffre fourni par M. Lapierre, soit $4.70. Comme j'en causais par la suite avec M. Creighton, ce dernier me dit: "Je voudrais bien savoir où M. Lapierre a obtenu le chiffre qu'il nous a cité?" Je répondis: "Le Pacifique-Canadien nous a fait connaître le prix de transport en question par télégramme." Le tarif du chemin de fer National du Canada est de $4.70, contre $5.40 dans le cas du Pacifique-Canadien. Il y a peut-être un faible écart dans le nombre de milles.

Le Président: Si c'est un tarif de concurrence, les prix devraient être égaux.

M. Armstrong:

Q. Je crois comprendre que M. Vaughan a accepté notre tarif de $5.40, parce que le tarif applicable au charbon transporté à travers l'Ontario se chiffre à neuf dollars la tonne. On a soumis à votre examen ce tarif de $5.40?—R. Sur les grains, non sur le charbon. Nous nous basions sur l'échelle de tarification.

M. Bury:

Q. Qu'a-t-il déclaré lorsque vous lui avez parlé du tarif de trois dollars?

M. CREIGHTON: Il a déclaré que le prix n'était pas assez élevé dans le cas des céréales. Nous lui avons répliqué que les producteurs ne partageaient pas cet avis, et nous avons ajouté que les recettes des deux chemins de fer indiquaient le contraire. Mais il nous fut impossible de faire du progrès en ce qui concerne le prix du transport à destination de la tête des Lacs.

Le PRÉSIDENT: Il nous faut accepter le tarif de $5.40 dans le cas des céréales à destination de la tête des Lacs.

M. ARMSTRONG: Continuez.

M. CREIGHTON: Nous avons dit que le blé valait de $35 à $50 la tonne. Le charbon vaut de $3 à $3.50 la tonne. On devrait donc établir un rapport entre le tarif pratiqué sur le charbon et la valeur des grains, ce qui autoriserait l'emploi de l'échelle de tarification applicable à tous les produits essentiels, pour la bonne raison que l'espace occupé est pratiquement le même. On peut transporter le charbon dans des wagons qui ne peuvent servir pour les céréales. Pour que cette initiative produisît d'heureux résultats au point extrême de l'Ouest, il faudrait que le chemin de fer se procurât des wagons modernes en acier, d'une capacité oscillant entre 50 et 100 tonnes. S'il y avait à la tête des Lacs un basculeur comme il s'en trouve sur le lac Erié, les chemins de fer pourraient transvider quarante wagons par heure, ainsi qu'on peut le faire à Duluth et à d'autres endroits des Etats-Unis. Si l'on se servait de ces basculeurs, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas transporter du charbon de l'Alberta en Ontario et y remplacer, en peu de temps, l'anthracite provenant actuellement des Etats-Unis.

M. Bury:

Q. Vous dites que vous avez pu constater que le charbon albertain subissait une certaine dégradation par suite du transbordement dans les navires?—R. Vous n'avez pas compris ce que je voulais dire. J'ai suggéré qu'on installât une usine à briquettes pour annuler les effets produits par la dégradation. Le charbon albertain qui est à destination de l'Est n'est pas expédié dans des navires. Mais je sais dans quelles conditions on effectue le transport du charbon bitumineux provenant des Etats-Unis; c'est pourquoi j'ai une assez bonne idée de la fragmentation qui s'y produit.

Q. Connaissez-vous Duluth un peu?—R. J'en ai entendu parler, c'est tout.

M. Armstrong:

Q. Vous a-t-on fourni des chiffres estimatifs touchant le transport de charbon qui est effectué par eau à partir de Port-Arthur ou de Fort-William?—R. Oui, nous nous sommes entretenus de ce sujet avec le capitaine James Foot il y a quelque temps.

Le Président:

Q. Le capitaine Foot s'y connaît-il en transport par eau?—R. Bien, c'est un armateur.

Q. A-t-il les connaissances nécessaires pour indiquer les prix de transport? —R. Oui. Au surplus, c'est un agent de la *Lloyd* à Toronto.

M. Armstrong:

Q. Qu'a-t-il proposé?—R. Avant de nous adresser à sir Henry Thornton, nous avons donné à entendre au capitaine James Foot que le tarif d'un dollar

par tonne devrait suffire dans le cas du charbon albertain que l'on transporte dans l'est du pays, et il nous a déclaré qu'il serait toujours heureux de conclure un contrat à l'effet de transporter le charbon albertain entre la tête des Lacs et l'est du pays au prix d'un dollar par tonne.

Le Président:

Q. Quel était le point extrême du côté de l'Ouest?—R. Il a été question d'Owen-Sound.

M. McWILLIAMS: Si nous pouvions nous en tenir davantage à la tête des Lacs.

M. ARMSTRONG: Monsieur Cuttle, des *Canada Steamship Lines*, a rendu témoignage ici même il y a quelques jours et il a déclaré que, si la compagnie dont il fait partie pouvait compter, pendant cinq ans, sur un contrat ayant trait au transport de 500,000 tonnes de charbon albertain avec Port-Arthur ou Fort-William comme points de départ, il serait en mesure de garantir la livraison de ce charbon sur quai ou à bord de wagon aux ports situés sur la baie Georgienne ou sur le lac Huron, jusqu'à Point-Edward, moyennant un tarif de cinquante cents par tonne. Ce chiffre ne renfermerait pas le fret même à travers les Lacs, ni le coût de la manutention entre le vaisseau et la terre ferme.

M. FLEMMING: Si mes souvenirs sont précis, le prix de transport en question renfermait le coût du chargement, mais non pas celui du déchargement.

M. ARMSTRONG: C'est tout le contraire; il installerait les appareils de déchargement dans son navire même.

Le PRÉSIDENT: Cela était compris dans le tarif de 50 cents.

M. ARMSTRONG: Oui, cela était compris dans le tarif de 50 cents. C'est pourquoi je dis,—ainsi que les témoignages le font d'ailleurs ressortir,—qu'on pourrait donner livraison du charbon à Owen-Sound, par exemple, moyennant cinquante cents par tonne. Si l'on donnait livraison à Port-Arthur ou à Fort-William du charbon provenant des mines albertaines, au prix de $5.40, pourrait-on, par la suite, le recharger à un tarif praticable, de manière à entrer en concurrence avec le charbon américain?

M. CREIGHTON: On pourrait certainement le rechercher dans ces conditions; mais pourquoi le dollar, qui comprend cent cents dans l'est du pays, n'en vaut-il pas autant dans l'Ouest? Pourquoi leur verser $5.40, chiffre qui constitue leur tarif maximum là-bas, au regard du prix inférieur pratiqué dans l'est du pays.

Q. C'est-à-dire le tarif de trois dollars?—R. (Réponse de M. Creighton.) Bien, trois dollars; nous établissons un minimum de trois dollars.

Q. Il s'agit des céréales?—R. Non, il s'agit du tarif pratiqué sur le charbon.

Q. Sur le charbon?—R. Oui, soit $5.40.

Q. Vous avez établi une comparaison entre le nombre de milles à franchir dans l'est du pays et le nombre de milles à parcourir dans l'Ouest?—R. Oui.

Q. Et vos chiffres estimatifs font ressortir le fait que...

M. McWILLIAMS: Je ne crois pas qu'il convienne de poser cette question-là.

M. CREIGHTON: Le tarif en cours sur le charbon expédié de Niagara-Falls se chiffre à $1.90.

M. Armstrong:

Q. Quelle distance cela représente-t-il?—R. Environ trois cents milles, mais pas au delà de trois cents milles. Le tarif pratiqué sur les céréales à destination de ce district ressort à $3.60.

Le Président:

Q. A égale distance?—R. A égale distance.

M. Armstrong:

Q. Quel est le tarif applicable au transport de la farine?—R. Je ne le sais pas.

M. Cantley:

Q. Vous avez fait remarquer qu'il fallait tenir compte de la valeur respective des produits en ce qui concerne le tarif pratiqué sur le blé et le tarif qui devrait être établi sur le charbon, vu que c'est sur cette valeur même que repose l'échelle de tarification portant sur les produits essentiels?—R. Oui.

Q. Comme résultat, quel tarif devrions-nous appliquer au transport du charbon?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire de Drumheller à la tête des Lacs?

M. CANTLEY: Non, de la tête des Lacs à l'endroit où le prix du transport du blé se chiffre à $5.40.

M. CREIGHTON: A partir de la tête des Lacs?

M. Cantley:

Q. Non. J'ai l'impression que vous avez déclaré qu'ils transportaient les céréales à certains prix; je ne puis me rappeler le chiffre du tarif en question.—R. Oui, c'est bien ce que j'ai déclaré.

Q. Et vous dites que la valeur du charbon ne représente qu'une faible partie de celle du blé, ce qui vous a fait conclure que le prix du transport du charbon devrait être inférieur dans la mesure de ce rapport entre les deux valeurs? Quel devrait être le chiffre de ce tarif, selon vous?—R. Ce tarif s'établirait à quelque trois dollars, probablement à trois dollars et demi.

M. Armstrong:

Q. Vous voulez dire à partir de l'Alberta?—R. A partir de Drumheller, eu égard au rapport qui existe entre le blé et le charbon transportés dans l'est.

M. MCWILLIAMS: Le chiffre est de neuf cents et demi à partir d'Owen-Sound, ou bien de Niagara-Falls ou Buffalo à Owen-Sound, pour ce qui concerne le charbon; il s'élève à dix-huit cents dans le cas des grains transportés d'Owen-Sound à Buffalo ou à Niagara-Falls, ce qui crée une différence dans la classification.

M. CANTLEY: Quel est le tarif actuellement pratiqué entre Drumheller et la tête des Lacs?

M. MCWILLIAMS: Il n'y en a pas.

M. ARMSTRONG: Ils n'ont fait qu'offrir un certain prix de transport.

M. CREIGHTON: C'est ce que nous cherchons à établir.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est des céréales, le tarif se chiffre à $5.40.

M. CANTLEY: Vous dites que ce tarif devrait être abaissé à trois dollars, eu égard à la base employée dans le cas des produits essentiels?

M. CREIGHTON: Oui, en vue d'établir une comparaison avec les prix de transport qui sont en cours dans l'est du pays.

M. Armstrong:

Q. La distance est plus considérable?—R. Le nombre de milles est plus élevé, mais il est aussi plus considérable quant aux céréales. Nous les classifions comme suit: céréales et charbon. M. Warren nous a posé la même question lorsqu'il est venu à Owen-Sound, où nous avons esquissé un projet en vue de réduire le tarif se rattachant au transport effectué à destination de la tête des Lacs et ensuite par eau à destination d'Owen-Sound. Il a été fait mention de ce tarif de $1.50 portant sur les produits essentiels sortant d'Owen-Sound. "Bien", dit-il, "nous pouvons abandonner votre tarif qui porte sur les produits essentiels sortant d'Owen-Sound; vous pouvez prétexter que la question a déjà été tranchée dans ce sens-là. Nous pouvons abandonner votre tarif portant sur le transport effectué à travers les Lacs; vous pouvez prétexter que la question a déjà été tranchée dans ce sens-là. C'est d'un tarif entre les mines et la têtes des Lacs que vous avez besoin. Si nous vous accordons cela, la question est réglée. "C'est précisément ce que nous désirons", avons-nous répondu. Nous avons alors abordé

la question du tarif applicable aux produits essentiels. Il nous a alors demandé si nous voulions nous en tenir à ce tarif de trois dollars. "Pourquoi pas", lui avons-nous répliqué. "Voulez-vous que nous nous en tenions à ce tarif", dit-il alors. "Et pourquoi ne vous en tiendriez-vous pas à ce tarif", avons-nous répondu. Nous avons alors parlé du tarif sur les céréales, de la classification de trente à cinquante dollars dans le cas du blé, et du prix de trois dollars pratiqué sur chaque tonne de charbon, tout en lui communiquant un relevé spécifique. "Nous avons établi un tarif, en l'espèce", dit-il. Procédons à une étude succincte des faits essentiels." "Pour ce qui concerne la distance d'Owen-Sound à Toronto, par exemple, le tarif pratiqué sur les grains s'élève à treize cents, soit $2.60 la tonne; le tarif applicable à la pierre se chiffre à quatre cents et demi et aussi à cinq cents et demi. Mettons maintenant à l'étude le chiffre extrême, celui de $1.10. Voilà un fait qui sollicite notre attention, monsieur Warren; pourquoi ne pourrions-nous pas mettre ce tarif en cours dans l'Ouest?" "Bien", répondit-il, "je ne puis insister davantage; il faut que je me rende à Montréal avec ces chiffres; nous vous donnerons ensuite des nouvelles à ce sujet." Si la question du tarif applicable aux produits essentiels sortant d'Owen-Sound a été réglée conformément à notre point de vue, il faut attribuer ce fait à l'existence d'un précédent utile. Maintenant, ils nous reste à débattre la question des prix de transport afférents à la tête des Lacs. Si nous pouvons réussir à faire trancher cette question d'une manière satisfaisante, nous n'aurons plus d'obstacles à surmonter dans ce domaine-là.

Q. Il faut en saisir la Commission des chemins de fer.—R. Bien, revenons à la tête des Lacs, où la charbon est conduit par chemin de fer jusqu'au navire qui doit le recevoir. Le tarif en cours se chiffre à $1.99 lorsque le charbon mis à bord du vaisseau provient de la Virginie occidentale.

Le Président:

Q. Où vous êtes-vous procuré ces chiffres?—R. Je les ai sous les yeux.

Q. Qui vous les a fournis?—R. C'est la *Craig Coal Company;* c'est d'elle que j'achète mon charbon. Voici le manifeste. On y indique ici les prix, le poids et les wagons; voici le chiffre d'un dollar et quatre-vingt-onze cents jusqu'au vaisseau ainsi que le chiffre de huit cents pour le chargement. Il s'agit, en l'espèce, de petits bâtiments; le coût serait inférieur dans le cas de navires plus considérables.

M. ARMSTRONG: Voici des renseignements qui pourraient bien nous être d'une grande utilité, monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT: Oui; je fais en sorte que le rapport renferme ces données.

Le TÉMOIN: Il y a d'autres faits à exposer.

Le PRÉSIDENT: Veuillez en faire part, au profit du rapporteur.

Le TÉMOIN: Il s'agit d'une lettre de M. A. Hanna, portant la date du 14 mai 1926. Il y a une couple d'autres chiffres se rattachant à ce qui nous occupe, mais ils n'ont guère d'importance.

Le Président:

Q. Lisez tout ce qui pourrait intéresser le Comité.—R. Oui.

> "Les prix précités qui sont pratiqués sur le coke constituent les chiffres minima pour l'année, et il importe qu'ils soient acceptés le plus tôt possible. Nous avons l'impression que vous vous servez de bâtiments autodéchargeurs à votre quai d'Owen-Sound. On nous apprend qu'à l'heure actuelle le tarif en cours dans le cas des navires autodéchargeurs est assez bas; il oscillerait entre 65 cents et 85 cents. Cette variation dépendrait de la compagnie qui fournit le navire."

M. ARMSTRONG: Cela comprend le prix de transport?

M. MCWILLIAMS: Oui, le prix de transport.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous d'autres suggestions à faire? Celles-ci ont beaucoup d'importance.—R. Nous recommandons que le charbon soit à destination d'Owen-Sound, quel que soit l'endroit où on en donnera livraison; nous recommandons également qu'on établisse, en l'espèce, des fabriques de briquettes à cet endroit pour annuler les effets de la dégradation.

Le Président:

Q. Voulez-vous nous dire à quel chiffre ressortirait la dégradation subie par le charbon transporté à Owen-Sound de la manière indiquée précédemment? —R. Je ne puis me conformer à votre désir; je ne puis que vous donner mon opinion.

M. Armstrong:

Q. Quel est le chiffre estimatif de la dégradation subie par le charbon que vous avez reçu des Etats-Unis?—R. Il ressortirait probablement à dix pour cent.

Le Président:

Q. Combien vous faudrait-il manipuler de tonnes de charbon à l'endroit que vous mentionnez pour pouvoir justifier la dépense qui serait occasionnée par l'installation d'une usine à briquettes?—R. Je crois que vous pourriez débuter par 500,000 tonnes la première saison, par un demi-million de tonnes.

M. Armstrong:

Q. Cinq cent mille tonnes?—R. Oui. Il faut que ce charbon soit manipulé par l'entremise de négociants. Les marchands de charbon ont placé leurs capitaux dans leur négoce. Ils sont munis des appareils nécessaires pour manipuler le charbon, et ils ont droit à une marge raisonnable en raison de la manipulation de ce charbon. Je vais vous indiquer le maximum, si vous croyez qu'il est bon de le faire.

Q. Sur quoi allez-vous baser vos données, monsieur Creighton?—R. Sur l'expérience que j'ai acquise au cours des dix dernières années surtout; il faut protéger le consommateur, à cause de la hausse considérable du prix du charbon. Le consommateur n'a pas obtenu la protection nécessaire. Il faut protéger le détaillant.

Q. Aux dépens de quelles personnes n'a-t-on pas protégé le consommateur ou le détaillant?—R. Aux dépens des exploitants et des marchands commissionnaires. Les compagnies d'outre-frontière manquaient de wagons, et elles avaient reçu des commandes abondantes; elles n'ont pu fournir à leurs clients régulier le charbon dont ces derniers avaient besoin. Le marchand commissionnaire a pu tout de même l'obtenir clandestinement, et il en est résulté que le prix est passé de deux dollars à cinq dollars la tonne.

Q. Cela s'est produit dans des circonstances extraordinaires?—R. Oui. Je suis d'avis qu'on devrait imposer des restrictions à l'exploitant, afin qu'il ne pût faire monter ces prix; il ne faudrait pas se trouver dans une situation semblable à celle qui existait le 1er septembre 1925, lorsque la grève de l'anthracite fut déclarée. Le coke se vendait alors au prix de six dollars; je payais $6.40 pour une tonne de coke à Buffalo. Le prix du coke monta jusqu'à treize dollars. Je dus moi-même payer $11.50 pour ce produit au mois de février, bien qu'il ne fût pas préparé pour usage immédiat; il n'était pas rompu. C'est en me portant acquéreur de trois wagons de ce produit que j'ai pu l'obtenir au prix de onze dollars et demi de mon ami John Fraser, l'auteur d'une de ces lettres-là. Quelque temps après, la grève se termina, et les prix du coke baissèrent tandis que le mouvement de l'anthracite reprenait son cours ordinaire. Comme résultat, j'ai encore à disposer d'un de ces wagons de coke en gros morceaux, pour lequel j'ai payé $11.50 et le prix du transport en sus; alors que je l'achète actuellement

au prix de $6.50, — et je le reçois tout rompu. — Je suis donc d'opinion qu'il faudrait s'occuper de cette question.

Q. Mais tout cela s'est passé en temps de crise violente.—R. Oui; mais c'est précisément dans ce temps-là qu'on doit protéger le public.

M. Bury:

Q. Où fabriquait-on ces briquettes?—R. Dans le district de Lycken-Valley. Elles provenaient des mines de Lycken-Valley.

Q. A quel prix peut-on acheter les menus de houille aux fabriques de briquettes?—R. Je pourrais vous le dire. Ils proviennent des rebuts de la vallée dite de Lycken.

Q. De l'anthracite?—R. Oui, de l'anthracite.

M. Armstrong:

Q. Quel pourcentage peut bien constituer l'agglomérant?—R. Je ne puis vous en donner le chiffre, mais je sais que l'agglomérant est composé d'amidon et d'asphalte.

M. Bury:

Q. Est-ce que ce produit résiste mieux au transbordement que le charbon? — R. Tout autant que le charbon.

Q. Tout autant que le charbon anthracite?—R. Oui.

Q. Mieux que le charbon bitumineux?—R. Oui, mieux que le charbon bitumineux.

Q. Les briquettes bitumineuses, de leur côté, peuvent-elles résister aussi avantageusement au transbordement et à la manutention que le charbon bitumineux?—R. Je n'ai jamais vu de briquettes bitumineuses.

Q. On n'en fabrique pas?—R. Je ne le crois pas.

M. McWilliams: Je voudrais revenir sur la question de la tête des Lacs, pour la bonne raison que je crois que c'est le point extrême le plus important dans tout cela. Il est hors de doute que ce tonnage se produira. Des personnes de Détroit, avec qui je causais, m'ont déclaré qu'elles comptaient pouvoir brûler du charbon albertain avant dix ans. La région centrale de la province d'Ontario absorbe deux millions et demi de tonnes de combustible domestique; pour manipuler deux millions et demi de tonnes,—je me servais de ce chiffre comme quantité extrême,—pour manipuler deux millions de tonnes plutôt, il vous faudrait manutentionner quatorze mille tonnes de charbon par jour, soit deux cent quatre-vingts wagons de cinquante tonnes par jour, si vous désirez le faire venir dans la province d'Ontario au cours de la saison du trafic par eau. S'il y a des gens qui comptent pouvoir transporter du charbon de l'Alberta par chemin de fer seulement tout en réalisant un profit, il faut leur faire changer d'idée, car on ne pourrait alors faire venir du charbon de l'Alberta. Il faut à tout prix que ce charbon soit manutentionné par les voies naturelles et qu'on lui fasse suivre la ligne de moindre résistance, comme on le fait pour les céréales; autrement, il est impossible de manutentionner du charbon albertain. Maintenant, si vous voulez transporter de l'Alberta deux millions et demi de tonnes par chemin de fer seulement, il faudrait 62,500 wagons faisant un seul trajet par année rien que pour les charger et les mettre en mouvement. Ces wagons ne peuvent guère affectuer plus de six voyages au cours de l'année. Six voyages représentent trois cents tonnes; si vous obtenez sept dollars par tonne, vous ne réaliseriez que $2.10 par wagon. Les compagnies de chemin de fer ne pourraient tirer aucun avantage de ce genre de trafic; elles ne pourraient réaliser aucun profit utile. Si vous opérez la réduction indiquée et si vous placez cinq mille wagons à la tête des Lacs et cinq mille wagons à Owen-Sound, soit dix mille wagons en l'espèce, vous serez en mesure de manutentionner tout le matériel.

Le Président:

Q. Sur la base de combien de tonnes?

M. McWILLIAMS: Sur la base de deux millions ou de deux millions et demi de tonnes. Si vous transportez ce volume jusqu'à la tête des Lacs, pour le basculer ensuite dans les auto-déchargeurs, dont la capacité se chiffre à sept mille tonnes,—il faut que le matériel soit d'une puissance suffisante si vous entreprenez un négoce,—vous épargnerez vingt millions de dollars par année au Dominion du Canada. Si nous débutons avec un navire de 7,000 tonnes, il pourra effectuer cinq voyages. Maintenant, nous allons aborder la question du prix. Ce navire entrera à Owen-Sound cinq fois par mois. Cinq fois sept font trente-cinq. Disons un dollar—je ne me sers de ces chiffres que pour mieux vous faire comprendre la question qui nous occupe;—ce bâtiment produira des recettes de $35,000 par mois. Les frais d'exploitation, les frais généraux et autres qui seraient occasionnés par le navire en question s'élèveraient à $15,000; et je suis au fait de ce que j'affirme.

Le PRÉSIDENT: Sur quelle expérience vous basez-vous?

M. McWILLIAMS: Je suis un carrier, et j'arrive justement d'une région où l'on manipule cinquante-quatre mille tonnes de pierre par jour; de Rogers (Michigan), où se trouve la plus grande carrière du monde. Cette entreprise possède les plus gros navires de déchargement qui soient en opération; le dernier navire qu'elle a construit peut transporter 15,000 tonnes et décharger cette quantité à raison de mille cinq cents tonnes par heure. Voilà comment on y manutentionne la pierre. Le bras a une longueur de cent cinquante pieds. Avant que le navire en question soit attaché au quai, le bras est déjà sorti de la manière que voici, et tout l'appareil est en marche. Le bras est placé au-dessus du quai, et il décharge à raison de 1,500 tonnes par heure la quantité qui se trouve dans les wagons ou qui a été mise en tas.

Le PRÉSIDENT: Dans des wagons découverts?

M. McWILLIAMS: Dans des wagons découverts ou à même le stock mis en tas.

M. BURY: Voulez-vous revenir à vos chiffres?

M. McWILLIAMS: Oh, j'y reviendrai. Ils disaient qu'ils pourraient manipuler quarante wagons par heure—ils disposent d'un wagon dans l'espace d'une minute et demi,—si nous pouvions remonter jusqu'aux mines, y placer des wagons en acier en parfait état, d'une capacité oscillant entre cinquante et soixante-dix tonnes, les remorquer jusqu'à la tête des Lacs et installer un basculeur à ce dernier endroit. On en charge le navire, qui s'éloigne ensuite du quai, et ces wagons remontent à l'endroit initial. Maintenant, pour disposer d'un vaisseau de 7,000 tonnes,—je veux abréger,—il faudrait employer cent quarante wagons de cinquante tonnes. Si vous en aviez quatre ou cinq groupes, vous seriez en mesure d'y réussir; vous auriez un groupe de 140 wagons aux mines; il y en aurait un autre en marche, ce qui fait deux groupes; vous en auriez un autre à la tête des Lacs, ce qui fait trois groupes; et puis, un groupe de réserve que vous utiliseriez çà et là, soit quatre assortiments en tout. Vous pourriez ainsi procéder à votre entreprise avec six cents wagons de 50, 60 ou 70 tonnes. Qu'en résulterait-il? Cette méthode nous fournirait 35,000 tonnes par mois au cours de la saison, et un peu plus de 200,000 tonnes pour sept mois, approximativement. Dans la province d'Ontario, les compagnies de chemin de fer pourraient se servir de tout leur matériel utile, étant donné la petite distance que comporte ce transport. Elles pourraient employer des wagons plats; des wagons de vingt tonnes, de trente tonnes ou de quarante tonnes; tous les wagons qui peuvent se rendre à votre marché, qu'il se trouve à dix milles, quinze milles, à vingt milles ou à Toronto même, qui absorbe un million de tonnes de combustible domestique par année. Il y a London, qui absorbe 75,000 tonnes; puis Guelph, qui brûle environ 45,000 tonnes par année, et ainsi de suite. Ces wagons retourneraient ensuite à Owen-Sound. Vous éliminieriez donc neuf cents milles

de traction entre la tête des Lacs et le cœur de l'Ontario dans les deux sens du trafic, ce qui forme un total de 1,800 milles.

Nos données ont dû impressionner Sir Henry Thornton, car il s'est hâté de nous envoyer M. Warren à Owen-Sound, pour aborder ce problème. Nous avons alors succinctement exposé la situation à ce dernier, en vue d'obtenir ce qui manquait à la tête des Lacs. S'il était nécessaire d'ouvrir ce débouché, les wagons servant au transport des grains pourraient y être utiles. Vous pourriez ensuite vous servir de l'appareil de levage *Brown*. Vous êtes au courant,—vous, monsieur le Président, et M. Armstrong,—de ce qui se passe sur les quais de Sarnia, où se trouve un appareil de levage *Brown* muni de cinq crocs, qui peut décharger un navire en acier dans vingt-quatre heures ou quarante-huit heures et charger les wagons en même temps. On pourrait appliquer cette méthode au charbon albertain à destination de l'est du pays, mais il faudrait l'adopter pour tout le temps. Il faut absolument que nous n'ayons pas peur d'envisager les faits tels qu'ils se présentent en réalité. Il importe qu'on cesse d'exprimer des opinions absurdes concernant les wagons-tombereaux, car, si vous vous servez d'un wagon-tombereau, il faut que le contenu entre sur des roues et qu'il en sorte ensuite de la même manière.

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît, avant que vous continuiez. Vous êtes d'avis que le lignite de Drumheller peut être transporté dans des wagons ouverts à partir des mines jusqu'à la tête des Lacs, puis transbordé dans des navires suivant votre méthode, et ensuite distribué dans la région ontarienne que vous venez justement de mentionner, sans que la détérioration ou la dégradation soit assez considérable pour rendre cette méthode inefficace?

M. MCWILLIAMS: Si le charbon en question était désagrégé, d'une façon générale,—et je veux aborder le point de vue commercial maintenant,—vous pourriez vous en servir pour produire des briquettes. Il y a d'ailleurs un marché pour ce produit. Il nous faut capitaliser l'expérience d'autrui si nous voulons réussir en quoi que ce soit, et les mines les plus considérables de la Pennsylvanie ont placé leur usine à briquettes à l'entrée même des mines d'anthracite, où l'on procède au criblage, etc.

Le PRÉSIDENT: Je vais poser ma question d'une autre manière. Vous ne croyez pas qu'on puisse manutentionner le charbon sans qu'il y ait une fabrique de briquettes au point de transbordement?

M. MCWILLIAMS: Vous savez bien, monsieur Lapierre, que je ne ferais pas cette assertion, et voici pourquoi: M. Creighton est un marchand de charbon pratique, et il nous arrive une forte quantité de charbon; nous utilisons 12,000 tonnes par année à Owen-Sound—soit environ une tonne par individu, en moyenne; c'est là-dessus qu'ils basent leur calcul estimatif. . .

Le PRÉSIDENT: D'après-vous, il faudrait nécessairement construire une usine à briquettes?

M. MCWILLIAMS: J'irais plus loin en l'espèce; j'irais même jusqu'à dire ceci. Nous avons, M. Creighton et moi-même, saisi M. Stuchbury de cette affaire —la lettre est entre ses mains et nous en avons une copie,—et nous avons déclaré à M. Stuchbury que nous désirions que le gouvernement albertain étudiât la question d'installer les appareils et le matériel nécessaires à la tête des Lacs, car les mineurs pourront y voir. Nous avons ajouté que le gouvernement albertain pourrait exiger vingt-cinq cents par tonne jusqu'au payement complet du matériel installé.

M. BURY: Vous voulez parler des moyens de chargement?

M. MCWILLIAMS: Oui, il s'agirait de placer le basculeur de chargement à la tête des Lacs et à Owen-Sound, si toutefois ils y consentaient. Nous serions heureux de recevoir des nouvelles des ministres en question. Entre temps, nous en saisirions le gouvernement ontarien. Nous demanderions au conseil des ministres de Toronto de chercher à s'assurer s'il est bien praticable d'installer une usine à briquettes pour imposer ensuite un droit de péage se chiffrant à

vingt-cinq cents par tonne, si la chose est nécessaire. Le Gouvernement serait ainsi en mesure de produire—ou plutôt il aurait à sa disposition le matériel de chargement voulu à la tête des Lacs pour manipuler ce charbon. Alors, si vous manutentionnez, disons, 100,000 tonnes à Owen-Sound, et si vous payez vingt-cinq cents par tonne au Gouvernement, vous arrivez au chiffre de $25,000; si vous montez jusqu'à deux millions de tonnes, ce qui constitue un total fort imposant, vous leur versez un demi-million de dollars par année. On pourvoirait vite au coût du matériel qu'on y voudrait mettre en usage; mais il faut se servir de chiffres assez imposants pour qu'on puisse les amputer utilement.

M. ARMSTRONG: Etes-vous en possession à Owen-Sound des moyens nécessaires pour manutentionner le charbon de la façon que vous venez d'indiquer—en vue du transbordement?

M. MCWILLIAMS: Oh! oui. Nous avons le meilleur port d'eau douce que vous puissiez trouver; cette année, nous avons pu ouvrir la navigation deux semaines avant les autres ports des Lacs; le premier navire venait de Chicago, le suivant était parti de Milwaukee, etc. Et nous avons transmis à Sir Henry Thornton, par lettre, un état se rattachant à notre port. Voici comment nous nous exprimions: "Vous avez justement bâti un nouvel élévateur à cet endroit l'an dernier, un élévateur d'une capacité d'un million de boisseaux. De ce côté-là, vous pouvez disposer de vingt-cinq acres au nord de votre élévateur, et il faudrait consacrer cent acres en outre à l'établissement de voies et de docks. Tout cela est situé au bord même du lac, à eau profonde. Le fond consiste uniquement en boue. On pourrait se porter acquéreur de ce terrain et du reste à un prix très modeste. Notre ville est désireuse de voir cette section-là employée à des fins utiles, car on ne s'en sert pas du tout. C'est un terrain qui se trouve au bord même de l'eau. Il en est ainsi de la partie située à l'est du port—c'est-à-dire du côté du Pacifique-Canadien."

M. ARMSTRONG: Le Gouvernement fédéral ne serait pas forcé de dépenser de fortes sommes d'argent en vue de la réalisation de ce projet?

M. MCWILLIAMS: Non. Les autorités fédérales y établiraient les docks nécessaires; le gouvernement ontarien y installerait une fabrique de briquettes; enfin, le gouvernement albertain s'occuperait de la tête des Lacs. Vous pourriez alors dire aux autorités de votre chemin de fer: "Tout ce que vous avez à faire consiste à transporter ce charbon; vous ne déboursez rien. Quel est votre tarif?" M. Creighton vous dira si l'on imposerait ces frais aux mines.

M. CREIGHTON: M. Brownlee, premier ministre de l'Alberta, a déclaré que, si l'on procédait à la production, les mineurs pourraient avoir de l'emploi en vertu d'un accord que l'on conclurait avec eux. Le plus bas prix que j'aie obtenu dans le cas du charbon albertain était de $3.50 aux mines. Il s'agit ici de Black-Diamond et d'Evansburg (Alberta). C'est à ces deux endroits que je me suis approvisionné en charbon, au prix de $3.50 à la mine même.

M. Bury:

Q. Vous accommodez-vous de ce charbon Black-Diamond?—R. Oui.

Q. Avait-il subi une forte dégradation?—R. Non, pas très forte.

Le Président:

Q. Croyez-vous qu'on puisse l'expédier à la tête des Lacs dans des wagons découverts?—R. Oui.

Q. Et qu'on puisse vous en donner livraison en bon état à Owen-Sound, sans qu'il soit nécessaire d'y installer une usine à briquettes?—R. Non, je suis d'avis qu'il faudrait y installer une usine à briquettes.

M. Armstrong:

Q. C'est-à-dire que le volume devrait être assez considérable?—R. Oui.

Q. Lorsque vous menutentionniez le charbon sur les gros quais situés au côté américain du lac Erié, avez-vous constaté qu'il y avait une forte dégradation du charbon par suite du transbordement effectué des wagons aux navires?

M. McWILLIAMS: Il n'y en a pas du tout; le charbon est propre.

M. CREIGHTON: La dégradation a lieu après que le charbon est sorti du wagon, qu'il a été versé dans le navire et qu'il a été mis à bord du wagon ou sur le quai, par la suite.

Q. C'est ce qui occasionne la dégradation?—R. Oui.

Q. La dégradation subie par le charbon de l'Alberta ne serait pas plus forte que la dégradation du charbon américain, n'est-ce pas?—R. Je ne le crois pas; je n'ai pu toutefois le constater moi-même. Je ne veux pas exagérer.

Le Président:

Q. Ce charbon serait transbordé à la tête des Lacs?—R. Oui.

Q. Quelle serait, selon vous, la proportion afférente à la manutention de ce charbon au point initial de transbordement, à Fort-William?—R. Elle serait nulle.

M. Armstrong:

Q. En se servant de ces basculeurs de wagons, en visant des wagons de 75 à 100 tonnes, disons la dégradation, à ce que j'apprends, est moins forte lorsqu'on bascule les gros wagons que si ces mêmes wagons montaient sur une voie surélevée pour y être ensuite vidés de la manière indiquée. Est-ce exact, à votre avis?—R. La différence ne serait pas notable.

La Président:

Q. Monsieur Creighton, vous prétendez que la première manutention du charbon à la tête des Lacs ne dégraderait pas ce produit d'une manière sensible?—R. Non.

Q. Toute la dégradation résulterait de la manutention effectuée à Owen-Sound?—R. Oui.

Q. Quelle serait l'étendue de la dégradation résultant de la deuxième manutention à Owen-Sound?—R. Ainsi que je l'ai affirmé, je ne puis faire appel à mon expérience; je ne me base pas sur ce que j'ai constaté moi-même, mais plutôt sur la correspondance y afférente, laquelle correspondance je n'ai pas sous la main à l'heure actuelle. J'ai appris d'un société commerciale de Toronto, qui vend du charbon gallois, qu'elle pouvait me garantir que la dégradation subie par le charbon ne dépasserait pas 20 p. 100.

Q. Seriez-vous prêt à faire une déclaration à l'effet que le charbon mis à terre à Owen-Sound ne subirait pas une dégradation supérieure à 20 p. 100? —R. Je ne pourrais l'affirmer; je crois cependant que la dégradation ne dépasserait pas ce chiffre.

M. HOWDEN: Il serait sujet à être manipulé deux fois par la suite.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a que la débarquement effectué à Owen-Sound qui m'intéresse.

M. Bury:

Q. Connaissez-vous Duluth?

M. McWILLIAMS: Oui, monsieur.

M. Armstrong:

Q. Il y a une grande différence entre le déchargement du charbon dans un navire à Fort-William ou Port-Arthur, et le déchargement du charbon à l'aide d'appareils modernes, disons par courroie, laquelle méthode produit une dégradation qui ne s'élève peut-être pas à 2 p. 100 à comparer à 20 p. 100 dans le premier

cas?—R. Oui, vous ne la réduiriez pas à 2 p. 100; en amoncelant ce charbon, il fait une chute de 15 à 20 pieds.

Q. Vous pouvez régler l'inclinaison?—R. Oui, mais vous ne pouvez régler le transporteur plus bas que le bastingage du vaisseau. Si vous déchargez un vaisseau, il s'élève dans l'eau et le monceau de charbon augmente en même temps.

Q. Ceci est vrai, mais cependant le transporteur, tel que je l'entends, est réglé de la même façon que sont réglés les transporteurs dans les batteuses mécaniques?—R. Oui.

Le Président:

Q. N'aimeriez-vous pas à modifier la déclaration que vous avez faite à l'effet qu'il n'y aurait aucune dégradation, du moins qu'elle serait nulle à la tête des Lacs?—R. Eh bien! quand je dis qu'il n'y aurait aucune dégradation, vous pourriez tout simplement enlever la poussière avec un balai.

Le PRÉSIDENT: Mais il y aurait quelque dégradation?

M. MCWILLIAMS: Si vous preniez ce wagon et que vous le vidiez dans le navire, ce wagon s'en retournerait bien propre. Il n'y a pas de dégradation là. Nous avons trouvé de la dégradation au point de déchargement.

Le Président:

Q. Là où l'on prend le charbon?—R. Là où on le décharge.

M. CREIGHTON: Dans les wagons que nous avons eus cet hiver, il n'y avait pas de dégradation suffisante pour passer le charbon au crible.

Q. Le charbon de Drumheller?—R. Oui, de Drumheller; nous n'en avons pas criblé une livre.

M. BURY: Ceci est de l'expérience pratique.

M. Howden:

Q. Quelle était la destination de ce charbon?—R. Owen-Sound.

M. Armstrong:

Q. Auriez-vous l'obligeance de permettre à M. McWilliams de terminer sa déclaration pour le compte rendu?

M. MCWILLIAMS: Je parlais d'Owen-Sound comme centre de distribution. Dans Owen-Sound, il y a le *C.P.R.* et le *C.N.R.* et des voies de raccordements. Owen-Sound est situé à 120 milles de Toronto qui consume chaque année un million de tonnes de combustible domestique. Owen-Sound est à environ 120 milles de London et St-Mary's. Pour parler encore plus clairement, Owen-Sound est en plein centre du marché ontarien de combustible domestique où il se fait une consommation annuelle de deux millions et demi de tonnes. Outre cela, si ce détail intéresse votre déclaration, on est préparé à tout à Owen-Sound.

M. Armstrong:

Q. Préparé à aider?

M. MCWILLIAMS: (répondant), Oui, de toute façon.

M. FLEMMING: Pourrions-nous avoir le coût approximatif de ce charbon dans des endroits déterminés de la province d'Ontario? Commençons par le coût à la mine, à Edmonton ou Drumheller. M. Creighton nous a dit qu'il avait lieu de croire que son prix de $3.50 la tonne pouvait être réduit de cinquante cents.

M. CREIGHTON: Oui, jusqu'à $3.

M. FLEMMING: Alors, nous commencerions à $3?

M. ARMSTRONG: $3 la tonne à la mine.

M. CREIGHTON: Oui, à la mine.

M. Flemming:

Q. M. Creighton, quel est, d'après vous, le coût raisonnable de transport de cet endroit à Port-Arthur?

M. CREIGHTON (répondant): Eh bien, je m'en tiendrai à ce prix de $3. Maintenant, si vous me le permettez, je demanderais au sténographe de ne pas consigner ce détail au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: En ce cas alors, monsieur Creighton, vous feriez aussi bien de ne pas rendre témoignage.

M. CREIGHTON: J'émets simplement cette opinion au cas ou la compagnie du chemin de fer pourrait s'en servir. On n'a pas voulu accepter celle qui avait trait à la demande de la compagnie du chemin de fer.

M. MCWILLIAMS: On a voulu savoir ce que demanderait la compagnie du chemin de fer.

M. BURY: C'est le principe des tarifs de petite vitesse.

M. MCWILLIAMS: Ce n'est pas juste, ce n'est ni britannique ni canadien de demander une pareile question.

M. ARMSTRONG: Alors, monsieur le Président, éliminera-t-on ces déclarations?

Le PRÉSIDENT: Non; telle que faite par M. Creighton, vous êtes satisfait de cette déclaration de $3.

Le TÉMOIN: Oui.

M. Flemming:

Q. Procédons. Vous êtes d'avis que le coût de transport s'élèverait à $3.— R. Oui.

Q. De Fort-William ou Port-Arthur, à la tête des Lacs. Maintenant, de là à Owen-Sound, coût du chargement et du déchargement compris.

M. ARMSTRONG: Cinquante-huit cents.

M. MCWILLIAMS: Disons un dollar.

M. ARMSTRONG: Pourquoi un dollar?

Le TÉMOIN: Les chiffres de M. Cuttle ne comprennent pas le déchargement.

M. CANTLEY: Pardon, veuillez donc ne pas faire allusion au témoignage de M. Cuttle.

Le TÉMOIN: Etablissez un prix suffisant, disons soixante-quinze cents.

M. ARMSTRONG: Pourquoi ce chiffre si nous avons une déclaration définie de...

M. CANTLEY: Nous avons deux déclarations; nous en avons une de M. Cuttle et une autre d'un autre homme.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons nous attendre à ce que nos témoins soient tous du même avis.

M. FLEMMING: Nous nous efforçons maintenant d'obtenir un prix, d'après le témoignage de M. Creighton. Donc, quel est, à son avis, le coût de transport du charbon de Fort-William à Owen-Sound?

M. CREIGHTON: Soixante-quinze cents.

M. Flemming:

Q. Connaissez-vous les taux actuels de transport du charbon vers des destinations variées, vers Toronto?—R. Réponse de M. Creighton). Je connais le tarif actuel à partir du pont, c'est-à-dire de la frontière jusqu'aux régions de l'Ontario et ce tarif nous est satisfaisant. Appliquons ces chiffres maintenant au transport hors d'Owen-Sound au lieu de vers Owen-Sound. M. Warren a dit qu'il y a à ce sujet un précédent et qu'il peut être établi.

Q. Quel serait le taux alors d'Owen-Sound à Toronto?—R. A Toronto, environ $1.20.

Q. Ces chiffres que vous nous avez donnés: $3 aux mines, $3 à Fort-William, soixante-quinze cents à Owen-Sound, et $1.20 à Toronto, fixerait le prix de votre charbon aux wagons f.a.b. Toronto?—R. Oui.

M. BURY: Et les frais de manutention aux différents points sont-ils inclus?

M. CREIGHTON: C'est f.a.b. à la destination.

Le PRÉSIDENT: F.a.b. route d'Owen-Sound.

M. CREIGHTON: Nous parlons de Toronto.

M. Flemming:

Q. Ceci ferait donc un total de $7.95?—R. Oui.

Q. F.a.b. wagons de Toronto?

Q. En sus du profit du marchand de charbon et du coût de distribution, vous devriez ajouter à ceci le prix au consommateur?—R. En ce cas, je proposerais de retenir le prix de $3.50 pour le marchand, tel que donné par M. McGrath, alors qu'il était contrôleur du combustible. C'est son profit et le coût de distribution. Tout est compris. Ceci ne veut pas dire qu'il soit obligé de s'en tenir à ce chiffre; qu'il le vende à un plus bas prix s'il le désire.

M. Armstrong:

Q. La concurrence se chargera de cela.—R. Les circonstances changent bien des choses. Il y a des circonstances dans lesquelles vous devez permettre....

Le PRÉSIDENT: Veuillez donc poursuivre avec M. Flemming.

M. Flemming:

Q. Pour revenir au commencement, nous avons trois dollars à la mine?—R. Oui.

Q. $3 à Fort-William?—R. Oui.

Q. Soixante-quinze cents à Owen-Sound?—R. Oui.

Q. $1.20 à Toronto?—R. Oui.

Q. Et $3.50 qui comprennent le profit du marchand et le coût de distribution?—R. Oui.

Q. Ce qui fait un total de $11.45?—R. Oui.

Q. Vous croyez que c'est un chiffre raisonnable?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Quelle est la quantité de charbon dont vous pouvez disposer à ces taux; quelle quantité croyez-vous pouvoir vendre?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Flemming, $11.50 est le prix que nous avons fixé pour le charbon de l'Alberta rendu à Toronto.

Le TÉMOIN: Nous n'en sommes pas bien éloignés.

M. Armstrong:

Q. Combien de tonnes de charbon croyez-vous que le Gouvernement aurait raison de commander?

Le PRÉSIDENT: Pour la région particulière d'Ontario.

M. Armstrong:

Q. Pour la région particulière d'Ontario?—R. Je me contenterais d'entreprendre la saison prochaine avec un demi-million de tonnes. Vous comprenez, la saison actuelle est très avancée et un grand nombre de gens ont fait leur provision d'anthracite.

Q. Ce n'est qu'un cinquième de la consommation domestique de l'Ontario?—R. Oui; et nous aurions une augmentation chaque année.

Le Président:

Q. Approximativement, à quel taux?—R. Oh! pas moins de 25 p. 100 jusqu'à ce que vous vous empariez du commerce. Je n'exagère rien.

M. Armstrong:

Q. Voici une autre question que je désire poser: advenant le cas où, au cours de la présente saison, nous pourrions expédier plusieurs cargaisons de charbon à titre d'expérience, disons de Duluth, il serait facile d'expédier le charbon à Duluth et de l'amonceler en cet endroit. Y êtes-vous allé déjà?

M. McWILLIAMS: Oui, je connais le port. Vous seriez obligé de vous servir de navires américains.

M. ARMSTRONG: Chargez-le dans des navires américains et transportez-le, disons à Owen-Sound.

M. McWILLIAMS: Parce qu'il y a un navire qui est arrivé de Duluth la semaine dernière avec une cargaison de 250,000 minots de blé.

M. ARMSTRONG: Directement à Owen-Sound?

M. McWILLIAMS: Directement de Duluth à Owen-Sound.

Le PRÉSIDENT: Feriez-vous cette consignation à titre d'expérience?

M. ARMSTRONG: Oui, c'est précisément ce que je voulais dire.

M. Armstrong:

Q. Ceci pourrait se faire au cours de la saison actuelle, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Et la manutention à Owen-Sound pourrait s'accomplir sans aucune perte de temps, n'est-ce pas?—R. Certainement.

Q. Vous avez des facilités de manutention dans cette ville?—R. Oui.

Q. Et si le navire possédait les appareils les plus modernes, il pourrait se décharger automatiquement?

M. McWILLIAMS: Des navires à déchargement automatique.

M. CREIGHTON: C'est ce que j'allais dire; en ayant un navire américain, vous avez un navire à déchargement automatique.

M. Armstrong:

Q. Alors nous saurions d'une manière définitive si cette proposition en vaut la peine ou non?

M. McWILLIAMS: Si vous obtenez des navires à déchargement automatique, nous pourrions traiter avec M. Madden. Nous pourrions l'induire à se mettre en relations avec ces gens ou vous pourriez...

M. CREIGHTON: Laissons cela au Gouvernement, je ne veux pas aller trop loin.

M. McWILLIAMS: Il y a deux navires, le *Wyandotte*, jaugeant 2,800 tonneaux, et le *Huron*, jaugeant 5,000 tonneaux. Ces navires à déchargement automatique amoncelleraient le charbon à Owen-Sound. Vous le chargeriez ensuite dans les wagons, si vous ne le chargiez directement des navires dans les wagons.

M. BURY: Tel était mon avis.

M. McWILLIAMS: Nous pourrions faire le chargement directement dans les wagons, si nous avions les clients pour les transporter.

M. ARMSTRONG: Ceci n'entraînerait aucune dépense à Owen-Sound, du moins pour les fins de l'expérience?

M. McWILLIAMS: Non.

M. ARMSTRONG: Nous n'aurions aucune difficulté à faire venir quelques cargaisons cette saison?

M. McWILLIAMS: Pas du tout. Nous allons vous réserver un espace pour décharger et tout ce que vous aurez à payer sera les frais de manutention du monceau aux wagons.

M. BURY: Puis-je maintenant demander une question que j'ai tenté à deux reprises d'intercaler, mais on m'en a empêché. Connaissez-vous Duluth?

M. McWILLIAMS: Oui, monsieur.

M. BURY: M. Hungerford m'a dit ce matin qu'il n'y avait aucun appareil de chargement à Duluth, qu'il n'y avait que des appareils de déchargement.

M. McWILLIAMS: Je vais vous dire ce qu'on fait à Duluth. Le minerai vient de Hibbing (Minnesota), où sont situées les plus grandes mines du monde, et des trains entiers de minerai arrivent à Duluth où on le décharge directement dans des navires, tel qu'on fait dans les ports du lac Erié. Ils sont munis de tout.

M. BURY: Ils ont tout pour faciliter le chargement, mais ils se servent du quai pour le minerai?

M. McWILLIAMS: Oui, monsieur. Ils ne se servent pas d'auto-déchargeurs pour le minerai.

M. ARMSTRONG: Voilà.

M. BURY: Veuillez donc me laisser finir ma question, s'il vous plaît. Je veux connaître les faits. M. McWilliams, auriez-vous l'obligeance de me dire quels sont les faits? Vous dites qu'à Duluth. . .

M. McWILLIAMS: Le minerai est expédié de Hibbing (Minnesota), à Duluth, dans des wagons de 50 à 75 et 80 tonnes, qui sont placés dans des basculeurs à wagons et déchargés directement dans les navires.

M. BURY: Actuellement, décharge-t-on le charbon à Duluth avec les appareils qu'ils ont—je veux parler du chargement.

M. McWILLIAMS: Le charbon remonte le Lac. Ils n'ont pas de charbon à cet endroit, ils l'envoient à la tête du Lac.

M. BURY: Ils ne se servent donc pas de cela actuellement pour le charbon?

M. McWILLIAMS: Je ne vous comprends pas, parce que je ne sais pas pourquoi vous voudriez absolument qu'on se serve de ces appareils dans cet endroit.

M. BURY: Je vais vous dire pourquoi; on a émis l'idée d'expédier du charbon des régions carbonifères de l'Alberta à Duluth.

M. McWILLIAMS: Duluth ou Supérieur-Ouest, soit l'un ou l'autre.

M. BURY: Très bien. Je touche maintenant à une opinion qui a été présentée devant le Comité avant votre arrivée. On a émis, il y a quelques jours, l'idée d'expédier du charbon des terrains miniers de l'Alberta à Duluth, et de le charger à l'aide de ces appareils à Duluth à bord d'un navire à chargement automatique. Voici ma question: se sert-on actuellement de ces appareils à Duluth pour le charbon?

M. McWILLIAMS: Non.

M. Bury:

Q. Ils ne s'en servent pas actuellement pour le charbon?—R. Non, parce qu'il n'y en a pas.

Q. Je veux en arriver au point suivant: pour décharger le charbon, ils auraient à servir des appareils en usage actuellement pour décharger le minerai —R. Exactement.

Q. Je vous demande cela parce que c'est précisément la déclaration que m'a faite M. Hungerford et je voudrais la vérifier. Maintenant, si vous vous servez de basculeurs à wagons pour charger le charbon, est-ce que ce sont précisément les mêmes appareils qui sont en usage pour le chargement dans d'autres ports? —R. Approximativement.

Q. Ils n'effritent pas plus le charbon.—R. Non.

Q. Je veux en venir à ceci: nous voulons faire une expérience par voie de Duluth et, à moins que l'appareil que l'on propose de mettre en usage à Duluth ne soit un appareil ordinaire pour le chargement du charbon, ce ne sera pas une expérience. Nous ne voulons pas nous servir d'un appareil qui effritera trop le charbon et qui causera de la dégradation, parce que nous allons peser la dégradation.—R. Je suggérerais que ce Comité télégraphie à la compagnie des docks de Duluth et lui demande quelles sont les facilités de chargement de la houille dans les bateaux, et quelle est la hauteur de l'inclinaison. Vous pouvez donner la raison pour laquelle vous désirez ce renseignement.

Le Président:

Q. N'y a-t-il pas actuellement à Duluth des appareils qui nous permettraient de faire une expérience dans le but d'établir une base pour les consignations futures?—R. Je n'ai jamais remarqué en particulier si l'appareil dont on se sert pour le minerai est un peu plus élevé que celui pour la manutention du charbon.

M. BURY: Voilà justement mon point.

M. Bury:

Q. C'est mon point. Le charbon de l'Alberta m'intéresse. Je n'ai pas l'intention de faire une expérience relativement au charbon de l'Alberta par voie de Duluth, si les appareils ne sont pas satisfaisants à Duluth?—R. M. Stutchbury, qui a pris en mains la question du charbon là-bas, peut se rendre à Duluth et rapporter des renseignements précis en la matière.

Le Président:

Q. Répondez à la question seulement. Vous ne savez pas quels sont les appareils en usage à Duluth?—R. Non.

M. Bury:

Q. Vous ne savez pas s'ils effriteraient le charbon ou non?—R. Non.

M. ARMSTRONG: Pourquoi essayez-vous de faire dire au témoin des choses qu'il ne veut pas dire?

M. BURY: Depuis que je fais partie de ce Comité, je n'ai pas tenté d'inspirer une réponse chez un témoin; mais j'ai entendu des membres du Comité qui l'ont fait.

M. ARMSTRONG: Voici la situation: c'est moi qui ai fait cette proposition et je suis informé qu'il y a actuellement à Duluth un déchargeur de minerai de fer des plus modernes.

M. MCWILLIAMS: Le meilleur au monde.

M. ARMSTRONG: Et ce déchargeur peut tout aussi bien servir pour le charbon que pour le minerai de fer.

M. MCWILLIAMS: Je crois que vous avez raison.

M. ARMSTRONG: D'après mon renseignement, ce déchargeur n'est pas en usage en ce moment, parce qu'on décharge le minerai de fer dans des navires ailleurs. Je comprends que ce déchargeur n'a pas servi depuis quelque temps et on pourrait l'acquérir dans le but de faire ces expériences.

M. MCWILLIAMS: Il se pourrait.

Le Président:

Q. Cela se pourrait?—R. Cela se pourrait.

M. Armstrong:

Q. Et vous croyez que des déchargeurs modernes, tels que ceux qu'on emploie pour le minerai, seraient satisfaisants pour décharger le charbon dans les navires?—R. Sans doute.

M. ARMSTRONG: Ils seraient satisfaisants pour le déchargement du charbon dans les navires?

M. MCWILLIAMS: Sans doute.

M. CANTLEY: Puis-je demander une question et j'aurai ensuite fini avec ces messieurs. Tous deux je crois, ont parlé de la fabrication des briquettes de houille. Est-ce que je puis demander quel serait le coût d'une briquette de houille, pour une installation du genre qu'ils proposent, et quels en seraient les frais d'exploitation, j'entends de la fabrication des briquettes de houille?

M. MCWILLIAMS: Voici ce que nous avons fait: nous avons essayé d'obtenir ces chiffres afin de vous les soumettre en détail, mais nous n'avons pu nous les procurer dans le temps. Nous avons pensé de vous faire cette suggestion directement, afin que vous puissiez vous enquérir personnellement de l'autre côté.

M. CANTLEY: Connaissez-vous le coût de la fabrication des briquettes de houille?

M. MCWILLIAMS: Non, autrement je ne ferais pas cette déclaration, et M. Creighton ne la ferait pas non plus; comme elle doit figurer dans ce rapport, il faut qu'elle soit exacte.

M. CANTLEY: Je crois que nous devrions l'avoir pour la publier.

Le PRÉSIDENT: Je considérerai cette question.

M. BURY: Vous avez répondu à M. Armstrong que ce basculeur à wagons, ou les auto-chargeurs à Duluth peuvent tous aussi bien servir pour le charbon que pour le minerai. Je ne mets pas cela en doute; mais pouvez-vous assurer qu'ils sont capables de charger le charbon aussi bien que les véritables chargeurs de charbon?

M. MCWILLIAMS: Non.

M. BURY: C'est ce que je veux savoir.

M. HOWDEN: Il y a un point que je ne puis saisir dans cette consignation projetée.

M. MCWILLIAMS: Il n'y a aucune différence dans le chargement—si vous me posez une question directement, je dois répondre de cette façon; mais il n'y a pas de différence entre les appareils et le chargement.

M. CREIGHTON: Ils se ressemblent.

M. BURY: Je sais cela.

M. ARMSTRONG: Ils pourraient ne pas avoir les appareils pour charger le charbon dans les navires.

M. CANTLEY: Vous êtes tous deux à côté de la question. Le fait est que le minerai est une substance qui ne subit aucune détérioration par suite de la manutention, parce que sa structure est beaucoup plus dure. Si vous manipulez du charbon de cette façon, il s'effritera.

M. BURY: C'est le point.

M. ARMSTRONG: Oui. Mais ces basculeurs à wagons sont les mêmes, excepté peut-être le couloir qui s'incline vers le bateau.

M. CANTLEY: Excepté le couloir; ceci est bien différent.

M. FLEMMING: Je désirerais poser une question.

M. HOWDEN: C'est au sujet de cette consignation projetée. Je crois comprendre qu'il y a un projet de tarif de trois dollars à la tête des Lacs. Est-ce que les directeurs du chemin de fer ont consenti à ce fait?

Le PRÉSIDENT: Pas du tout, monsieur.

M. CANTLEY: Un projet de tarif.

M. FLEMMING: C'est un projet de tarif.

Le PRÉSIDENT: En réalité, nous ne pouvons pas nous occuper des taux de petite vitesse.

M. BURY: Il prétend que cela constituerait un tarif raisonnable.

M. FLEMMING: C'est précisément cela.

Le PRÉSIDENT: D'après sa propre expérience.

M. FLEMMING: Je veux simplement demander une autre question à M. Creighton. Y a-t-il de véritables facilités de manutention à la tête des Lacs, à Fort-William?

M. CREIGHTON: Non, nous n'en connaissons aucune.

M. MCWILLIAMS: Il n'y a pas de basculeurs à wagons à la tête des Lacs.

ANNEXES

1. Relevé relatif au Recensement des Wagons, ainsi qu'à la consommation du charbon sur les trains de la région de l'Ouest (chemins de fer Nationaux du Canada), par M. Crombie, directeur des transports.

2. Relevé de la production du charbon, etc., de la compagnie *Bras d'Or Coal,* de la Nouvelle-Ecosse, par M. Burchell, directeur-gérant.

3. Relevé de la production du charbon, etc., de la compagnie *International Coal Mining,* de Westville (N.-E.), par M. Wm. Maxwell, gérant général.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
SERVICES DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION
SECTION DES TRANSPORTS,

MONTRÉAL (P.Q.), 10 juin 1926.

Dossier n° 623.1.2.

Au Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada, etc., Chambre des communes, Ottawa.

Relativement à la question du nombre total de wagons fermés à hauts bords et au nombre de wagons en mauvais état dans notre région de l'Ouest, le recensement du 1er juin montre que nous avons dans l'Ouest les wagons suivants:—

Wagons fermés à hauts bords	21,306
Wagons automobiles	716
Wagons à bestiaux	2,593
Wagons frigorifiques	702
Total, wagons fermés	35,317

Voici le nombre des wagons en mauvais état dans la région de l'Ouest:—

Wagons fermés à hauts bords	1,725
Wagons automobiles	11
Wagons à bestiaux	112
Wagons frigorifiques	43
Total, wagons en mauvais état	1,891

Le Comité serait peut-être heureux d'avoir à ce sujet ces renseignements qui sont plus précis.

Bien à vous,

D. CROMBIE,
Directeur des transports.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
SERVICES DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION
SECTION DES TRANSPORTS,

MONTRÉAL, P.Q., 11 juin 1926.

Dossier n° 623.1.2.

An Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada, etc., Chambre des communes, Ottawa.

Au sujet de la demande du colonel Cantley relativement à un relevé de la consommation du charbon dans un train chargé en regard d'un train vide, M. V.-I. Smart, ingénieur d'exploitation dans notre Bureau Economique, me fait savoir qu'en prenant les chiffres du mois d'octobre 1925, pour la région de l'Ouest, le charbon brûlé par mille ferroviaire par les deux trains serait:

50 wagons x 50 tonnes chargés—2,800 tonnes—267.4 livres de charbon par mille ferroviaire. 50 wagons x 20 tonnes vides—1,000 tonnes—193.0 livres de charbon par mille ferroviaire.

Ces chiffres s'appliquent à un train de 50 wagons, chacun pesant 20 tonnes et ayant un contenu de 36 tonnes de charbon; poids brut des wagons chargés, 56 tonnes.

Bien à vous,

D. CROMBIE,
Directeurs des transports.

RELEVÉ PRÉSENTÉ PAR GEORGE-B. BURCHELL, PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE *BRAS D'OR COAL*

16 juin 1926.

PRODUCTION

TONNES BRUTES

—	1922	1923	1924	1925	1925	Jours	
Janvier	8,569	10,790	11,837	8,538	5,211	14	
Février	7,795	10,368	12,701	7,069	4,458	12	1925
Mars	9,736	9,685	7,102	8,902	6,886	20	Capacité 150,000 tonnes
Avril	8,451	8,193	5,447	7,101	5,053	15	
Mai	7,172	7,695	3,677	8,329	4,219	13	Production 80,143 tonnes
Juin	7,909	9,080	5,066	6,763			
Juillet	7,195	5,094	4,042	4,733			53%
Août	6,443	10,353	2,552	4,938			
Septembre	10,131	10,480	3,227	5,072			
Octobre	15,044	9,143	3,743	5,985			
Novembre	12,694	4,170	3,642	6,403			
Décembre	13,983	6,990	5,308	6,310			
	115,122	102,041	68,344	80,143			
	223	222	227	222	Jours		

CONSIGNATIONS 1925

—	Criblé	Tout-venant C.N.R.	Noix	Menu	Total
Voie ferrée	.....	23,586	.....	.....	23,586
N.-E., par chemin de fer	6,588	12,385	1,647	4,852	25,472
N.-E., par eau	2,158	796	26	.....	2,980
N.-B., par chemin de fer	152	12,446	325	5,484	18,407
P.Q., par chemin de fer	29	79	.....	.....	108
Terre-Neuve, par eau	.....	1,015	.....	.....	1,015
I.-P.-E., par eau	463	774	93	.....	1,330
Cap-Race, par eau	852	.....	.....	.....	852
I.-M., par eau	280	.....	.....	.....	280
Charbon de soute	.....	5,166	119	.....	5,285
Charbon pour générateurs	.....	235	.....	.....	235
Charbon pour ouvriers	.....	593	.....	.....	593
	10,522	57,075	2,210	10,336	80,143

—		Brut	Net	—
Criblé	10,522	6 00	5 34	Prix f.a.b. navires.
Tout-venant	57,075	4 88	4 33	
Gailletin	2,210	5 50	4 95	
Menu	10,366	2 25	2 00	
	80,143	4 72	4 20	

N.-E., par voie ferrée	1925 petite vitesse	
	Tonnes	Taux
		$ c.
Halifax	14,984	2 00
Truro	650	2 00
Sydney	1,848	0 70
North-Sydney	1,442	0 60
Wolfville	1,168	2 90
Yarmouth	254	3 00
Antigonish	723	1 70
Iona	845	1 10
Mulgrave	326	1 60
Hawkesbury	392	1 60
Pt.-Tupper	118	1 60
St.-Peter's	256	2 30
Pictou	211	1 90
Windsor	299	2 90
Grand-Narrows	261	1 10
Chester	86	2 50
Middleton	241	2 70
Ottawa-Brook	285	1 20
Mahone	102	2 60
Musquodoboit	44	2 50
Liverpool	29	2 70
Weymouth	34	3 40
Shelburne	38	2 80
Annapolis	39	3 30
Bridgewater	32	2 60
Lunenberg	41	2 60
Grand-Pré	60	2 90
Port-Hood	65	
Orangedale	96	1 40
Grande-Anse	54	1 60
Christmas-Island	91	1 10
Brookfield	34	2 10
Boisdale	73	1 00
George-River	66	0 90
Sundry	185	
	25,472	
N.-E. eau		
Canso	413	1 25
Margaree	140	2 50
Mulgrave	565	1 50
Smith's-Cove	69	1 75
Hawkesbury	37	
Port-Hood	70	1 75
Inverness	133	2 25
Ste-Anne	528	1 50
Whycocomagh	109	1 50
Baddeck	361	1 25
Petit-de-Gras	116	
Eastern-Harbour	68	
Isaac's-Harbour	45	
Rivière Bourgeois	58	
Little-Narrows	44	
Sheet-Harbour	92	2 25
Cheticamp	56	
Sundry	76	
	2,980	

N.B., par voie ferrée	1925 petite vitesse	
	Tonnes	Taux
		$ c.
Edmundston	14,478	2 80
St-Jean	3,449	2 60
Campbellton	67	2 80
Nelson	145	2 50
Newcastle	81	2 50
Fredericton	96	2 90
Chatham	30	2 50
St-Leonards	31	2 80
Sussex	30	2 60
	18,407	
Québec, voie ferrée		
Matapedia	71	2 80
Québec	37	4 20
	108	
I.P.E.		
Georgetown	323	1 80
Summerside	266	1 80
Victoria	278	1 80
Souris	107	1 80
Minimigash, Spécial	75	3 50
Charlottetown	146	
French-River, Special	67	3 40
Alberton, Special	68	3 40
	1,330	
Iles de la Madeleine	.....	3 00

La compagnie *International Coal Mining, Limited,*
WESTVILLE (NOUVELLE-ECOSSE), CANADA, 10 juin 1926.

Au Comité spécial chargé de s'enquérir des richesses houillères du Canada, etc. Chambre des Communes, Ottawa.

Vous trouverez ci-joint un relevé vous donnant les renseignements que vous avez demandés.

Bien à vous

WM. MAXWELL,
Gérant général.

LA COMPAGNIE "INTERNATIONAL COAL MINING, LIMITÉE"
(Soumis par Wm. Maxwell, Gérant général)

Production de l'an dernier..... 202,300 tonnes brutes
Moyenne quotidienne par jour de travail l'an dernier..... 838 "
Capacité de l'outillage par jour..... 1,000 "
Capacité de l'outillage par année —disons 275,000 à 300,000 tonnes.
Variété du charbon: Bitumineux, excellent pour fins domestiques ou industrielles.

On expédie des consignations privées de charbon aussi à l'ouest que Bathurst, Campbellton, Edmunston, St-Jean et Fredericton au Nouveau-Brunswick et l'on consigne du charbon au chemin de fer A.Q. et W. à New Carlisle. L'an dernier, on en a expédié au chemin de fer de Témiscouata à la Rivière-du-Loup. Nous en avons encore consigné aussi à l'ouest que Mont-Joli aux chemins de fer Nationaux du Canada. Le charbon expédié sur ces endroits l'a été par voie ferrée.

—	Distance approximative de Westville	Taux de petite vitesse	
		Par 100 lbs.	Par tonne
	milles	sous	$ c.
St. Jean	258	8½	1 70
Fredericton	360	11½	2 30
Bathurst	290	8½	1 70
Campbellton	354	10	2 00
Edmundston	490	10½	2 10
Matapedia	367	10½	2 10
Mont Joli	459	13½	2 70
Rivière du Loup	543	13½	2 70
Montréal	820	19½	3 90

Taut le charbon expédié pas voie ferrée est vendu f.a.b. voie de garage C.N.R.

Pour les consignations par voie d'eau, le taux de petite vitesse de la mine jusqu'aux couloirs à charbon sur les quais est de 35 sous pour le C.N.R. et 40 sous par tonne pour les clients particuliers. Les frais d'arrimage pour les goélettes sont de 10 sous la tonne. Aujourd'hui, on ne fait des consignations à l'Ile-du-Prince-Edouard que par voie d'eau.

Les prix des diverses variétés, f.a.b. notre voie de garage (25 sous de moins aux clients)

Nos. 1 and 2 charbon mélangé—
Criblé..... $ 5 65
Tout-venant..... 5 15
Menu..... 3 50
Charbon No. 1—
Criblé..... 6 50
Tout-venant..... 5 50
Menu..... 3 75
Charbon No. 5—
Criblé..... 6 75
Tout-venant..... 5 75
Menu..... 4 00

Le comité s'ajourne jusqu'au vendredi 18 juin, à trois heures de l'après-midi.

SALLE DE COMITÉ N° 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI 18 juin 1926.

Le Comité spécial chargé de s'enquérir des sources actuelles d'approvisionnement en houille anthracite et bitumineuse, de la richesse de ces sources, et des questions connexes, se réunit à trois heures sous la présidence de M. Lapierre, président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Je demande au secrétaire de bien vouloir donner lecture du procès-verbal de la dernière séance.

Lecture du procès-verbal.

M. BURY: Je propose l'adoption du procès-verbal.

M. CANTLEY: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du Comité de rappeler le docteur Camsell qui nous donnera un résumé succinct de son rapport imprimé, lequel est très volumineux?

M. CANTLEY: Pour faire suite à la discussion que nous avons eue dans le but de savoir si l'on pouvait décharger la houille canadienne à certains points des Etats-Unis et l'expédier subséquemment comme charbon de soute sans paiement de droit, nous avons adressé à Washington un télégramme que je vais produire devant ce Comité, ainsi que la réponse y relative portant qu'on n'a pas pourvu à l'importation et à l'exportation subséquente du charbon canadien sans paiement de droit.

Débat.

M. HOWDEN: Pouvons-nous avoir lecture du télégramme et de la réponse?

M. CANTLEY: (Il lit):

Dépêche de nuit.

OTTAWA, 16 juin 1926.

M. M. MAHONEY,
Bureau des Affaires extérieures,
Ambassade britannique,
Washington, D.C.

Veuillez nous apprendre par dépêche à nos frais s'il y a quelque règlement de la douane des Etats-Unis qui permettrait l'entreposage dans les ports américains du charbon canadien destiné aux soutes de navires. Dans l'affirmative, jusqu'où vont les restrictions. Adressez *Château Laurier, Ottawa.*

(Signé) F-.C. CORNELL.

WASHINGTON (D.C.), le 17 juin 1926.

F.-C. CORNELL,
s/d colonel Cantley,
Ottawa, Ont.

Dépêche reçue en l'absence de M. Mahoney. Sommes enquis auprès de la division douanière qui nous apprend que le charbon étranger pour les soutes de navires entrerait dans un port américain en vertu du tarif des Etats-Unis article un cinq quatre huit. Aucun autre règlement en vigueur.

(Signé) AFFAIRES EXTÉRIEURES.

Le docteur C. CAMSELL est rappelé.

Le Président:

Q. Avez-vous une déclaration générale à faire au sujet de cette déposition dont vous voulez tenir compte?—R. Non, monsieur le Président, parce que j'ai appris il y a quelques instants seulement que vous auriez besoin de moi cet après-midi.

Q. Mais vous pouvez d'une façon générale éclairer le Comité sur la déposition que vous voulez faire ajouter à ce rapport?—R. J'aurais quelques données complémentaires à insérer dans ce rapport que je vous ai soumis.

Q. Pouvez-vous nous dire ce que c'est d'une manière générale?—R. Quand j'ai comparu devant ce Comité, il y a une série de questions qui me furent posées que j'ai notées ici. La première est "Dépôts de semi-anthracite dans la région de Groundhog, en Colombie-Anglaise". J'ai à ce sujet un court rapport. Cette région s'étend au nord du chemin de fer *Grand Trunk Pacific* et couvre une superficie d'environ 170 milles carrés; il y a des couches de houille jusqu'à une profondeur approximative de trente pieds dans cette série de roches. On n'a jamais estimé et il est tout à fait impossible d'évaluer la quantité de houille existant dans cette région. On peut dire seulement qu'il y a là une très grande quantité de houille.

M. Armstrong:

Q. Ne pourriez-vous apprécier le nombre de tonnes de charbon?—R. On peut le calculer par millions, probablement par centaines de millions.

M. Neill:

Q. Est-ce du bon anthracite, docteur?—R. C'est du semi-anthracite.

Q. Dans le genre de celui de Banff?—R. Oui.

M. Cantley:

Q. Comment gît-il, à quel angle?—R. "Les couches de charbon se présentent à divers horizons dans des roches connues sous le nom de série *Skeena* qui, dans cette région, gisent sous une superficie d'environ 170 milles carrés. Une faible partie de cette zone est carbonifère et les roches ont eu à subir un travail compliqué de plissement, de pli-faille inverse et d'écrasement qui a abouti à la rupture et à la répétition de plusieurs couches de charbon, leur donnant une grande divergence dans la direction et le plongement dans des zones bien apparentées, de sorte qu'il est bien difficile d'établir la corrélation entre les couches étudiées. Comme les travaux d'exploitation n'ont pas été jusqu'ici bien considérables et, bien que l'on ait pu repérer plusieurs couches à des distances considérables, au moyen de puits de sondage, le nombre d'endroits où l'on a dégagé le charbon est bien trop restreint pour permettre une appréciation approximative du charbon qui s'y trouve, si ce n'est de déclarer qu'il s'y trouve probablement des centaines de millions de tonnes."

M. Flemming:

Q. Environ à quelle distance du chemin de fer est située cette région?—R. Aux environs de cent milles en ligne droite de Hazelton.

M. Armstrong:

Q. Et combien loin de la côte?—R. A peu près la même distance.

M. Bury:

Q. Au nord de la ligne du chemin de fer?—R. Au nord du chemin de fer. C'est à peu près à la même distance de la tête d'Observatory-Inlet.

M. Armstrong:

Q. Qui est un bon port?—R. C'est le seul port où il peut être expédié. Dans l'autre direction, il arriverait à Hazelton sur le Grand-Tronc, qui est à 150

milles à l'intérieur. La question suivante était "Taux du minérai de fer de Duluth, Ashland et Marquette aux ports inférieurs du lac Erié". Les taux du minérai de fer d'Ashland, Duluth et Marquette aux ports inférieurs du lac Erié, c'est-à-dire à Cleveland et Toledo; 1923, 80 cents par tonne brute; 1925, 70 cents par tonne brute; 1926, 70 cents par tonne brute. Les taux de charbon des ports inférieurs du lac Erié à la tête des Lacs: 1923, 40 cents par tonne nette; 1925, 35 cents par tonne nette et 1926, 35 cents par tonne nette.

Q. Est-ce que ceci comprend les frais de chargement et de déchargement?—R. Ce ne sont simplement que les frais de petite vitesse.

Q. Par navires?—R. Oui, par navires.

Le Président:

Q. Pour quelle année?—R. Pour les trois années 1923, 1925 et 1926. La question suivante était: "Régions de l'Alberta d'où l'on peut obtenir du charbon pour le marché domestique d'Ontario". Voilà. Je sais que c'est une question que ce Comité juge très importante, mais après avoir étudié et analysé cette question très sérieusement, j'ai trouvé dans la réponse bien des facteurs, tels que la distance du marché d'Ontario, la valeur calorifique du charbon, les qualités de manutention, les qualités d'entreposage, son humidité et le prix du charbon à la sortie de la mine; en plus de cela, il y a la psychologie du consommateur en Ontario. Il est donc extrêmement difficile de faire accorder ces divers facteurs et tout ce qu'on peut conclure n'est en somme qu'une question d'opinion. Mais depuis la consignation antérieure du charbon à la province d'Ontario, on a demandé au gouvernement provincial de l'Alberta de désigner les régions. Je crois que c'est la seule méthode à suivre pour les consignations futures.

Q. Est-ce qu'on n'a pas fait cela dans les essais de consignation de l'Alberta en Ontario?—R. Le gouvernement d'Ontario a désigné les régions d'où le charbon devait provenir.

M. Armstrong:

Q. Ceci veut dire que vous n'avez aucune opinion à émettre?—R. Non.

Q. Ne pourriez-vous pas mentionner la qualité du charbon dans les différentes régions?—R. Je puis la donner, oui.

M. Cantley:

Q. Une autre question. Pouvez-vous nommer la région comprise dans le district où le Gouvernement permet d'extraire du charbon?

M. BURY: Vous voulez dire les régions où le gouvernement de l'Alberta...

M. Cantley:

Q. Oui, accepte la responsabilité actuelle. Ceci nous donnera le renseignement que nous cherchons.—R. Lors de la dernière consignation, je crois savoir que l'on a choisi les régions Drumheller, Edmonton et Saunders.

M. Armstrong:

Q. Saunders-Creek?—R. Oui. Je me sers du mot "Saunders" parce que le Conseil de Recherches de l'Alberta a divisé les régions carbonifères de l'Alberta en quarante-cinq zones d'exploitation différentes, d'après la qualité du charbon dans ces champs.

M. BURY: A ce sujet, monsieur le Président, je puis dire, et je crois que le docteur Camsell corroborera mon témoignage, que l'Université de l'Alberta et le gouvernement provincial ont fait une enquête très approfondie sur la valeur relative des différentes sortes de charbon de l'Alberta.

M. Bury:

Q. Est-ce juste?—R. C'est cela. Voilà l'Université de l'Alberta, ou plutôt le Conseil de Recherches de la province de l'Alberta, qui se compose en grande

partie des professeurs de l'Université, a fait un travail plus important sur la houille de l'Alberta que nous en avons fait ici.

Q. Si le gouvernement de l'Alberta acceptait, comme il le fera sans doute, sur l'avis de ce conseil, de choisir les meilleures houillères pour l'expédition du charbon, vous croyez que le meilleur charbon seulement serait expédié?—R. C'est ce que je crois.

M. Armstrong:

Q. Mais, M. Camsell, vous connaissez les houillères de l'Alberta qui donnent le charbon de première qualité?—R. Comme je l'ai dit, il y a bien des aspects à considérer.

Q. C'est vrai, mais les gens d'Ontario s'adresseraient naturellement à vous? —R. Non, à mon sens, ils ne devraient pas en agir ainsi; ils devraient, je pense, s'adresser à la province de l'Alberta.

Q. Pourquoi?—R. Parce que les autorités là-bas sont mieux au courant que je ne le suis.

M. CANTLEY: Ce sont les gens qui ont quelque chose à vendre.

M. CANTLEY: Monsieur le Président, il s'agit de savoir, je crois, si le docteur peut donner au Comité l'assurance que l'Alberta possède de très vastes houillères dont le charbon convient aux usages domestiques dans Ontario. Le reste importe peu.

M. ARMSTRONG: Cela est très bien, peut-être, à votre point de vue, mais ce sont les gens d'Ontario qui utiliseront le charbon et il leur faut signer un contrat pour quelque cinq cent mille tonnes.

M. CANTLEY: Mon point de vue est assez large pour couvrir tout cela.

Le PRÉSIDENT: Le docteur Camsell, je crois, peut vous fournir des renseiguements sur ce point, monsieur Armstrong.

Le TÉMOIN: Dans la déclaration que j'ai faite se trouve le renseignement suivant: "Du charbon de bonne qualité pour les usages domestiques, de la houille semi-grasse, est produit en grandes quantités par les houillères de Coalspur, Saunders, et Lethbridge; les houillères de Drumheller et de Tuber produisent de la houille pour usage domestique. D'autres houillères produisent du charbon de bonne qualité en quantités moindres.

M. Armstrong:

Q. Lesquelles?—R. D'autres houillères, d'autres sortes de houille.

Q. De la houille de bonne qualité pour les usages domestiques?—R. Oui. La question suivante est celle-ci: "Perte en poids de certains charbons de l'Ouest lorsqu'ils sont exposés à l'air." Je ne puis, je pense, résumer ceci. Je ferais mieux de vous passer le mémoire tout entier, si vous le voulez bien.

Le PRÉSIDENT: Est-ce nécessaire? On l'incluera dans le compte rendu.

M. FLEMMING: Disons qu'il a été lu.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Le TÉMOIN: Question n° 6: "Houillères de la côte occidentale du Cap-Breton."

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Ce mémoire est-il long?—R. Non, une page et demie seulement.

Q. Pouvez-vous en donner un résumé bref?—R. "Houillères du Cap-Breton, non sous le contrôle de la *British Empire Steel Corporation.* PORT-HOOD Réserve probable: une veine d'un pied d'épaisseur, sur terre, superficie trois milles carrés, réserve probable 3 millions de tonnes métriques." Les chiffres que je vous ai communiqués sont tirés du rapport des Ressources houillères du monde. "Une veine, 6 pieds d'épaisseur, marine; étendue, deux milles carrés; réserve probable, 12 millions de tonnes métriques. La réserve réelle n'a apparemment pas été établie. MABOU: Réserve réelle: deux veines, six et sept pieds, un mille carré, marine, 12 millions de tonnes métriques.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud): Il n'est pas nécessaire, je pense, de revoir le tout.

Le Président: On l'aura dans le compte rendu.

Le Témoin: Voici la sixième question: "Bills soumis au Congrès américain relativement à l'embargo sur l'anthracite." Plusieurs bills ont été présentés au Congrès des Etats-Unis relativement à l'embargo." En 1922, une résolution fut présentée dans la Chambre des Représentants demandant qu'ordre soit donné au distributeur du combustible de faire rapport à la Chambre des Représentants sur la quantité d'anthracite expédiée au Canada et dans d'autres pays étrangers depuis le 22 septembre 1922, et la proportion que ces expéditions représentent relativement à la production totale de l'anthracite aux Etats-Unis depuis cette date. Et aussi sur l'avantage d'imposer l'embargo sur l'exportation de l'anthracite au Canada et dans les autres pays étrangers jusqu'à ce que l'on ait vu à l'approvisionnement des consommateurs américains."

M. Cantley: Ces bills sont assez nombreux, je crois, et forment un dossier volumineux. Je demanderai au docteur d'être assez bon de donner un résumé de ces bills et d'en donner le nombre de sorte que les intéressés consultent les originaux.

M. Armstrong: Monsieur le Président, le colonel Cantley, je pense, désire verser tous ces documents au compte rendu.

Le Président: Oh! sans doute; tous seront publiés comme annexe au rapport. Nous passons simplement en revue ce qui paraîtra dans le rapport.

Le Témoin: Septième question: "Production du charbon par homme par jour."

M. Armstrong: Cela sera également versé au compte-rendu?

Le Président: Oui.

Le Témoin: Voici un tableau qui indique la production par provinces, dans la Saskatchewan, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Alberta, la Colombie-Anglaise et le Yukon pour les années 1921, 1922, 1923, 1924, et 1925.

Le Président: C'est un tableau qui paraîtra dans le rapport.

Le Témoin: Question huit: "Charbons sans fumée de la Virginie." Ces charbons viennent surtout du district de Pocahontas dans la Virginie occidentale et sont importés au Canada où ils font concurrence aux combustibles domestiques comme l'anthracite et le coke. Vous avez demandé le prix de détail de ce charbon à Toronto. Le prix de détail a atteint à Toronto, en février de cette année, un prix de $14 la tonne, mais le prix actuel...

Le Président:

Q. Avez-vous les prix des années précédentes?—R. Le prix actuel est de $12 la tonne. Non, je ne les ai pas, car ce n'est que récemment que l'importation de ce charbon a pris des proportions importantes. A Winnipeg, la houille de Pocahontas se vend aujourd'hui $15 la tonne, livrée dans la cave des consommateurs dan toutes les parties de la ville. La production de ce charbon dans la Virginie occidentale atteint quelque 40 millions de tonnes par année.

M. Bury:

Q. Avant de passer à autre chose, docteur, voulez-vous nous dire si l'on expédie beaucoup de ce charbon à Winnipeg? Nous croyions que l'Ouest monopolisait le marché de Winnipeg pour ce qui est du charbon domestique?—R. Ce charbon ne sert pas uniquement aux usages domestiques, mais on l'emploi pour le chauffage des chaudières et c'est pourquoi il est difficile de déterminer la quantité qui entre au Canada pour les usages domestiques.

M. Armstrong:

Q. On transporte ce charbon à Winnipeg sur des navires qui prennent leur cargaison aux ports des Lacs, à Port-Arthur?—R. A Port-Arthur, oui.

Q. Puis par voie ferrée?—R. Oui. En 1923, on en a vendu 160,000 tonnes aux consommateurs ontariens; c'est-à-dire, pour les usages domestiques.

Le Président:

Q. Quand l'a-t-on importé pour la première fois dans l'Ontario?—R. Je ne saurais le dire.

Q. Avez-vous d'autres chiffres que ceux que vous avez donnés?—R. Non. Au cours de la même année, les consommateurs de Québec en ont acheté 21,000 tonnes pour fins domestiques; en 1924, les consommateurs d'Ontario en ont acheté 239,000 tonnes et ceux de Québec 106,000. Nous n'avons aucunes données quant aux quantités vendues à Winnipeg.

M. Bury:

Q. Si c'est de la houille grasse que l'on vend pour les fins domestiques et pour le chauffage des chaudières, est-ce que cette houille ne dégage pas beaucoup de fumée ni de suie, ce dont est exempte la houille sans fumée parce que ses parties volatiles sont d'environ 15 p. 100.

Q. Est-elle exempte de ces défauts?—R. Oui. La question suivante porte sur les "Syndicats du charbon aux Etats-Unis". Les renseignements que j'ai ici sont tirés des publications commerciales qui s'occupent du charbon aux Etats-Unis. Il y a plusieurs syndicats très importants de compagnies qui font le commerce du charbon.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous des renseignements sur la formation du dernier syndicat qui comprend environ quinze houillères?—R. Je vois que le premier sur la liste que j'ai ici est un syndicat qui comprend dix-neuf compagnies avec un capital de $10,700,000.

Q. Ce n'est pas celui dont je veux parler.—R. Les dix-neuf compagnies dans ce cas sont aux environs de Pittsburg.

M. Bury:

Q. Quand ce syndicat a-t-il été formé?—R. J'ignore.

Le Président:

Q. Les compagnies de charbon ont une tendance à se former en syndicats aux Etats-Unis, n'est-ce pas docteur?—R. Oui, cette tendance existe à cause de la situation actuelle du commerce du charbon aux Etats-Unis; la concurrence est active et il y a nécessité de réduire le coût et de multiplier les marchés.

Q. Est-ce là le résultat d'une surproduction?—R. Je ne saurais répondre directement à cette question, mais je dirai ceci: le secrétaire Hoover a fait une déclaration, il y a un peu plus d'un an, disant que les houillères des Etats-Unis étaient outillées pour produire quelque huit cents millions de tonnes de charbon, tandis que les marchés alors ne pouvaient absorber qu'environ quatre cents millions de tonnes, de quatre à cinq cents millions de tonnes. C'est là une des causes de l'amalgamation des compagnies et de la nécessité de réduire le coût.

Q. Dans le cas de ces syndicats dont vous venez de parler, certaines houillères sont nécessairement fermées?—R. Plusieurs d'entre elles ont déjà été fermées. Voici la question suivante: "Prix moyens du charbon canadien à l'entrée de la mine." J'ai tiré du rapport de l'*Office fédéral de la Statistique* des chiffres qui indiquent les prix dans les différents districts de la Nouvelle-Ecosse, comprenant le Cap-Breton, Cumberland, Inverness et Pictou et la moyenne pour la province de la Nouvelle-Ecosse. Ceci comprend le charbon tout-venant, le charbon criblé et le charbon menu pour les années 1923, 1924 et 1925; j'ai les mêmes renseignements pour le Nouveau-Brunswick, la Saskatchewan, la Colombie-Anglaise et

l'Alberta; tout est présenté sous forme de tableaux. La dernière question porte sur les Sources d'approvisionnement."

Q. C'est là le plan que vous aviez la première fois que vous avez comparu? —R. Oui. (Voir p. 342a).

Q. Nous avions décidé d'insérer ce plan au compte rendu.—R. Cette carte indique la quantité de charbon produite au Canada, la quantité que l'on importe des Etats-Unis et les provinces qui importent du charbon; le charbon importé de Grande-Bretagne; la quantité de charbon exporté du Canada; la dernière colonne indique la réserve pour la consommation au Canada. L'anthracite est séparé de la houille grasse sur la carte. Ce sont là les questions que l'on avait posées; j'ai répondu à toutes, je crois.

M. BURY: Si le docteur Camsell veut bien présenter cela comme son rapport, nous pourrions l'insérer tout entier.

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela. Quelqu'un voudra-t-il soumettre une motion à l'effet que les données du docteur Camsell soient insérées dans le rapport du Comité?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: M. Jelliff a donné lecture d'une partie du témoignage du docteur Camsell et a demandé la permission de poser quelques questions au docteur afin d'éclaircir certains points.

M. JELLIFF: Je ne veux pas abuser trop du temps du Comité, surtout pour contredire les déclarations du docteur Camsell. Je veux dire simplement que le problème du combustible, du manque de combustible existe dans l'Ontario. Dans l'Alberta, le problème est de trouver un marché, car nous produisons ou pouvons produire une quantité énorme de charbon, mais nous n'avons pas de marché.

Le PRÉSIDENT: Parlez-vous de la houille grasse?

M. JELLIFF: Le problème consiste à mettre les deux en communication. J'ai demeuré dans la circonscription de Lethbridge où nous croyons avoir,—naturellement chacun croit que ce qu'il possède est ce qu'il y a de mieux au monde—, le meilleur charbon domestique ou houille semi-grasse de la province. Je n'ai pas l'intention de critiquer les autres houillères de la province, mais simplement appeler votre attention sur ce fait. Maintenant, je crois comprendre, à la suite probablement des travaux du Comité, que l'on tentera l'expédition de certaines quantités de charbon par voie ferrée et par eau de l'Alberta en Ontario et il me semble qu'en choisissant les différentes houillères de la province, une bonne partie du charbon devrait être tirée du district de Lethbridge. Mon ami, M. Coote, aussi, je pense, qui est ici présent, est d'avis que la houillère de sa circonscription, celle de MacLeod, ne devrait pas être oubliée. Je veux faire une déclaration devant le Comité relativement à la qualité de notre charbon. J'ai reçu une déclaration du *Board of Trade* de Lethbridge et je désire la communiquer au Comité.

M. BURY: Je vois que M. Jelliff désire faire une déclaration devant le Comité et je propose que son témoignage soit recueilli de la façon ordinaire, et soit inséré au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le désire, c'est très bien.

M. BURY: Je veux dire qu'il a une déclaration à faire et que cette dernière devrait figurer dans le compte rendu. Je propose qu'il soit entendu comme témoin, de la façon ordinaire.

La motion est adoptée.

M. JELLIFF: Je désire soumettre un autre état qui contient des analyses du charbon du district de Lethbridge. Je veux l'expliquer très brièvement afin de comparer l'analyse avec celle des charbons des autres districts. Par exemple, la valeur calorifique du charbon de la région d'Edmonton, d'après cette analyse, est de 8630.

M. BURY: Quelle est cette analyse?

M. JELLIFF: Je ne saurais dire d'où elle vient. Je l'ai comparée, monsieur le Président, avec les résultats de l'analyse que l'on trouve dans le rapport de la commission de l'Alberta sur le charbon, en 1925.

M. BURY: C'est là la difficulté, monsieur Jelliff.

M. JELLIFF: Et ces chiffres correspondent à peu près à ceux de cette analyse.

M. BURY: M. Jelliff ne peut donner son propre témoignage sur ce point.

M. JELLIFF: Je puis trouver qui a fait les analyses.

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Relativement au choix des houillères d'où le charbon sera expédié dans l'Ontario, le Comité, je crois, ne devrait pas exprimer d'opinion; il appartient au gouvernement de l'Alberta de faire ce choix.

M. JELLIFF: Un des membres du Comité, M. Armstrong, je pense, demandait, il y a quelques instants, des renseignements sur la qualité de ces charbons.

M. MACDONALD (Cap-Breton-Sud): Cela se peut, mais nous n'avons rien à faire avec le choix du charbon qui sera expédié.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous voulez, monsieur Jelliff, c'est d'insérer au compte rendu une déclaration sur la qualité du charbon d'une houillère dont il n'a pas été question devant le Comité?

M. JELLIFF: Je veux exposer les résultats de l'analyse du charbon de Lethbridge.

M. BURY: La difficulté vient de ce que les renseignements ne sont pas de vous.

M. JELLIFF: Cela est absolument vrai, mais il m'est facile de télégraphier et d'obtenir le nom de l'autorité.

M. BURY: Je doute que vous puissiez en agir ainsi. Comme membre du Comité, je désire déclarer que Lethbridge sera traitée sur le même pied que les autres parties de la province. A mon sens, il appartient à l'Alberta de choisir les houillères d'où les expéditions seront faites. Cela pourrait avoir pour effet de laisser de côté entièrement la houillère d'Edmonton.

M. JELLIFF: Je ne dirais pas cela, monsieur Bury. Ce n'est pas du tout ce que je veux dire. Je veux dire simplement que dans cette tentative d'expédition qui sera faite, à mon sens, la province tout entière devrait être représentée. Il peut se faire que le charbon de Lethbridge souffre moins de la manutention, qu'il s'effrite moins, et soit considéré le meilleur par les gens de l'Ontario. Si on inclut une quantité de charbon de Drumheller dans ces expéditions, même si le charbon de Lethbridge semble un peu meilleur, la moyenne de notre charbon serait améliorée et nous serions plus sûrs de trouver un marché pour le charbon de l'Alberta dans l'Ontario. Puis-je faire remarquer que l'on a fait certaines expéditions l'an dernier dans l'Ontario, et si je ne me trompe, on en a expédié d'un seul district, et en somme il y eut mécontentement dans le reste de la province, dans votre région, monsieur Bury, aussi bien que dans la nôtre.

M. BURY: La raison fut celle-ci: on l'a expédié de ces houillères parce qu'elles se trouvaient à proximité de la voie du *C.N.R.*, et c'est pourquoi il y eut entente avec ce chemin de fer pour ces expéditions; il n'y eut aucune entente avec le Pacifique-Canadien. C'est pourquoi les expéditions furent faites des houillères situées à proximité du *C.N.R.*

Débat.

M. JELLIFF: Monsieur le Président, puis-je faire une déclaration en réponse à mon honorable ami? Mes remarques ne se rapportent qu'à des expéditions par voie ferrée et par eau pour l'Ontario. Je sais ce qui en est au point de vue du Pacifique-Canadien; j'ai vu les gens de ce chemin de fer et si ces expéditions se font, le Pacifique-Canadien, je crois, est disposé à tenter l'entreprise aux mêmes conditions que le réseau National du Canada, de sorte que Lethbridge aura l'occasion d'avoir sa part des expéditions. Je veux souligner la qualité du charbon, que l'on n'a pas encore exposée devant le Comité, donner les résultats de l'analyse et la valeur de ce charbon devant le Comité. Ces données, j'en suis sûr, intéressent votre Comité.

[Dr Camsell.]

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une question au docteur Camsell? La houillère dont parle M. Jelliff est-elle comprise dans votre rapport?

Débat.

M. JELLIFF: Tout ce que je désire, c'est d'insérer cette analyse dans le compte rendu. Je puis facilement télégraphier aux intéressés pour savoir qui a fait l'analyse, afin de satisfaire mon ami (M. Bury). Il dit que le docteur Camsell a parlé élogieusement de Lethbridge, et si tel est le cas, on ne devrait pas s'opposer à ce que l'analyse soit inscrite au compte rendu.

De plus, je désire placer au compte rendu l'analyse du charbon que l'on donne ici; c'est le second tableau, je pense, du rapport de la commission sur le charbon, sur le charbon de l'Alberta, de 1925. C'est tout ce que je voulais faire ici. Je désirais, naturellement, m'assurer que ces districts eussent leur part des expéditions comme les autres, et je n'ai nullement l'intention de critiquer les autres districts de ma province que j'aime autant que M. Bury. Nous voulons trouver un marché pour le charbon de l'Alberta, et envoyer dans l'Ontario un charbon qui donnera satisfaction aux gens de cette province, afin d'assurer la permanence de ce marché. Peu importe d'où le charbon est tiré. C'est tout ce que je désirais déclarer. Je vous remercie.

Débat.

Le PRÉSIDENT: Docteur Camsell, avez-vous une analyse du charbon dont on vient de parler?

M. CAMSELL: Oui. La houillère *Highwood*, dont a parlé M. Coote, se trouve dans les régions montagneuses de l'Alberta, vers la source de la rivière Highwood. Dans cette région, on trouve une zone des charbons les plus anciens de l'Alberta qui s'étend vers le nord-ouest, vers la voie du Pacifique-Canadien; cette zone contient du charbon de haute qualité, bien qu'elle ne soit pas en exploitation; peu de travaux ont été exécutés dans cette région, je crois. L'analyse moyenne du charbon du Cat-Creek, tributaire de la rivière Highwood, est comme suit: Humidité, environ 1 p. 100; cendre, environ 8 p. 100; matières volatiles, environ 16 p. 100; carbone fixe, environ 75 p. 100.

M. CANTLEY: C'est là du charbon de qualité exceptionnelle, et cela indique que nous avons dans ce pays des réserves énormes de combustible de première qualité. C'est là une question très importante.

Débats.

M. COOTE: Je ne veux pas trop retenir le Comité. Je désire vous remercier pour avoir demandé ce renseignement au docteur Camsell. Vous verrez, j'espère, que c'est là le meilleur charbon dont il a été question devant ce Comité. Le gérant de l'hôtel *Yale* a dit qu'il avait brûlé une charge de camion de ce charbon qu'on lui avait apportée pour expérimentation. Cette région est située à environ 45 milles du chemin de fer, mais ce serait très facile de la raccorder par chemin de fer, parce que celui-ci peut suivre la rivière Highwood jusqu'à la mine. Le motif pour lequel je désirais communiquer cette question au Comité était que si nous devions nous lancer dans l'exécution d'un projet dispendieux, il n'y a pas de doute que la province d'Ontario exploiterait ce gisement, vu qu'il a une teneur si faible en humidité et que son exploitation serait rémunératrice. Je pense que le Comité devrait étudier ce gisement de même que le gouvernement albertain.

J'ai remis à M. Armstrong un mémoire préparé par le gérant de l'une des plus importantes compagnies propriétaires de mines de charbon dans la région du pas du Nid-de-Corbeau. On y produit du charbon bitumineux. Je n'ai pas d'opinion à exprimer au Comité à ce sujet. Je puis dire qu'à l'heure actuelle dans la région productrice du pas du Nid-de-Corbeau, où l'on exploite du charbon bitumineux, celui-ci est d'une grosseur pouvant se comparer avec l'anthracite pérat (egg), et on le vend dans diverses localités de l'Ouest. Le gérant d'une compagnie productrice de charbon, lors de son passage ici il y a deux mois, m'a dit croire à la possibilité de l'amener dans l'Ontario et de le vendre concurremment à l'anthracite, si le taux du frat convenait. C'est simplement une preuve de plus de

l'approvisionnement de charbon. Je ne désire pas exprimer mon opinion quant à sa valeur comme charbon domestique, mais on me dit qu'il le vend concurremment au charbon domestique venant d'autres régions du Canada.

M. JELLIFF: Dois-je comprendre que cette analyse (l'indiquant) n'est pas admissible?

Le PRÉSIDENT: Nous allons l'accepter à la condition que vous nous donniez les noms de vos autorités?

Débat.

M. BURY: Cela se trouve à la page 28 du rapport de la *Alberta Coal Commission*, de 1925.

M. JELLIFF: Et puis, cette autre analyse. . .

M. BURY: Je m'y oppose.

M. JELLIFF: Elle provient—et j'en ai pris note—du comité du charbon du *Board of Trade* de Lethbridge.

M. NEILL: Pourquoi ne pas l'inscrire telle qu'elle est censée être, une analyse provenant du *Board of Trade* de Lethbridge?

Le PRÉSIDENT: Je ne puis voir aucune objection à cela. Elle sera admise ainsi.

On rappelle CYRUS-P. HOTCHKISS:

Le Président:

Q. Monsieur Hotchkiss, vous deviez continuer votre déposition sur le charbon domestique?—R. Oui, monsieur.

M. HOWDEN: Monsieur le Président, avant que M. Hotchkiss ne commence, si vous voulez me permettre, j'aimerais à éclaircir un point qui nous a été soumis aujourd'hui relativement au message envoyé concernant le charbon canadien expédié aux Etats-Unis, ostensiblement en douane, ou non. Je crois que M. Hotchkiss s'est occupé de certaines recherches, et si je ne me trompe, le rapport qu'il donne contredit celui reçu par le colonel Cantley.

Le PRÉSIDENT: Il va le citer dans le courant de sa déposition.

M. JELLIFF: Pouvez-vous m'accorder encore quelques instants, monsieur le Président? Je constate que ce tableau que je vous ai remis est extrait de l'ouvrage "Analyse du charbon de l'Alberta", par Edgar Stanfield, Robert-T. Hollie et William-P. Campbell. Il se trouve à la page 37 de ce rapport. J'aimerais à le substituer à la place de celui que j'ai déjà soumis.

Le PRÉSIDENT: Cela peut se faire.

	Région de Lethbridge					
Provenance des échantillons	District A Voir carte à la page 36			District B Voir carte à la page 36		
Classification ordinaire	Sous-bitumineux*			Sous-bitumineux*		
	Typique	Max.	Min.	Typique	Max.	Min.
Analyse approximative—						
Humidité %	10·2	10·9	9·2	10·3	11·2	9·6
Cendres %	9·3	10·7	7·7	13·3	14·9	11·7
Matières volatiles %	35·8	37·7	34·8	35·5	37·0	34·3
Carbone fixe %	44·7	46·0	43·3	40·9	42·8	39·7
Valeur calorifique, B.T.U. bruts par liv.	10,980	11,230	10,840	10,560	10,820	10,300
Humidité dans le charbon séché à l'air %	7·1	7·3	7·0	7·4	8·5	6·3
Soufre %	0·6	0·7	0·6	1·0	1·4	0·7
Prop. de combustible	1·25	1·35	1·20	1·15	1·20	1·10
Non cokéfiable	Non cokéfiable			Non cokéfiable		
Nombre des échantillons	16+50			8+0		

Il faut consulter les notes à la page 18 afin de comprendre la signification des analyses.
*La section provinciale des Mines classifie cette houille comme étant domestique.

[Dr Camsell.]

Le PRÉSIDENT: M. Hotchkiss va témoigner maintenant sur la houille qui entre aux Etats-Unis en douane.

Le TÉMOIN: Si vous désirez que je commence par cela, monsieur le Président. J'ai obtenu virtuellement les mêmes renseignements de M. Mahoney que M. Cornell, et je crois, du moins j'interprète ma réponse autrement que le colonel Cantley. Je ne tiendrais pas à soulever une discussion et cela me répugnerait beaucoup, mais ma réponse est susceptible de différentes interprétations. J'ai télégraphié comme suit à M. Mahoney:

> Veuillez aviser par télégramme quels sont les règlements de la douane en vigueur relativement au charbon étranger reçu pour les soutes. Est-ce que l'on peut expédier le charbon étranger aux ports des Etats-Unis et l'y garder pour approvisionnement futur par les navires de long cours?

et il m'a répondu comme suit:

> Reçu votre télégramme du 16. En l'absence de M. Mahoney, j'ai soumis la question aux douanes américaines et on m'a dit que l'on pourrait expédier du charbon étranger aux ports des Etats-Unis pour l'approvisionnement futur des navires de long cours, en vertu de l'article 1548 de la loi du tarif des Etats-Unis. Il n'y a pas d'autres règlements en vigueur.
>
> (Signé) AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

M. CANTLEY: C'est exactement la même réponse que l'autre.

Le TÉMOIN: J'ai cherché l'article 1548 qui se lit comme suit:

> Article 1548, Charbon, anthracite, bitumineux, charbon menu et schiste; coke; composition employée pour combustible dans laquelle le charbon ou le poussier est la partie constituante ayant la valeur principale, qu'il soit en briquettes ou autre forme: Pourvu que si un pays, une dépendance, une province, ou autre subdivision de gouvernement impose un droit sur tout article énuméré dans cet alinéa, lorsqu'il est importé des Etats-Unis, un droit égal soit imposé lorsque cet article entrera aux Etats-Unis venant de ce pays, dépendance, province, ou autre subdivision de gouvernement.

J'ai interprété cet article comme étant un arrangement réciproque concernant le droit sur le charbon.

M. FLEMMING: Seulement il ne comporte pas de réciprocité.

M. BURY: Voici quel est le point important de la question: "Quelle est la limite de l'application du principe de réciprocité?" Permet-il l'entrée en douane? C'est le principe général qui s'applique à l'entrée de la houille dans les ports.

Le TÉMOIN: Ceci, monsieur Bury, est réellement une discussion académique partiale, vue que les ports des Etats-Unis ne reçoivent pas de houille dans ce but.

M. Bury:

Q. On ne reçoit pas de houille canadienne pour les soutes?—R. Non.

Débat.

Le TÉMOIN: Peut-être que le Comité serait intéressé à l'obtention de quelques autres renseignements supplémentaires précis concernant l'approvisionnement de houille par les vaisseaux de long cours. J'ai demandé des renseignements sur ce sujet il y a quelque temps, et comme la *British Empire Steel Corporation* est virtuellement l'unique compagnie fournissant la houille canadienne pour l'approvisionnement des vaisseaux, je lui ai demandé si...

M. Cantley:

Q. Où?—R. Pour les vaisseaux de long cours?

Q. Où?—R. Dans les ports canadiens.

Q. Non, il y a d'autres compagnies qui fournissent la houille, tant dans la région de Pictou que dans celle du Cap-Breton.—R. J'ai renoncé à savoir si l'arrangement était réciproque ou non, monsieur.

Q. Je le sais, mais j'ai compris que vous aviez dit que Montréal et Québec étaient les seuls endroits où...—R. Oh! non.

Q. Ou que la *British Empire Steel Corporation* est la seule qui fournit la houille aux navires de long cours.—R. Je dis qu'elle fournit la plus grande partie de la houille canadienne.

Q. Très bien, cela m'agrée.—R. Je croyais que c'était peut-être les renseignements les plus sûrs quant aux quantités fournies. Elle m'a répondu en ces termes: "Ce qui suit représente la moyenne du tonnage annuel de la houille livrée aux vaisseaux étrangers en partance dans les ports canadiens de l'Est. Sydney et Louisbourg, 125,000 tonnes de houille canadienne exclusivement. Halifax, 81,400 tonnes, houille canadienne; 7,000 tonnes de houille étrangère. Saint-Jean, 31,680 tonnes de houille canadienne, 320 tonnes de houille étrangère. Dans les ports du Saint-Laurent, 75,000 tonnes de houille canadienne et 25,000 tonnes de houille américaine. Ce qui fait un total de 319,080 tonnes de houille canadienne et 32,920 tonnes de houille américaine."

Q. Quelle est la proportion de houille américaine?—R. 32,920 tonnes. La circulaire 364-C du ministère des Douanes traite de cette houille. Elle stipule que le patron du navire doit fournir un certificat montrant que la houille dédouanée est nécessaire et doit servir aux fins auxquelles elle est destinée.

M. Armstrong:

Q. Cela veut dire que 32,000 tonnes servent à l'approvisionnement des vaisseaux au Canada?—R. Sur les vaisseaux océaniques.

Q. De charbon étranger?—R. Oui, sur les océaniques.

M. MacDonald:

Q. Est-ce que le droit sur cette houille est perçu et puis remboursé?—R. Non, monsieur.

Q. Ou bien si elle est gardée en douane?—R. Oui.

Q. Le colonel Cantley nous a dit que vous étiez obligés de payer la douane en entrant aux Etats-Unis?—R. Bien entendu, cela ne se fait pas; je crois que vous disiez qu'il n'y avait pas de règlements obligeant de l'entreposer aux Etats-Unis.

M. CANTLEY: Des règlements par lesquels on peut effectuer un remboursement, de sorte qu'effectivement cela ne se fait pas.

Le TÉMOIN: La houille arrive en douane et elle est retirée sur un certificat venant du patron du vaisseau.

M. Bury:

Q. Et puis on effectue le remboursement de la douane?—R. Non, la douane a été payée; la houille entre en douane.

M. CANTLEY: Il faut produire l'argent et il n'y a pas de règlement permettant le remboursement. La quantité est plus faible que je ne le croyais, si les chiffres sont exacts, et il est inutile que j'exprime des doutes à leur sujet, mais je crois que la quantité est bien plus faible.

Le TÉMOIN: On emploie des quantités considérables de houille étrangère sur les eaux intérieures et l'on ne devrait pas confondre cela avec la houille des vaisseaux à long cours.

M. Armstrong:

Q. Sur laquelle la douane n'est pas payée?—R. Oui, monsieur, sur laquelle la douane n'est pas payée.

M. Flemming:

Q. Voulez-vous avoir la bonté d'expliquer davantage votre déclaration, elle est très intéressante.—R. Je crois, par exemple, que la *Canada Steamship Lines* s'approvisionne, à Port-Colborne et à Montréal, de houille qui est entrée en douane.

Le Président:

Q. Connaissez-vous d'autres ports où la houille est apportée et entrée en douane?—R. Pas d'autres que ceux que j'ai mentionnés.

M. Cantley:

Q. Dois-je comprendre, d'après ce que vous avancez, que les compagnies de navigation intérieure sur les Grands Lacs et qui exploitent des vaisseaux sur le Saint-Laurent en amont de Montréal, peuvent importer de la houille américaine et s'en approvisionner sans payer de douane?—R. Oui, monsieur.

Q. Alors s'il en est ainsi, cette quantité de 33,000 tonnes serait énormément augmentée?

M. MacDonald: Cela ne concerne que la *British Empire Steel Corporation.*

Le Témoin: Je parlais des vaisseaux de long cours, monsieur.

M. Bury:

Q. Avez-vous une idée de la quantité employée sur les Grands Lacs?—R. Je crois qu'elle est très considérable, monsieur; j'hésite à vous donner les chiffres, parce que je n'en ai pas la confirmation.

M. Bury: Bien, mais notre ministère devrait savoir si cette houille entre en douane?

M. Cantley: C'est tout à fait nouveau pour moi. S'il en est ainsi, cela rend la question plus sérieuse que je ne me figurais, et franchement parlant, je suis d'avis que c'est injustifiable.

M. Bury: Ne croyez-vous pas que nous devrions consigner cela au procès-verbal et faire une recommandation?

M. Cantley: Si c'est exact, c'est de toute importance; cela devrait être consigné très clairement.

Le Témoin: Il y a ce point à se rappeler à ce sujet, monsieur. Je comprends que l'on a fait une demande formelle il y a quelque temps afin de régulariser la question de l'approvisionnement de houille par les vaisseaux de long cours. Je crois que l'on n'a pas demandé cela dans le cas de la navigation intérieure parce que l'on a réalisé que si ce privilège était retiré, ces vaisseaux s'approvisionneraient outre-lacs.

M. Flemming: Qu'ils s'approvisionnent outre-lacs.

Le Témoin: Il y a certains avantages à les laisser s'approvisionner au pays.

M. Bury:

Q. Vous dites que si on leur retirait ce privilège, ils s'approvisionneraient outre-lacs. Quel avantage trouvent-ils à s'approvisionner de ce côté-ci à l'heure actuelle? Ce ne doit pas être sans motif qu'ils ne s'approvisionnent pas outre-lacs maintenant, où se trouve la houille?—R. Il y a un avantage.

M. Bury: Très bien, j'aimerais savoir en quoi il consiste.

M. Cantley: Cela s'explique par une raison très pratique.

M. Bury: Eh bien! faites-nous la connaître.

M. Cantley: Par exemple, un cargo, qui transporte des balles de marchandises doit avoir certains ports d'escale. Il suit un horaire, il s'arrête à un port telle ou telle journée, puis le lendemain et encore le surlendemain. Le fait d'obliger ces vaisseaux à parcourir deux ou trois cents milles afin de s'approvisionner de charbon de l'autre côté des Lacs signifierait pour eux une grosse perte de temps. Il leur faut cent tonnes à un certain endroit; ils y font escale une certaine journée et il leur faut une autre centaine de tonnes. A leur arrivée, ils remplis-

sent leurs soutes. On peut charger un cargo de quatre mille tonnes de houille et faire de ce côté-ci un amoncellement de la même quantité. A même ce monceau il s'approvisionne à bien moins de frais que si on le détournait de sa route et si on lui faisait traverser l'un des Grands Lacs pour aller chercher deux cents ou cinq cents tonnes, selon sa capacité. Il faudrait qu'il s'écartât de sa route encore une fois, qu'il traversât afin de recueillir de petites quantités, tandis qu'actuellement il peut apporter dans un endroit cinq mille tonnes et le même quantité dans un autre.

M. Bury:

Q. Voici ce que je veux savoir: les navires ne se rendront pas dans les ports américains, après que cette concession leur aura été retirée, à moins d'y trouver un avantage au moins aussi grand en comparaison des ennuis que présente l'approvisionnement aux Etats-Unis?—R. Non, ils paieront la douane et ne consommeront pas de houille canadienne. Je crains que sur une proportion considérable de ce tonnage, ils seraient obligés de payer la douane. Les intéressés n'ont pas étudié la question des eaux intérieures, parce qu'ils n'ont pas cru qu'elle leur serait d'un grand secours et serait seulement une cause de frais supplémentaires pour les compagnies de navigation.

M. CANTLEY: De fait, le Gouvernement leur accordait une indemnité égale à la douane en comparaison des autres gens qui la paient sur la houille consommée.

M. Armstrong:

Q. Ne serait-il pas possible d'obtenir par ce moyen la quantité de charbon consommé?—R. Je le crois, monsieur.

Q. Nous obtiendrions ce renseignement des douanes, n'est-ce pas?—R. Oui.

M. CANTLEY: Je crois que l'on devrait consigner la déposition à ce sujet; elle est d'une importance capitale.

Le PRÉSIDENT: Nous allons obtenir ces chiffres, monsieur Cantley?

M. CANTLEY: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Nous les obtiendrons du bureau des statistiques ou des Douanes.

Le TÉMOIN: J'ai compris que le Comité désirait que je continue mon témoignage au sujet de la houille domestique. Comme vous avez reçu, depuis que j'ai été sur la sellette, un grand nombre de dépositions, je ne veux pas répéter ce qui a déjà été dit. Je vous ai raconté très brièvement le sommaire compilé par la commission du combustible, concernant notre position, il y a quelques années. Tous nos concitoyens croyaient que l'Ontario désirait une source sûre d'approvisionnement de bon combustible domestique à des prix raisonnables. Nous avons cru que, par la construction de cokeries dans divers centres, nous pourrions probablement les approvisionner à meilleur compte de combustible que par tout autre moyen, et conséquemment, nous avons retenu les services d'un expert très compétent dans la construction des fourneaux à coke, afin d'examiner à fond notre situation, et faire ce que l'on pourrait appeler le relevé commercial des conditions existant dans les divers centres. Notre rapport a été publié et vous l'avez sans aucun doute, vu. Nous avons, depuis ce temps, essayé ou avons encouragé l'édification de débouchés pour le coke par le moyen de la propagande. Nous croyons que si l'on établissait des débouchés suffisants, les capitalistes s'intéresseraient assez à cette entreprise pour y placer des fonds pour la construction de ces cokeries. Nous nous sommes particulièrement intéressés aux possibilités de l'emploi de la houille des provinces maritimes pour en faire du coke et nous avons fait quelques investigations dans ce sens. Je puis dire en peu de mots que les résultats de nos investigations nous ont convaincus que la houille des provinces Maritimes convient très bien à la cokéfaction pour usage domestique, et que partout où on peut le faire venir afin de concurrencer la houille importée, le pays trouverait à son avantage d'encourager son usage. L'usine de Hamilton

a été établie à peu près dans le même temps où nous avons commencé nos travaux, et comme résultat de l'augmentation dans la consommation du coke au cours des deux ou trois dernières années, elle fait plus que doubler son rendement actuellement. On a établi d'autres cokeries ailleurs au Canada central et notre seule crainte c'est que l'on en installe de l'autre côté de la frontière et que l'on en expédie le coke pour répondre à notre demande, au lieu d'établir des cokeries en ce pays.

Le Président:

Q. Et employer naturellement de la houille américaine?—R. Oui, monsieur.

M. Cantley:

Q. Puis-je vous poser une question? Savez-vous qu'une cokerie est établie à Rochester, New-York, et qu'en connaissez-vous?—R. On en a établi une. J'ignore si elle est terminée ou non; je crois qu'elle l'est.

Q. Oui, elle fonctionne.—R. On en a construit un certain nombre partout aux Etats-Unis depuis les quelques dernières années.

Q. Elles se trouvent immédiatement de l'autre côté des Grands Lacs?—R. Oui, et je suis quelque peu au courant de leur fonctionnement.

M. Armstrong:

Q. Connaissez-vous quelques autres cokeries, les avez-vous vues fonctionner?—R. J'en ai vu plusieurs, monsieur.

Le Président:

Q. Est-ce que le coke remplace généralement l'anthracite aux Etats-Unis, là où on fait usage habituellement de l'anthracite comme combustible pour le chauffage domestique?—R. Je dirais qu'il concurrence dans une grande mesure l'anthracite.

Q. Son usage se répand de plus en plus?—R. Oui. Je dirais aussi que le rendement d'une tonne de coke peut se comparer avantageusement à celui d'une tonne d'anthracite américain, et que l'on devrait le produire à un coût qui permettrait de le vendre de deux à quatre dollars de moins que le prix dominant de l'anthracite.

Q. Est-ce que l'on importe des quantités considérables de coke américain dans l'Ontario?—R. Des quantités considérables, monsieur. Je sais que l'on fait plus que doubler le rendement d'une cokerie à Buffalo et je crois qu'elle est destinée à répondre à la demande de plus en plus forte venant de l'Ontario.

M. MacDonald (Cap-Breton-Sud):

Q. Que dites-vous de la région de Hamilton? Est-ce que toute sa production suffit à la consommation locale; est-ce qu'elle fournit beaucoup de coke pour usage domestique?—R. La plus grande partie; je crois qu'environ les quatre cinquièmes du coke produit à Hamilton servent aux usages domestiques.

Q. Dans le district de Hamilton?—R. On l'emploie jusqu'à Ottawa. Vous aimeriez peut-être à avoir une explication sur le fonctionnement de ces dispositions concernant le drawback sur la houille importée pour les fins de cokéfaction. C'est en 1907, je crois, qu'un drawback de 99 p. 100 des droits imposés a été accordé sur du charbon importé pour les fins de cokéfaction métallurgique. Il y a à peu près deux ans, cette faveur a été aussi accordée au charbon destiné à l'usage domestique. Maintenant, je crois que l'on s'est mépris quelque peu sur les raisons de cette modification. Le coke américain est admis en franchise: il faut une tonne et demie de houille bitumineuse pour faire une tonne de coke; par conséquent, pour fabriquer une tonne de coke, si elle est sujette aux droits de douane, il y a un droit de 75 cents sur chaque tonne de coke produit au Canada. Une usine à Buffalo qui fait concurrence à une même usine située à

Hamilton pourrait expédier ce coke en franchise et l'usine de Hamilton serait placée dans la position désavantageuse d'avoir à payer des droits de 70 cents la tonne pour concurrencer l'usine américaine de Buffalo.

M. Bury:

Q. 75 cents?—R. 75 cents. En tous ces endroits limitrophes et dans l'ouest d'Ontario où le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne peut pas être expédié dans le moment, cette concurrence injuste existerait, et quel serait le résultat? Des usines seraient construites de l'autre côté de la frontière et le charbon serait expédié ici. Maintenant, à l'époque que le drawback a été recommandé, on avait en vue de remettre en vigueur la protection qui avait été enlevée du charbon de la Nouvelle-Ecosse sous une autre forme aux endroits où la Nouvelle-Ecosse pouvait entrer en concurrence avec les autres producteurs, comme à Montréal, par exemple. Dans le moment, on a besoin d'aide, sous une forme quelconque, à Montréal où ces deux sortes de charbon viennent, en outre, en concurrence avec les droits imposés dans le cas du charbon canadien, afin d'induire les industries de Montréal à utiliser le charbon canadien. Vous voyez maintenant que si l'on peut tabler sur une tonne de coke, ces droits doivent être de 75 cents au moins si une différence existe au sujet de la qualité, cela serait au détriment du charbon de la Nouvelle-Ecosse pour la cokéfaction et, par conséquent, les droits devraient être plus élevés que cela.

M. Flemming:

Q. Vous dites que les deux charbons sont à peu près sur un même pied à Montréal, à l'heure présente?—R. Oui.

Q. Maintenant, s'il s'agissait de construire une usine de cokéfaction à Montréal et que le privilège d'un rabais sur le charbon américain employé pour les fins de cokéfaction fût accordé, est-ce que cela n'aurait pas pour effet de forcer cette usine à utiliser le charbon américain?—R. Oui, à moins de trouver un autre moyen de remédier à la situation. Mais je dois vous dire que, dans le moment même, sous le régime douanier actuel, la compagnie de gaz de Montréal utilise le charbon américain.

Le Président:

Q. Des droits de 50 cents?—R. De préférence au charbon de la Nouvelle-Ecosse. C'est l'une des compagnies peu nombreuses d'ailleurs qui utilise du charbon importé à Montréal.

M. Flemming:

Q. Savez-vous dans quelle mesure cette compagnie de gaz emploie ce charbon pour la cokéfaction?—R. Jusqu'à l'année dernière, elle a produit environ 100,000 tonnes de coke à gaz. Elle a fermé ses fours d'Hochelaga et l'on doit déduire de ce montant environ 35,000 tonnes.

Le Président:

Q. Est-ce qu'on y vend le coke pour usage domestique?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Est-ce qu'en vendant ce coke à la tonne, il n'y existe pas le danger qu'il absorbe beaucoup d'humidité?—R. Oui, monsieur. La *Consumers Gas Company* de Toronto ne le vend qu'au boisseau et elle prétend que c'est la seule manière de le vendre.

Q. C'est ce que je dis; mais à Montréal ce charbon est vendu à la tonne?—R. Oui. Mais le sous-produit que nous avons dans ce coke n'absorbe pas beaucoup d'humidité. On peut le laisser exposé à la pluie et il absorbera bien peu d'humidité.

[M. C. P. Hotchkiss.]

Q. Pouvez-vous nous dire pourquoi le charbon de la Nouvelle-Ecosse n'est pas utilisé à Montréal?—R. Oui, monsieur.

Q. Pourquoi?—R. C'est à cause de la différence dans la qualité pour les fins spéciales pour lesquelles on veut l'employer.

M. Cantley:

Q. De quoi voulez-vous parler?—R. Du soufre surtout, d'après ce qu'en disent les hauts fonctionnaires de la compagnie.

Q. Mais n'est-ce pas là une simple question de traitement?—R. Oui, monsieur; il s'agit du coût du traitement.

Q. Dans quelle mesure?—R. C'est bien difficile à dire. On fait dans le moment certaines expériences dans l'emploi du charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Vous avez vos propres idées concernant le coût, voulez-vous nous les communiquer?—R. Je crois que l'on parle de trois cents par mille pieds cubes comme étant le coût de purification dans presque toutes les usines.

Q. Qu'est-ce que cela représente au point de vue du coût par tonne de charbon?—R. Dans les fourneaux de gazéification, il y a environ onze mille pieds cubes de gaz par tonne de charbon dont on utilise environ quatre mille pieds cubes, laissant onze mille pieds cubes comme excédent.

Q. Ce qui fait vingt et un cents?—R. Oui, monsieur.

Q. Ce n'est pas un coût excessif?—R. Non, monsieur.

Q. N'est-ce pas un fait qu'il y a dans le Cap-Breton plusieurs qualités de charbon qui ne sont pas à dédaigner à ce point de vue?—R. Je le crois, monsieur.

M. Bury:

Q. Savez-vous où il y en a?—R. La *British Empire Steel Corporation* en a plusieurs sortes.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous d'autres renseignements ou suggestions à nous communiquer au sujet de la question de la réexpédition du charbon arrivant au port de Montréal en destination de Toronto, Hamilton ou autres endroits sur les lacs supérieurs; vous avez déjà touché cette question?—R. Je crois que c'est là une tâche difficile, excessivement difficile; il faudrait absolument avoir de l'aide.

M. Bury:

Q. Comment?—R. Il faudrait avoir de l'aide pour faire face à la concurrence à Toronto.

M. CANTLEY: Cela est évident. Si l'on impose des droits sur le charbon, il faut en imposer sur le coke, parce que s'il est permis d'importer du charbon étranger pour produire du coke, alors vous n'avez pas de protection sur le coke produit tandis qu'il y a une protection pour le charbon.

M. Bury:

Q. Vous dites que si le drawback de 99 p. 100 sur le charbon américain servant à la cokéfaction était retiré, il en résulterait que ce charbon serait cokéfié en territoire américain et expédié ici; est-ce que le problème serait résolu en imposant des droits sur le charbon américain importé?—R. Assurément, monsieur, ce serait la même chose.

Le PRÉSIDENT: Et le consommateur au Canada paierait le coke plus cher.

M. CANTLEY: Oui ou non; cette conclusion n'est pas toujours rigoureusement vraie.

M. HOWDEN: Les industriels canadiens doivent se guider sur les prix américains.

M. ARMSTRONG: Le témoin devait nous faire une déclaration.

Le TÉMOIN: J'allais justement répondre à M. Armstrong un peu plus au long. Nous avons dit que le charbon américain et celui de l'Est entraient en

concurrence active à Montréal. Le charbon américain peut être livré à Toronto à meilleur marché qu'à Montréal et il vous faut transporter ce charbon de la Nouvelle-Ecosse sur une distance beaucoup plus considérable. Par conséquent, ce problème devient de plus en plus difficile au point de vue du transport.

Le PRÉSIDENT: C'est le transport qui constitue notre difficulté. Le charbon américain et le charbon canadien ont chances égales à Montréal. Mais vous dirigeant vers l'ouest, passé Montréal, vous avez à tenir compte des frais de transport pour atteindre les endroits où il en coûte moins cher d'avoir le charbon des Etats-Unis.

Le TÉMOIN: Le charbon américain peut être livré à Toronto pour environ $4.85.

M. BURY: C'est évident: si les deux charbons sont sur un même pied à Montréal, il s'ensuit qu'à Toronto le charbon canadien devient plus dispendieux et que le charbon américain l'est moins.

Le PRÉSIDENT: On vend maintenant du charbon dans l'ouest de la Virginie à $1.50 la tonne pour le tout-venant.

M. Bury:

Q. Maintenant, s'il m'est permis d'aborder un autre sujet, je vous demanderais d'autres renseignements, si vous pouvez me les fournir. En étudiant les mouvements du charbon vers l'ouest, le Comité a entendu des témoignages concernant une expédition de charbon de l'Ouest par voie de fer et voie des Lacs, par voie de fer jusqu'à Duluth et par bateau de Duluth à Sarnia, par exemple. Connaissez-vous d'autres ports américains outillés pour le chargement du charbon, à part Duluth? De fait, nous avons appris que Duluth est outillé surtout pour le chargement du minerai et nous avons à nous demander si la comparaison serait juste en ce qui concerne le charbon?—R. Vous voulez dire à la tête des Lacs?

Q. Oui?—R. Vous ne pouvez pas utiliser les installations à Duluth ou en aucun autre endroit sur les Lacs.

Q. Je parle du transport par rail. Je veux savoir ceci: Est-ce qu'il y existe un port quelconque vers la tête des Lacs outillé pour le chargement du charbon en grandes quantités?—R. Je n'en connais pas.

Q. Que dites-vous de Cleveland?—R. Mais ce n'est pas vers la tête des Lacs.

Q. Le point principal est de savoir si le charbon peut subir sans dépréciation la manutention en grandes quantités par ces appareils de chargement. Nous en ferons l'expérience seulement aux endroits où cet outillage existe.—R. Alors Toledo serait l'endroit le plus rapproché.

Q. Toledo possède des installations de ce genre?—R. De premier ordre.

Q. Des installations pour le chargement du charbon?—R. Oui.

Q. Ce que je veux, c'est de diriger ce charbon vers un endroit où il sera manutentionné avec le meilleur outillage.—R. Toledo est le seul endroit.

Q. On me dit que vous êtes au courant des méthodes de manutention du charbon sur le Rhin?—R. Oui, monsieur.

Q. Pouvez-vous dire au Comité quelles sont les méthodes en usage sur le Rhin?—R. Ces détails sont très intéressants. L'hiver dernier, nous avons reçu ici des expéditions d'anthracite allemand et de briquettes allemandes. On a constaté que le charbon était peu émietté, bien que l'anthracite soit un charbon très friable. Il est chargé au basculeur sur des convoyeurs de cinq tonnes. Deux de ces convoyeurs sont dirigés sur une voie ferrée pour atteindre le bord de la mer où ils sont enlevés et descendus jusqu'à fond de cale, où le fond des convoyeurs s'ouvre pour laisser tomber le charbon qui s'étend sans se briser.

Q. Le charbon ne tombe pas et ne se brise pas?—R. Non.

Q. Vous avez vu ces opérations?—R. Non, monsieur.

Q. De qui avez-vous appris ces détails?—R. Des importateurs d'anthracite allemand.

Débat.

M. ARMSTRONG: Tirons cette question au clair. Je cherche à verser au procès-verbal certaines paroles de M. Draper. M. Goodison, le représentant de West-Lambton est aussi intéressé en cette affaire. M. Draper y attire notre attention sur certaines choses et il termine sa lettre par ces paroles que je veux citer. Cette lettre porte la date du 15 juin 1926 et le "M. France" qui y est mentionné est le secrétaire de la Chambre de Commerce de la ville de Sarnia. Voici ce qu'il dit:

> Cependant M. France a déclaré qu'il avait déjà écrit à M. Lapierre au sujet du transfert de Duluth à Point-Edward.
>
> J'ai demandé à M. France de se mettre en communication avec quelqu'un de la *Northern Navigation Company* pour lui demander exactement quel outillage existait à Duluth pour les fins de déchargement de la houille mais il a répondu qu'il le ferait par l'entremise de la Chambre de Commerce à Duluth. Vu qu'il a été décidé de procéder de cette façon, je ne me crois pas autorisé à faire plus de démarches dans le moment.

M. Bury:

Q. Puis-je demander à M. Hotchkiss si les installations à Toledo servent présentement au chargement du charbon?—R. J'en ai été moi-même témoin la semaine dernière.

M. BURY: Alors, voici ce que je suggère: je vais télégraphier à M. Stutchbury, le Commissaire du commerce et du combustible de l'Alberta, de se rendre lui-même à Duluth d'abord puis ensuite à Toledo et d'examiner l'outillage à Duluth, puis si la chose est nécessaire, d'aller surveiller les opérations avec l'outillage employé à Toledo.

M. FLEMMING: Voilà une suggestion pratique.

M. ARMSTRONG: Laissez-moi verser cette lettre au procès-verbal, parce qu'elle en vaut la peine. Elle est datée du 16 juin 1926 et conçue en ces termes:

> M. J.-E. ARMSTRONG, M.P.,
> Chambre des Communes,
> Ottawa, Ont.
>
> CHER M. ARMSTRONG,—Pour faire suite aux déclarations faites devant votre Comité la semaine dernière, permettez-moi de vous dire que je viens de faire une autre inspection dans le but de surveiller le déchargement de la pierre calcaire aux usines de la *New Egyptian Portland Cement Company*, dans le voisinage de nos usines ici à Port-Huron, du vapeur *W. F. White* de la *Limeston Transportation Company*. Ce navire a une capacité de dix mille tonnes. Il était amarré au quai depuis 7 heures 30 et, au moment de ma visite à 9 heures, le déchargement était à moitié terminé. Ce navire transporte deux types de pierre dont l'un passe au travers d'un crible d'un pouce et demi et ne traverse pas les espaces d'un pouce, et l'autre type est une pierre qui passe par un crible de trois quarts de pouce. Ces deux types sont tenus à part sur le navire, ce qui pourrait être fait dans le cas des charbons albertains de différente qualité.
>
> Pendant que je visitais le vapeur et les usines M. Acker, le gérant de la *New Egyptian Cement Co.*, m'a dit que c'était l'intention de la compagnie d'utiliser sa courroie transmetteuse reliée avec les compartiments où les appareils servant au déchargement des navires déposent la pierre, pour la faire servir au déchargement de son charbon en la faisant passer au-dessus de ses bâtisses. Le capitaine du navire *White* a déclaré que son navire était construit de telle façon qu'il pouvait servir au transport

du charbon et que, de fait, il en avait eu une cargaison de neuf à dix mille tonnes qu'il avait réussi à décharger en dix heures. Cela confirme ce que j'avais dit au Comité lorsque j'ai répondu que je croyais que ces convoyeurs installés sur ces navires destinés au transport de la pierre pouvaient servir également à la manutenton du charbon.

Il y a sur les Lacs un plus grand nombre de ces navires auto-déchargeurs que je ne le pensais. La compagnie qui fait le transport de la pierre à Port-Huron est connue sous le nom de *Limestone Transportation Company*; elle possède les vapeurs suivants qui sont tous munis d'appareils auto-déchargeurs:

Vapeur *W. F. White,*
Vapeur *Bradley,*
Vapeur *Taylor,*
Vapeur *Robinson.*

Les deux derniers vapeurs sont munis de déchargeurs automatiques à l'électricité.

Les fabricants de ces déchargeurs opèrent sous le nom de la *Stevens, Adamson Mfg. Co.*, à Aurora, Ill., et leur catalogue général, N° 25, contient sous la rubrique des Installations mécaniques pour remplacer la main-d'œuvre, une description complète de ces déchargeurs et fait voir, en outre, si je ne me trompe, des illustrations des machines installées sur les vapeurs *Calcite, Alpene* et *Wyandotte.* Ces trois vapeurs transportent de la pierre et du charbon aux soudières, à Wyandotte (Mich.). Si vous désirez vous procurer l'un de ces catalogues, vous pouvez en obtenir un en écrivant directement à la compagnie ou en vous adressant à notre bureau et nous tâcherons d'en avoir un pour vous.

Bien à vous,

THE DRAPER MANUFACTURING COMPANY,

(Signé) THOS. DRAPER, *Gérant.*

M. Armstrong:

Q. Avez-vous d'autres suggestions à faire, monsieur Hotchkiss?—R. Vous avez parlé des règlements concernant le *dumping* et vous avez interrogé plusieurs témoins sur cette question. J'avais pensé que vous aimeriez peut-être que je touche à ce point.

M. Bury:

Q. Mais avant de continuer, dites-nous donc si les appareils mécaniques en usage pour le chargement à Toledo brisent beaucoup le charbon?—R. Cette ville possède à peu près les meilleures installations qui soient.

Q. Croyez-vous que le charbon peut résister à ce genre de manutention?—R. Il s'en brise bien un peu.

Q. On le sait, mais pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage?—R. Je ne saurais le dire.

Q. La seule manière de pouvoir s'en assurer, serait d'y placer un homme pour surveiller les opérations du déchargement?—R. Oui.

M. Armstrong:

Q. Est-ce un déchargeur électrique?

M. BURY: Je ne parle pas des déchargeurs.

M. ARMSTRONG: Je pose cette question.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur. Il y a eu un certain nombre de plaintes au sujet du *dumping* du charbon des provinces Maritimes et de l'inefficacité de nos lois comparées avec les lois américaines. Voici principalement en quoi elles diffèrent. La loi canadienne exige qu'il soit procédé à une estimation au port d'exportation

tandis que la loi américaine stipule que cette estimation soit faite à l'endroit de production. Les sanctions sont de quinze pour cent au maximum sous le régime de nos lois canadiennes et de cinquante pour cent en vertu de la clause relative au *dumping* dans la loi américaine.

Le Président:

Q. Il n'y a pas d'autres restrictions que celles-là? Je veux dire il n'y a pas d'autres réserves?—R. J'ai ici une copie des règlements canadiens et une copie des règlements américains que je pourrais verser au dossier.

M. BURY: Je propose qu'elles soient versées au dossier.

CLAUSE DU TARIF CONCERNANT LE *DUMPING* ET LES "RÈGLEMENTS Y RALATIF"

Les dispositions du tarif des douanes 1907 concernant les droits spéciaux ou droits relatifs au *dumping* sont comme suit:—

Article 6.—Que dans le cas d'articles d'une certaine classe ou sorte fabriqués ou produits au Canada exportés au Canada, si le prix d'exportation ou de vente à une importation du Canada est moindre que la valeur vénale raisonnable du même article lorsqu'ils est vendu pour la consommation en la manière ordinaire dans le pays d'où ils sont exportés au Canada à l'époque de leur importation au Canada, il sera prélevé, perçu et payé sur cet article, outre les droits autrement établis, lors de son importation au Canada, un droit spécial (ou droit relatif au *dumping*) équivalent à la différence entre le prix de vente de l'article pour l'exportation et sa valeur marchande pour la consommation dans le pays; et ce droit spécial (ou droit relatif au *dumping*) sera prélevé, perçu et payé sur cet article bien qu'il ne soit pas d'ailleurs frappé de droits.

Pourvu que ce droit spécial n'excède dans aucun cas quinze pour cent *ad valorem*;

Pourvu de plus que les marchandises suivantes ne soient assujetties à ce droit spécial, savoir:—

(*a*) Les marchandises sur lesquelles les droits autrement établis sont équivalents à cinquante pour cent *ad valorem*;
(*b*) Les marchandises d'une catégorie frappée d'un droit d'accise au Canada;
(*c*) Le sucre raffiné dans le Royaume-Uni;
(*d*) Ficelle d'engerbage ou ficelle pour moissonneuse-lieuse fabriquée en chanvre de la Nouvelle-Zélande, fibre d'ixtle ou tampico, herbe de sisal ou crotalaire, ou de deux ou plusieurs de ces matières mélangées, d'un seul pli et mesurant six cents pieds au plus à la livre.

Pourvu, de plus, qu'il ne soit pas tenu compte des droits d'accise lorsque se fera l'évaluation des marchandises dans le but d'imposer le droit spécial, quand les marchandises peuvent être admises en vertu du tarif de préférence pour la Grande-Bretagne.

(2) "Prix d'exportation" ou "de vente", dans cet article, devra signifier et comprendre le prix de l'exportateur pour les marchandises, à l'exclusion de tout prix après l'expédition de ces marchandises, à partir de l'endroit d'où on les exporte au Canada.

(3) Que si, à une époque quelconque, le Gouverneur en conseil est fondé à croire, sur le rapport du ministre des Douanes, que le paiement du droit spécial spécifié dans cet article est éludé par l'expédition de marcandises à commission, c'est-à-dire qu'il y a eu vente antérieurement à l'expédition, le Gouverneur en conseil pourra, en quelque cas que ce soit, autoriser les mesures qui paraîtront nécessaires pour percevoir sur ces marchandises, ou partie de ces marchandises, le même droit spécial que celui qu'il aurait fallu percevoir si ces

marchandises eussent été vendues à un importateur du Canada avant l'expédition au Canada.

(4) Que si le plein montant d'un droit spécial de douane n'est pas payé sur les marchandises importées, il sera fait mention de la chose sur la déclaration d'entrée et que le reliquat sera payable à la demande du Receveur des douanes.

(5) Que le ministre des Douanes pourra édicter tous les règlements qui lui sembleront nécessaires pour mettre en vigueur les dispositions de cet article et pour les faire exécuter.

(6) Que ces règlements peuvent décréter l'exemption temporaire de droits spéciaux pour tout article ou classe d'articles, quand il a pu être établi à la satisfaction du ministre des Douanes que ces articles ne sont pas fabriqués ni vendus au Canada en quantités considérables, ni offerts à tous en vente aux mêmes termes et à conditions égales, en tenant compte de l'habitude et de l'usage du commerce.

(7) Que ces règlements peuvent aussi décréter l'exemption de droits spéciaux pour tout article quelconque, quand la différence entre le prix ordinaire du marché et le prix de vente à l'importateur, tel que susdit, ne représente que peu d'écart entre ces deux prix.

Le TÉMOIN: Cela s'explique tout seul.

M. Bury:

Q. On prétend, monsieur Hotchkiss, que les Américains ont réussi à se soustraire à l'effet de la clause dite *dumping* en faisant tout simplement les consignations du point de production, sous le manteau d'une espèce de consignation de ventes simulées, à un taux peu élevé, jusqu'au point d'exportation, et, comme la clause canadienne dite *anti-dumping* s'applique d'après ce principe au point d'exportation, il arrive que, grâce à la réduction obtenue par ce moyen, ils peuvent arriver à vendre à ce même prix peu élevé en Canada. Savez-vous si cela se fait ou ne se fait pas?—R. Je ne le sais pas, monsieur; il est difficile d'établir cette preuve.

Maintenant, une autre question avait trait aux droits imposés sur les différentes grosseur d'anthracite à courte flamme. J'ai quelques renseignements à ce sujet. En 1922, on a importé au Canada plus de 230,000 tonnes d'anthracite à courte flamme; en 1923, 396,000 tonnes, en 1924, 226,000 tonnes et en 1925, 224,000 tonnes.

M. Cantley:

Q. Il s'agissait de gailletin et de menu?—R. Oui, monsieur. Maintenant, on dit que la plus grande partie de ce charbon sert à des fins industrielles et fait ainsi concurrence à notre propre charbon canadien et se trouve exempte de droit.

Le Président:

Q. Particulièrement en Ontario?—R. Une grande partie de ce charbon se trouve dans l'est de l'Ontario. J'ai ici tous les détails. A peine quelques milliers de tonnes sont expédiés à Winnipeg. J'ai ici un bref relevé que nous pourrions insérer dans le procès-verbal, si vous y tenez.

M. ARMSTRONG: C'est une bonne idée.

Le PRÉSIDENT: Déposez le bref extrait.

Dossier 1.13.A

BUREAU FÉDÉRAL DU COMBUSTIBLE,
MUSÉE VICTORIA,

OTTAWA, (Ontario), le 7 avril 1926.

Mémoire pour:
Le docteur CHARLES CAMSELL,
Président du Bureau Fédéral du Combustible.

Imposition d'un droit sur l'anthracite à courte flamme

On attire mon attention sur des preuves de plus en plus nombreuses que dans l'Ontario et Québec notre charbon canadien pour fins industrielles a à souffrir de la concurrence injuste de l'anthracite américain à courte flamme.

Comme l'anthracite à courte flamme pénètre au Canada sans payer de droits et sert aux même fins que le charbon bitumineux, il semblerait que la clause tarifaire qui impose un droit d'importation de 50 cents la tonne sur l'anthracite américain ne donnât pas les résultats que l'on en attendait. Le relevé que l'on trouvera ci-après montrant les importations de poussier anthracite des Etats-Unis en Canada, au cours des années 1922, 1923, 1924 et 1925 fera voir jusqu'à quel point cette qualité de charbon a été offerte sur le marché:—

IMPORTATIONS DE POUSSIER ANTHRACITE DES ÉTATS-UNIS AU CANADA

Années civiles 1922, 1923, 1924, 1925

—	Est du Canada	Ouest du Canada	Total pour le Canada
		(Petites tonnes)	
1922	226,282	3,861	230,143
1923	386,335	9,881	396,216
1924	222,742	3,931	226,673
1925	217,803	6,214	224,017

Environ 75 p. 100 de la production de cette qualité de charbon trouve un débouché sur les marchés de New-rork et de Philadelphie et, pour ne pas bouleverser ces grands marchés, le surplus est expédié au Canada où il fait concurrence à notre propre charbon pour fins industrielles.

Bien que notre charbon canadien jouisse de l'avantage d'un tarif de protection de 50 cents la tonne imposé sur le charbon bitumineux importé ici, on a constaté que le charbon des provinces Maritimes a à souffrir sur le marché de la concurrence de l'anthracite à courte flamme des Etats-Unis.

Nous avons raison de croire que dans cette concurrence le charbon des provinces Maritimes se trouve désavantagé par suite du fait que l'anthracite à courte flamme des Etats-Unis est ainsi importé en masse au Canada. Les chemins de fer qui transportent l'anthracite, naturellement grandement intéressés dans la vente de ce charbon, accordent des taux particulièrement favorables dans les centres où cette concurrence est plus prononcée—des taux que l'on ne peut obtenir pour le transport du charbon bitumineux.

La vente du charbon cardif à courte flamme se trouve également désavantagée par la concurrence que lui fait l'anthracite américain de même qualité. Les importateurs canadiens de charbon cardif reconnaissent que le Gouvernement s'efforce d'aider à étendre le marché pour la vente du charbon cardif mais font remarquer qu'il leur est bien difficile, et dans bien des cas impossible, de vendre leur charbon à courte flamme en faisant concurrence à l'anthracite

[M. C. P. Hotchkiss.]

25659—24½

américain à courte flamme. Ils disent que le charbon cardif n'est pas classé à son arrivée au Canada et qu'il leur faut le faire passer dans un concasseur pour le rendre propre à l'usage domestique. Par suite de la grande manutention et de la nature friable de ce charbon, il se produit une forte dégradation et l'on prétend que jusqu'à 40 p. 100 de ce charbon consiste en menu, en gailletin et en poussier.

En soumettant les avancés qui précèdent, les producteurs de charbon de la Nouvelle-Ecosse, les importateurs de charbon cardif demandent avec instance qu'un droit d'importation semblable à celui qui pèse sur le charbon bitumineux soit imposé sur l'anthracite à courte flamme.

Respectueusement soumis,

C.-P. HOTCHKISS,
Secrétaire de l'administration.

M. Armstrong:

Q. Avez-vous fait une enquête sur les taux de transport des mines de l'Alberta à la tête des Lacs?—R. Je ne suis pas expert en matières de transport.

Q. Non, mais vous avez fait une enquête sur cette question au point de vue du transport par chemin de fer, n'est-ce pas?—R. J'ai lu à peu près tout ce qui a été soumis par les experts touchant cette question.

Q. Si je vous pose cette question, c'est que nous avons entendu, l'autre jour, un homme d'Owen-Sound nous dire que le charbon pouvait être transporté pour $3 la tonne des mines de l'Alberta à la tête des Lacs.—R. Naturellement, le taux de transport du charbon de l'Alberta à Winnipeg est bien plus élevé que cela. Un autre point seulement: l'autre jour un témoin a parlé de certains taux de transport indiqués sur cette carte. Comme je l'ai déclaré déjà, nous ne sommes pas des experts en matières de transport. Nous nous sommes contentés de soumettre ces taux à la compagnie de chemin de fer et ces taux ont été examinés également par le service du trafic de la Commission des chemins de fer. J'ai dans mes dossiers les indications faites par ces messieurs à propos de ces taux et je persiste à croire, en dépit de tout cela, que le taux de transport à North-Bay indiqué sur cette carte n'est pas juste. Je pourrais ajouter, cependant, que l'autre point soulevé c'est que l'autre jour le témoin a parlé du tarif des chemins de fer Nationaux pour le charbon transporté sur deux lignes de chemins de fer et qu'il vous faut tenir compte des deux taux différents qui, ajoutés l'un à l'autre, donnent le chiffre que nous avons sous les yeux.

M. BURY: Cela est important parce que ce tarif fait partie de la preuve.

Débat.

Le TÉMOIN: Prenons Timmins, par exemple. Il calculait la distance en milles directement à cet endroit de Montréal, alors que si ce charbon est transporté sur le *T.N.O.*, il vous faut ajouter ce taux de $2.90, puis prendre le tarif du *T.N.O.* et faire l'addition afin d'obtenir un taux combiné. La chose n'a pas, toutefois, une bien grande importance.

Maintenant, je voudrais vous parler d'une autre question que l'on n'a pas touchée au cours de vos séances et c'est la question du pas du Nid-de-Corbeau. Toute modification de tarif serait ressentie dans ce district d'une manière bien différente de celle de tout autre district houiller; plus de 50 p. 100 de la production de ce district est exporté aux Etats-Unis, et je n'en parle ici que parce que l'on n'a encore rien dit de ce district.

Le Président:

Q. Ce district exporte la moitié de sa production aux Etats-Unis?—R. Oui.

Débat.

M. Armstrong:

Q. Une seule question avant de vous retirer, monsieur Hotchkiss. Vous dites avoir passé quelques jours à Toledo, récemment, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous aviez un but en vous y rendant; quel renseignement y avez-vous recueilli pour le Comité?—R. Bien, je m'y suis rendu pour d'autres raisons personnelles, monsieur, mais, me trouvant dans cet endroit, j'ai profité de l'occasion pour visiter l'installation de chargement.

Q. Et avez-vous pris soin de tenir compte du temps? Tenez-vous comme exactes les déclarations qui ont été faites ici à propos de ces chiffres?—R. Les chargeurs?

Q. Oui.—R. Oh! oui. Les taux de chargement sont déterminés. Plusieurs établissements ont un outillage moderne le long des Lacs, et les frais de chargement varient de cinq à huit cents la tonne. Le travail s'y fait rapidement.

Q. De cinq à huit cents la tonne.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce témoin est le dernier cet après-midi.

Débat.

Le Comité s'ajourne.

ADDENDA

Les relevés soumis par le sous-ministre des Mines, le Dr. Camsell, et ayant trait au témoignage rendu par lui le 21 mai sont les suivants:—

1. Gisements de charbon semi-anthracite dans le district houiller Groundhog de la Colombie-Anglaise.
2. Taux de transport du minerai de fer de Duluth, Ashland et Marquette jusqu'aux ports en aval du lac Erié.
3. Districts houillers de l'Alberta d'où l'on devrait tirer du charbon pour usage domestique dans l'Ontario.
4. Déperdition de poids de certaines houilles de l'Ouest lorsqu'elles sont exposées à l'air.
5. Districts houillers sur la côte occidentale du Cap-Breton.
6. Bills présentés au Congrès des Etats-Unis et ayant trait à l'embargo sur le charbon anthracite.
7. Production de charbon par homme par jour.
8. Charbon sans fumée de l'ouest de la Virginie.
9. Syndicat de charbonnages aux Etats-Unis.
10. Prix moyens du charbon canadien aux mines en Canada.
11. Sources d'approvisionnement.

"N° 1.—Gisements de charbon semi-anthracite dans le district houiller Groundhog de la Colombie-Anglaise

On trouve un grand nombre de couches de charbon semi-anthracite et semi-bitumineux dans le district houiller de Groundhog dont l'épaisseur varie de quelques pouces à plus de 20 pieds, l'épaisseur totale des couches étant, calcule-t-on, d'environ 30 pieds.

Les couches de charbon se présentent à divers horizons dans des roches connues sous le nom de série *Skeena* qui, dans cette région, gisent sous une superficie d'environ 170 milles carrés. Une faible partie seulement de cette zone est carbonifère et les roches ont eu à subir un travail compliqué de plissement, de pli-faille inverse et d'écrasement qui a abouti à la fracture et à la répétition de plusieurs couches de charbon, leur donnant une grande divergence dans la direction et le plongement dans des zones bien apparentées, de sorte qu'il est bien difficile d'établir la corrélation entre les couches étudiées. Comme les travaux d'exploitation n'ont pas été jusqu'ici bien considérables et, bien que l'on ait pu repérer plusieurs couches à des distances considérables, au moyen de puits de sondage, le nombre d'endroits où l'on a dégagé le charbon est trop restreint pour permettre une appréciation approximative du tonnage de charbon qui s'y trouve, si ce n'est de déclarer qu'il s'y trouve probablement des centaines de millions de tonnes. Une forte partie de ce charbon ne saurait être extraite à cause de la forte teneur en cendre, de la faible épaisseur de la couche ou parce que le charbon est trop écrasé, et ce n'est qu'à la suite de recherches minutieuses que l'on devra choisir les emplacements des tunnels et des constructions.
Ottawa, 8 juin 1926."

"N° 2.—Taux de transport du minerai de Duluth, Ashland et Marquette aux ports en aval du lac Erié

Les compagnies de navigation engagées dans le transport du minerai de Duluth, Ashland et Marquette aux ports situés en aval du lac Erié font ce commerce aux termes de contrats pour la saison. La *United States Steel Corporation* consent des contrats à un taux fixe par tonne brute pour la saison.

La plus grande partie du minerai est expédié de Ashland, mais on trouve aussi à Duluth des quais considérables pour le chargement du minerai. Les navires qui transportent le minerai passent presque tous par les écluses des Etats-Unis au Sault-Sainte-Marie.

A leur trajet de retour, les navires transportent d'ordinaire des cargaisons de charbon qu'ils déchargent sur les quais à charbon à la tête des Lacs, mais ne semblent pas attacher une grande importance à ce commerce du transport du charbon. Lorsque le chargement d'une cargaison peut entraîner un délai appréciable, il arrive parfois qu'un navire revienne à vide.

On trouvera ci-dessous les taux contractuels pour les expéditions de minerai et les taux courants pour les cargaisons de charbon au retour pour les saisons de 1923, 1925 et 1926:—

	Minerai de Ashland et Duluth aux ports en aval du lac Erié	Charbon des ports en aval du lac Erié à la tête des lacs
1923	80c. par tonne brute	40c. par tonne brute
1925	70c. " "	35c. " "
1926	70c. " "	35c. " "

La seule cote reçue pour les taux de transport de Marquette aux ports situés en aval des Lacs a été celle de 1925 alors que le taux était de 60 cents la tonne brute.

Ottawa (Ontario), le 8 juin 1926".

"N° 3.—MÉMOIRE SUR LES DISTRICTS HOUILLERS D'OÙ L'ON DEVRAIT TIRER LE CHARBON DE MÉNAGE POUR L'ONTARIO

En essayant de désigner le district ou les districts d'où l'on peut obtenir le meilleur charbon de ménage pour les marchés d'Ontario il est nécessaire de tenir compte d'un certain nombre de facteurs qui se rattachent à cette question. Au nombre de ces facteurs se trouvent les suivants: (1) distance du marché de l'Ontario; (2) la valeur thermique; (3) la qualité au point de vue de la manutention; (4) la teneur en humidité; (5) la qualité au point de vue de l'entreposage et (6) le prix du charbon au puits de la mine. Il est encore nécessaire de tenir compte d'un autre facteur, qui est la psychologie du consommateur ontarien.

La valeur relative à donner à chacun de ces facteurs dépendra, naturellement, de la personne qui fera l'appréciation de sorte que la décision définitive d'une personne quelconque ne sera qu'une expression d'opinion. C'est pour ces raisons qu'il est impossible de donner une réponse définitive à cette question.

D'après les experts de l'Alberta, le charbon de l'Alberta se divise en trois grandes catégories: le charbon bitumineux, le charbon sub-bitumineux et le charbon de ménage; ces trois catégories de charbon se présentent dans trois formations géologiques distinctes: la formation *Kootenay,* la formation *Belly River* et la formation *Edmonton.*

Le charbon sub-bitumineux et le charbon de ménage sont ceux qui servent aux usages ménagers et ils appartiennent aux formations *Belly-River* et *Edmonton.* En général, le charbon de la formation *Belly River* est de meilleure qualité que celui de la formation *Edmonton,* parce qu'il est plus vieux et plus mûr. Cela n'est pas toujours vrai, cependant. La proximité des montagnes et la pression à laquelle le charbon a été soumis, par suite des forces qui ont agit dans la formation des montagnes, ont très souvent exercé une influence plus grande sur la nature du charbon que celle de l'âge seulement, et, bien qu'en général le charbon qui se trouve loin des montagnes n'est pas d'une qualité aussi bonne que celle du charbon qui se trouve plus rapproché des montagnes, il arrive souvent que le charbon, d'ordinaire de qualité inférieure dans les couches placées dans une direction ouest de la formation *Edmonton,* soit de meilleure qualité, lorsqu'il se présente près des montagnes, que le charbon des couches placées dans une direction de la formation *Belly-River.* De plus, près des montagnes ou au pied des montagnes, par suite de la pression inégale que les roches ont eu à subir, on constate, en certains endroits, que la même couche de charbon peut offrir une variation appréciable au point de vue des propriétés chimiques et physiques, et cela sur une faible distance.

Tout cela accroit la difficulté de désigner un district défini d'où le charbon peut être tiré pour approvisionner le marché de l'Ontario.

Les gisements de charbon de l'Alberta ont été divisés par le Conseil de Recherches de l'Alberta en 45 districts différents, comprenant le charbon bitumineux, le charbon sub-bitumineux et le charbon de ménage. La délinéation de ces districts est basée sur l'analyse chimique du charbon et a été faite en grande partie pour les fins de la vente. Le bon charbon de ménage de la classe sub-bitumineuse est tiré en grandes quantités des districts Coalspur, Saunders et Lethbridge, et le charbon de ménage des districts Drumheller et Taber. D'autres sortes de bon charbon sont produites en quantité moindre dans d'autres districts.

Puisque, cependant, lors des premières expéditions de charbon dans l'Ontario, le gouvernement de l'Alberta a désigné les districts d'où le charbon devait être expédié, je suis d'avis que l'on devrait demander au gouvernement de l'Alberta de désigner encore les districts d'où le charbon sera expédié à l'avenir."

"N° 4.—MÉMOIRE SUR LA DÉPERDITION DE POIDS DU CHARBON DE L'OUEST LORSQU'IL EST EXPOSÉ À L'AIR

Ce mémoire est basé sur les renseignements fournis par le professeur E.-S. Stansfield, de l'Université d'Alberta, et le personnel de la division du Combustible et de l'Essai du Combustible.

Les renseignements touchant la déperdition de poids du charbon de l'Ouest lorsqu'on l'expose à l'air, soit en cours d'expédition ou en entrepôt, sont peu nombreux et peu satisfaisants. La diminution de poids, par exemple, du charbon de l'Ouest exposé à l'air en cours d'expédition, par suite de l'évaporation de l'eau, est due aux causes suivantes:—

(1) La température, l'humidité et la pression atmosphérique lorsque le charbon est extrait de la mine, expédié et en transit.
(2) Type des wagons qui servent à l'expédition du charbon, wagon fermé ou wagon découvert.
(3) La durée du temps pendant lequel le charbon est en transit.

Cependant, pour bien déterminer la déperdition de poids due à l'évaporation de l'eau dans ces conditions, il faudra nécessairement connaître le poids des expéditions par groupe de wagons au moment du chargement, au moment de l'expédition et au moment de l'arrivée et du déchargement à destination. C'est donc sur les résultats obtenus à la suite des observations qui ont été faites sur la diminution de poids du charbon en entrepôt ou en cours d'expédition que nous basons les conclusions suivantes:—

(1) Le charbon expédié en wagons découverts peut subir de fortes variations de poids, soit un gain ou une perte.
(2) Le charbon expédié en wagons fermés ne subit normalement aucune forte modification de poids. Pour le charbon bitumineux, il peut y avoir un léger gain, mais le plus souvent une perte. Pour les houilles maigres ou les lignites, il faut s'attendre à des pertes seulement sur les consignations normales.
(3) Les pertes de poids sur les consignations en wagons fermés:
   (*a*) Augmentent avec la teneur en humidité du charbon expédié.
   (*b*) Augmentent avec la durée du parcours.
   (*c*) Sont plus fortes par temps chaud que par une température froide.
   (*d*) Augmentent avec le rapport de la surface exposée à l'air au poids du charbon, la ventilation étant égale.
   (*e*) Mais diminuent avec une ventilation atténuée par la division de la masse du charbon, comme dans le cas des menus ou du tout-venant.

C'est l'opinion du professeur Stansfield, de l'université d'Alberta, que les pertes normales en poids durant le transport ont été exagérées dans le passé; que pour les consignations régulières de l'Alberta à Winnipeg, par exemple, la perte en poids du charbon bitumineux est toujours moindre que $1\frac{1}{2}$ p. 100 et ne dépasse jamais 2 p. 100 même pour les lignites à forte teneur en eau transportés durant les mois d'hiver. La perte moyenne pour le charbon Drumheller, par exemple, serait probablement moindre que $\frac{1}{2}$ p. 100. Cependant, si le charbon est visiblement mouillé lors du chargement, la diminution de poids sera plus forte.

Effet de l'emmagasinement prolongé.—M. Stansfield a démontré que le charbon *Saunders* contenant 9 p. 100 d'eau à l'extraction a perdu un peu plus de 1 p. 100 durant l'emmagasinement en sacs pendant six mois.

Le charbon *Big Valley*, contenant 21 p. 100 d'eau lors de l'extraction, a perdu 3 à 4 p. 100 pendant un emmagasinement pour le même laps de temps.

Le charbon *Camrose*, contenant 28 p. 100 d'humidité lors de l'emmagasinement, a perdu 9.6 p. 100, en gros morceaux, et 12 p. 100, en grosseur de pérats, pendant un emmagasinement durant six mois sous abri et en sacs. Le tableau

suivant donne les pertes en poids des charbons emmagasinés par le personnel de la Division des Combustibles et de l'Essai des combustibles:

Provenance	Pourc. d'hum. à la sortie de la mine	Pourc. d'hum. après emmag. prolongé	Perte d'hum. durant l'emmagasinement
Taber	15·1	11·3	3·8
Drumheller	18·5	16·5	2·0
Pembina	19·1	15·8	3·3
Edmonton	25·2	18·1	7·1

Ces diminutions dans la teneur en humidité se sont produites durant l'emmagasinement, en sacs ou en vrac, dans des bennes abritées, et on ne pourrait évaluer les pertes en gardant ces mêmes charbons à découvert.
OTTAWA, 8 juin 1926."

"N° 5.—CHARBONNAGES DU CAP-BRETON NON CONTRÔLÉS PAR LA *British Empire Steel Corporation*

Port-Hood

Quantité probable:

Un gisement d'un pied d'épaisseur, sur terre, d'une étendue de 3 milles carrés contenant probablement 3,000,000 tonnes métriques.

Un gisement de 6 pieds d'épaisseur d'une étendue de 2 milles carrés sous la mer, contenant probablement 12,000,000 tonnes métriques.

La quantité réelle ne paraît pas avoir été déterminée.

Mabou

Quantité réelle:

2 gisements de 6 et 7 pieds, superficie d'un mille carré, sous la mer, contenant 12,000,000 tonnes métriques.

Réserve possible:

Superficie de 3 milles carrés, contenant 36,000,000 tonnes métriques.

Grande-Anse ou Inverness

Réserve réelle:

6 gisements sous la mer, ayant une épaisseur totale de 21 pieds et une étendue de 4 milles carrés, contenant 86,000,000 tonnes métriques.

6 gisements sur terre, formant 7 pieds d'épaisseur et une étendue de 4 milles carrés, contenant 28,800,000 tonnes métriques.

Total des réserves 114,800,000 tonnes métriques.

Remarques

Port-Hood:

Le feuillet de Port-Hood est formé par un bassin synclinal sous-marin de gisements houillers dont le bord oriental affleure sur le rivage, et d'une surface située en terre ferme et recouverte par la base des gisements de charbon. Cette dernière surface contient quelques minces veines de houille, dont l'une a 20 pouces d'épaisseur et peut former probablement une certaine réserve, c'est-à-dire qu'une bande d'un mille de largeur par trois milles de longueur recouvre une épaisseur d'environ 1 pied de houille. Le gisement exploité autrefois sur la côte plonge sous la mer à un angle de 21 degrés s'atténuant jusqu'à 12 degrés à une distance de 2,000 pieds de l'affleurement. La veine a une épaisseur de 6 à 7 pieds. Elle a été exploitée autrefois, mais les travaux ont été abandonnés et la mine fut envahie par l'eau de mer.

Mabou:

Le feuillet Mabou est sous-marin, bien qu'on trouve des affleurements sur les pointes Coal-Mine et Findlay. On connaît deux veines, de 6 et 7 pieds d'épaisseur, toutes deux exploitées autrefois en plongées. Les gisements sont inclinés vers la mer sous un angle de 75 degrés ou plus, mais à 540 pieds en suivant la pente, l'inclinaison devient moins abrupte pour suivre ensuite une direction de 17 degrés environ. Cette mine a été exploitée à divers intervalles il y a quelques années, puis a été finalement abandonnée.

Grande-Anse (maintenant Inverness):

A l'embouchure de la rivière Grande-Anse, une zone étroite recouvrant le pré-cambrien au sud et le carbonifère inférieur du côté nord, contient plusieurs gisements dont la distribution exacte n'a pas été déterminée. On peut croire que l'épaisseur totale des gisements de houille est de 21 pieds; ils sont situés sous la mer, mais on trouve le tiers inférieur ou à peu près en affleurements sur la terre ferme. Ces affleurements couvrent une étendue d'un peu moins de cinq milles carrés, tandis que la partie sous-marine, sur une largeur d'un mille, donne environ quatre milles carrés.

Deux mines sont exploitées. La mine n° 1 a atteint une profondeur de 6,900 pieds en 1925, et dans cette même année elle a produit 109,760 tonnes de charbon. La mine n° 2, pour la même année, s'est rendu au niveau de 2,300 pieds et a donné 7,450 tonnes. La production totale a été de 117,210 tonnes en 1925.

OTTAWA (Ontario), 8 juin 1926."

"No. 6.—BILLS PRÉSENTÉS AU CONGRÈS DES ETATS-UNIS AU SUJET DE L'EMBARGO SUR L'ANTHRACITE

Par une loi du Congrès des Etats-Unis en date du 22 septembre 1922, il a été créé et établi un organe, connu sous le nom de Distributeur fédéral du combustible, devant être nommé par le Président et fonctionner sous sa direction. Les mesures prises par le Congrès pour faire face aux besoins urgents de la nation au sujet du combustible visaient conjointement le Distributeur fédéral du combustible et la Commission de Commerce entre-Etats. Les pouvoirs de cette dernière ont été augmentés de manière à inclure:—

La faculté d'émettre des ordonnances concernant le transport du combustible pour ordonner: (*a*) le priorité dans le service des wagons; (*b*) des embargos; (*c*) toutes autres mesures appropriées devant favoriser ou restreindre les activités de toutes compagnies de transport, région, municipalité, groupement personne, société, corporation.

Aussi la faculté de prendre toutes les mesures nécessaires et faire toute démarche appropriée pour assurer la priorité dans le service des wagons, la distribution équitable du charbon ou tout autre combustible, de manière à faire face aux besoins urgents, promouvoir le bien-être général, empêcher l'achat ou la vente à des prix injustes ou déraisonnablement élevés. Ces mesures ont été prises par suite de la grève dans les charbonnages d'anthracite qui eut lieu cette même année et dura du 1er avril au 10 septembre.

Les fonctions du Distributeur fédéral du combustible et celles de la Commission des charbonnages américains, expirèrent le 22 septembre 1923, conformément à la limite impartie par la loi. Les activités de la Commission des charbonnages durèrent onze mois. Elle eut jusqu'à 500 personnes à son emploi.

En décembre 1922, une résolution a été présentée devant la Chambre des représentants demandant au Distributeur fédéral du combustible de faire rapport à la Chambre des représentants sur le montant d'anthracite qui avait été exporté au Canada et dans les autres pays étrangers depuis le 22 septembre

1922, et la proportion de ce montant à la quantité totale d'anthracite produit aux Etats-Unis depuis cette même date; de faire rapport aussi sur l'opportunité de prohiber l'exportation de l'anthracite au Canada ou aux autres pays étrangers tant que les besoins des consommateurs des Etats-Unis ne seraient pas pleinement satisfaits.

La résolution fut envoyée au comité du Commerce entre-Etats et étranger.

En décembre 1923, un bill déclarant un embargo sur l'anthracite fut présenté devant la Chambre des représentants. Ce bill fut envoyé au comité du Commerce entre-Etats et étranger, qui fit un rapport défavorable.

Deux bills autorisant le Président à déclarer un embargo sur l'anthracite ou sur la houille, ou sur les deux, furent présentés à la Chambre des représentants en décembre 1925, puis envoyés au comité du Commerce entre-Etats et étranger. Tous deux furent l'objet d'un rapport défavorable de la part du comité.

Le 5 mai 1926, un bill fut présenté au Sénat des Etats-Unis pour investir le Bureau des Mines de la charge de compiler certains faits, et pour donner au Président certains pouvoirs au sujet des relations avec le travail; et dans le cas où les différends ne pourraient être réglés, le Président aurait le pouvoir de créer un Office de secours pour les charbonnages, et en cas d'urgence nationale, de donner pleine vigueur et effet à la loi adoptée en septembre 1922 ayant pour objet de nommer d'urgence un distributeur du combustible et d'assurer la distribution des combustibles.

Les rapports reçus de Washington indiquent que cette mesure sera prabablement adoptée par le Sénat, mais passera difficilement à la Chambre des représentants.

"OTTAWA (Ontario), 8 juin 1926."

"No. 7.—PRODUCTION QUOTIDIEENE PAR HOMME DANS LES DIVERSES PROVINCES DU CANADA PRODUISANT DE LA HOUILLE

Le tableau ci-joint, donnant le rendement quotidien par homme dans les charbonnages du Canada, a été fourni par le Bureau fédéral de la Statistique.

La compagnie de cette production *per capita* comprend tous les employés des mines, à part le personnel des bureaux; c'est-à-dire comprend tous les mieurs sous terre et les employés à la surface de la mine, comme les aides, les porteurs d'eau, etc.

Le nombre total des journées d'hommes est calculé d'après les bordereaux de paye, puis divisé par le rendement total, et le quotient donne le rendement quotidien d'un homme. Le travail d'extraction n'est pas seul compris dans le calcul, car il y a ordinairement certains travaux de chargement et de nettoyage dont il faut aussi tenir compte dans le calcul du rendement.

Cette méthode de calculer le rendement quotidien est employée par le Bureau fédéral de la Statistique et est en usage dans tout le Dominion.

On remarquera que la production quotidienne par homme dans un district donné ou une province varie d'année en année, et cette variation est souvent causée par diverses conditions qui durent un temps plus ou moins long. Par exemple, les explosions, les développements nouveaux, l'ouverture de nouvelles mines ou la fermeture d'ancienne mines sont des facteurs qui font varier la production *per capita*. On peut donc conclure que le rendement quotidien par homme, tout en ayant une portée considérable sur le coût de la main-d'œuvre, et tout en indiquant dans une certaine mesure les facilités d'exploitation et les améliorations faites d'année en année, ne peut être pris comme critère unique pour déterminer le coût réel des opérations minières.

Ci-annexé un tableau montrant la production quotidienne par homme dans les provinces du Canada où l'on extrait du charbon.

OTTAWA (Ontario), 8 juin 1926."

TABLEAU MONTRANT LA PRODUCTION QUOTIDIENNE PAR HOMME DANS LES PROVINCES DU CANADA QUI PRODUISENT DU CHARBON

Année	Province	Nombre de jours de travail par les employés	Production	Production quotidienne par homme
			Petites tonnes	Petites tonnes
1921	Nouvelle-Ecosse	2,905,954	5,734,928	1·97
1922	"	2,965,892	5,569,072	1·87
1923	"	3,521,076	6,597,838	1·87
1924	"	2,527,432	5,557,441	2·19
1925	"	*	*	*
1921	Nouveau-Brunswick	92,838	187,192	2·01
1922	"	149,586	287,513	1·92
1923	"	164,896	276,617	1·67
1924	"	129,772	217,121	1·67
1925	"	167,069	208,012	1·24
1921	Saskatchewan	82,623	335,632	4·06
1922	"	104,785	382,437	3·64
1923	"	116,759	438,100	3·75
1924	"	111,122	479,118	4·31
1925	"	110,741	471,965	4·26
1921	Alberta	2,174,439	5,909,217	2·71
1922	"	2,095,827	5,990,911	2·85
1923	"	2,258,510	6,854,397	3·03
1924	"	1,632,212	5,189,729	3·17
1925	"	*	*	*
1921	Colombie-Anglaise	1,643,973	2,890,291	1·75
1922	" "	1,587,904	2,927,033	1·84
1923	" "	1,533,179	2,823,306	1·84
1924	" "	1,280,142	2,193,667	1·71
1925	" "	1,443,337	2,742,252	1·89
1921	Yukon	186	233	1·25
1922	"	50	465	9·30
1923	"	50	313	6·26
1924	"	462	1,121	2·42
1925	"	431	730	1·69

*Non compilés.
Préparé par la division de Mines du
Bureau de la Statistique fédérale.
27 mai 1926.

N° 8.—Charbons sans fumée de l'ouest de la Virginie

Les charbonnages situés dans l'ouest de la Virginie produisent des charbons contenant peu d'éléments volatils ou sans fumée et connus sous les noms de Pocahontas, Winding-Gulf, New-River et Tug-River.

Le caractère de ces charbons est de contenir peu de produits volatils et de donner une chaleur intense. A la combustion, ils émettent très peu de fumée, ce qui les a fait désigner dans le commerce sous le nom de "sans fumée".

Ces charbons sont éminemment propres à la production de la vapeur et sont beaucoup employés dans la marine américaine. Ils subissent très peu de dépréciation à l'emmagasinage et présentent très peu ou pas de danger de combustion spontanée.

Des essais faits sur le charbon *New-River* ont révélé que l'emmagasinage au dehors par les conditions les plus rigoureuses produit une diminution de valeur calorique d'environ 1 p. 100 seulement pour la première année, de 2 p. 100 pour les deux premières années, et pas plus de 3 p. 100 en cinq ans.

Les charbons du groupe *Pocahontas*, qui comprennent ceux des districts de Winding-Gulf et Tug-River, ont environ la même valeur calorique que ceux de New-River. La principale différence est que les premiers contiennent de 4 à 7

p. 100 de moins d'éléments volatils. Tous deux sont propres à la fabrication du coke. On emploie souvent le charbon *Pocahontas* en mélange avec des charbons plus riches en éléments volatils pour la distillation en cornues.

Ces charbons sont éminemment appropriés aux usages ménagers, à cause de leur combustion sans suie et du très faible résidu qu'ils laissent. Dans les Etats de l'Ouest américain, on a presque remplacé l'anthracite depuis quelques années. La ville de Chicago en dépense jusqu'à 2,000,000 annuellement pour usage ménager, et dans les villes de Détroit, Cleveland et Buffalo, ils font une forte concurrence à l'anthracite. La cité de Winnipeg en a acheté une quantité considérable pour les usages ménagers, et au cours du dernier hiver, ils ont fait leur apparition sur le marché de Toronto comme succédané de l'anthracite. Jusqu'à présent, il semble y avoir une demande très faible de ces charbons pour les consommateurs de Montréal.

Le gisement n° 3 Pocahontas, connu sous le nom de Thick-Vein, produit environ 90 p. 100 de tout le charbon expédié de la région Pocahontas, et c'est la principale source d'approvisionnement du célèbre charbon *Pocahontas* pour la production de la vapeur ou du coke, l'un des plus purs parmi les charbons américains. Ce charbon est tendre, et il se trouve peu de morceaux dans les consignations en wagons. Si on sait le brûler, il n'est pas nécessaire que les morceaux représentent plus de 15 à 20 p. 100, car le *Pocahontas*, grâce à ses qualités d'agglutination, se prend en masse en brûlant et fournit suffisamment de gâteaux de coke pour couvrir la grille et retenir les nouveaux apports de combustible.

Voici une analyse générale du charbon *Pocahontas* provenant du gisement n° 3:—

Humidité	2·60
Eléments volatils	17·75
Carbone fixe	75·00
Cendre	4·65
Soufre	0·65
U.T.B.	14·635

Prix de détail à Toronto et Winnipeg.—Le prix de détail à Toronto a atteint $14 la tonne en février, pendant la grève dans les charbonnages d'anthracite, mais les prix actuels sont d'environ $12 la tonne. A Winnipeg, le *Pocahontas* en pérats se détaille actuellement à $15 la tonne livré dans les bennes des consommateurs de n'importe quelle partie de la ville.

Réserves houillères.—Dans "Coal Resources of the World", ces charbons sont décrits comme étant semi-bitumineux, et l'on évalue leur quantité à 27,132,000,000 tonnes métriques.

En supposant une réserve actuelle de 24,000,000,000 tonnes et une production annuelle de 40,000,000 tonnes (la production actuelle est de 40,000,000 tonnes), cette provision de charbon durerait 600 ans.

Production.—De 1920 à 1924, la production dans les gisements ci-haut mentionnés a été comme suit:—

1920	32,374,128 tonnes nettes
1921	28,719,055 "
1922	33,768,766 "
1923	35,778,101 "
1924	38,506,465 "

En 1925, le total des consignations pour 10 mois, de janvier à octobre s'est élevé à 37,518,307 tonnes nettes, soit une augmentation de 5,799,230 tonnes sur la période correspondante de l'année précédente.

Quantité utilisée pour fins ménagères dans le centre du Canada.—En 1924, lorsque l'Office fédéral du combustible a fait une enquête sur les stocks de charbon ménager dans le centre d'Ontario et Québec, le rapport des ventes de

houille américaine faites par les marchands pour usages ménagers donnait les chiffres suivants:—

—	Consommateurs d'Ontario	Consommateurs de Québec
	tonnes nettes	tonnes nettes
1923	160,351	21,410
1924	239,740	106,863

Total pour Ontario et Québec, 1923..... 190,761
Total pour Ontario et Québec, 1924..... 346,603

Nous n'avons pas de données sur les quantités ayant servi aux usages ménagers dans la ville de Winnipeg.
OTTAWA (Ontario), 8 juin 1926."

"No. 9.—SYNDICATS

Syndicat des mines du Kansas.—Comprenant 19 compagnies avec un capital global de $10,700,000. Ces 19 compagnies ont leur siège social dans le voisinage de Pittsburg, Mo., dont quelques-unes dans les comtés de Cherokee et Crawford. Ces compagnies sont:—

Mulberry Coal Company,
Pittsburg Block Coal Company,
Valentine Coal Company,
Carney-Cherokee Coal Company,
Superior Coal Company,
Liberal Coal Company,
Sheridan Coal Company,
Pittsburg-Oskaloosa Coal Company,
N. & S. Coal Company,
Linden Coal Company,
United States Coal Company,
Domestic Fuel Company,
Clemens Coal Company,
Reliance Coal Company,
Dean Coal Mining Company,
Crowe Coal Company,
Carbon Coal Company,
Central Coal Company.

Syndicat des charbonnages de l'Iowa.—Ce syndicat a été formé en fusionnant quarante mines de charbon de l'Iowa; il détient 12,000 acres de terrains carbonifères et a loué 13,000 acres additionnels. La direction relève de la compagnie *Appanoose Coal.* Le montant du capital n'est pas donné.

Syndicat des charbonnages d'Indiana.—La compagnie *Sunlight Coal* a été fusionnée avec la compagnie *Verona Coal* de Chicago et la compagnie *Leland Coal.* Chacune de ces compagnies a des propriétés dans le Kentucky, l'Illinois et l'Indiana. Le montant de capital englobé dans la fusion n'est pas divulgué, mais la capital-actions de la nouvelle compagnie a été porté de $250,000 à $2,000,000.

La compagnie *Tennessee By-Products,* avec un capital de $25,000,000 représente la réorganisation complète des intérêts compris dans la *Bon Air Coal and Iron Corporation* et dans la *Tennessee Consolidated Coal Company* de Chattanooga, Tenne. Cette compagnie doit fabriquer du charbon de bois et divers sous-produits et se lancer dans l'exploitation minière sur une plus grande échelle.

Syndicat des compagnies de gaz du Massachusetts.—Il a été émis récemment des obligations au montant de $18,000,000 destiné à couvrir l'achat des intérêts *Castner, Curran & Bullitt, Inc.*, et des compagnies de gaz du Massachusett, qui sont les propriétaires de la *New England Fuel and Transportation Company* et de la *New England Coal and Coke Company.* C'est l'une des plus fortes entreprises industrielles de la Nouvelle-Angleterre.

Le syndicat de charbonnages sans fumée de l'ouest de la Virginie a été organisé après environ une année de conférences. Ce syndicat est dirigé par les compagnies de gaz du Massachusett, qui forment en Nouvelle-Angleterre un syndicat d'utilités publiques. Cette compagnie a récemment acquis la *New England Fuel and Transportation Company,* comme il est dit plus haut.

Ce syndicat comprendra les compagnies ci-après mentionnées s'occupant de la production de charbon sans fumée dans le gisement Beckley:—

E. E. White Coal Company, ayant son exploitation à Glen-White, (Virginie occidentale), et produisant annuellement environ 1,000,000 de tonnes. Les mines de cette compagnie sont les deux plus fortes du district Winding-Gulf.

Le groupe de mines P. M. Snyder comprend la *East Gulf Coal Company,* la *Pemberton Fuel Company,* la *Princewick Coal Company,* la *Longbranch Coal Company* et la *Glenco Coal Company.* Ces compagnies produisent ensemble un tonnage annuel d'environ 800,000 tonnes. La compagnie s'occupant des ventes, la Castner, Curran, Inc., sera aussi achetée.

Un capital d'environ $10,000,000 est engagé dans ce syndicat.

Le syndicat des compagnies *Logan,* est formé de 41 compagnies sous la direction des intérêts *Thurmond* dans les charbonnages Lofan. Ces intérêts ont été fusionnés dans une forte compagnie connue sous le nom de *Thurmond Consolidated Coal Company,* dont le capital est de $1,000,000. Les quatre compagnies du syndicat sont:—

Argyle Coal Company, Thurmond Coal Company, Logan Eagle Coal Company et *Perry Branch Coal Company.*

La capacté de production annuelle est d'environ 750,000 tonnes.

La fusion de la *Elkhorn Coal and Coke Company* et de la *Mill Creek Coal and Coke Company* s'est faite le 1er janvier 1925. Ces propriétés sont parmi les meilleures des charbonnages *Pocahontas.* Le capital n'est pas donné.

La fusion de trois compagnies dans le sud-ouest de la Virginie est maintenant terminée. Le nouveau nom de la compagnie est: *Superior Fuels Company* et le capital-actions est de $2,500,000. Ce groupe de compagnies s'occupait de l'extraction de l'anthracite et est compoés de la *Blue Ridge Coal Company,* la *Swiss By-Products Coal Company* et la *Export Coal Company.* Les mines exploitées par ce syndicat aura une capacité de production quotidienne d'environ 4,000 tonnes.

Le syndicat *West Kentucky* est organisé. La fusion comprendra: La *Western Colieries Company,* la *Magic Collieries Company,* la *Illsley Mining Company,* la *Sunlight Mining Company,* dont les mines sont exploitées à ciel ouvert, et la *Norton Coal Mining Company,* la *Empire Coal Company,* dont les mines sont souterraines.

Le capital engagé est d'environ $5,250,000.

Le *Kentucky West Virginia Merger* communément appelé la *Wakenva Coal Company* à Richmond (Virginie). Cette organisation groupe sous une même tête les compagnies suivantes:—

Beaver Creek Coal Company,
Camp Branch Coal Corporation,
Floyd Elkhorn Collieries Company,

Graden Coal Company,
Hazard-blue Grass Coal Corporation,
Hill Creek Coal Company,
Kennedy Coal Corporation,
Kroll-Litz Coal Company,
Lewis-Creek Banner Company,
Nora Coal Corporation,
Sandy Ridge Coal Company,
Upper Banner Coal Company,
Virginia-Banner Coal Corporation,
Walkders Branch Mining Company.

Le capital global est à peu près de $9,750,000 et la production est de 2,000,000 de tonnes annuellement.

Ottawa, le 8 juin 1926."

N° 10—PRIX MOYENS DU CHARBON À LA MINE ET PAR RÉGIONS, TELS QUE DONNÉS DANS LES RAPPORTS DE L'OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

NOUVELLE-ÉCOSSE

District	Année	Tout-venant	Criblé	Menu
		$ c.	$ c.	$ c.
Cap-Breton	1923	4 54	6 15	3 60
	1924	4 22	5 71	2 80
	1925	4 43	6 40	1 65
Cumberland	1923	4 58	5 41	2 61
	1924	4 04	4 90	2 19
	1925	4 58	5 48	2 40
Inverness	1923	4 85	5 91	1 67
	1924	5 14	6 73	2 00
	1925	5 08	5 94	1 87
Pictou	1923	4 78	5 93	4 20
	1924	4 75	5 86	4 19
	1925	4 87	6 03	3 79
Moyenne pour la Nouvelle-Ecosse	1923	4 63	5 57	3 03
	1924	4 30	5 23	2 51
	1925	4 65	5 66	2 40

NOUVEAU-BRUNSWICK

	1923	4 04	5 19	2 47
	1924	4 22	4 42	2 30
	1925	4 09	4 60	2 68

SASKATCHEWAN

	1923	2 15	2 54	0 80
	1924	2 09	2 39	0 98
	1925	2 11	2 26	0 95

COLOMBIE-ANGLAISE

Pas du Nid-de-Corbeau	1923	4 74	6 13	4 25
	1924	4 23	5 87	4 33
	1925	3 89	5 00	3 20
Terre ferme	1923	3 92	5 96	4 00
	1924	4 56	5 62	3 60
	1925	4 45	5 25	3 07
Ile	1923	.....	6 66	3 71
	1924	4 75	6 71	3 76
	1925	5 34	5 87	3 56
Moyenne pour la Colombie-Anglaise	1923	4 13	6 28	3 89
	1924	4 52	6 20	3 82
	1925	4 43	5 45	3 23

ALBERTA

BITUMINEUX

Brazeau	1923	4 62	.....	.....
	1924	3 00	4 68	.....
	1925	.....	.....	.....
Canmore	1923	5 70	6 03	4 48
	1924	5 28	6 03	3 66
	1925	.....	.....	.....
Pas du Nid-de-Corbeau	1923	4 83	6 82	4 60
	1924	4 61	6 57	4 35
	1925	3 62	4 56	2 38
Parc Jasper	1923	4 85	.....	.....
	1924	5 05	.....	.....
	1925	.....	.....	.....
Parc de la Montagne	1923	4 71	.....	.....
	1924	4 33	4 04	.....
	1925	4 00	4 25	.....

ALBERTA

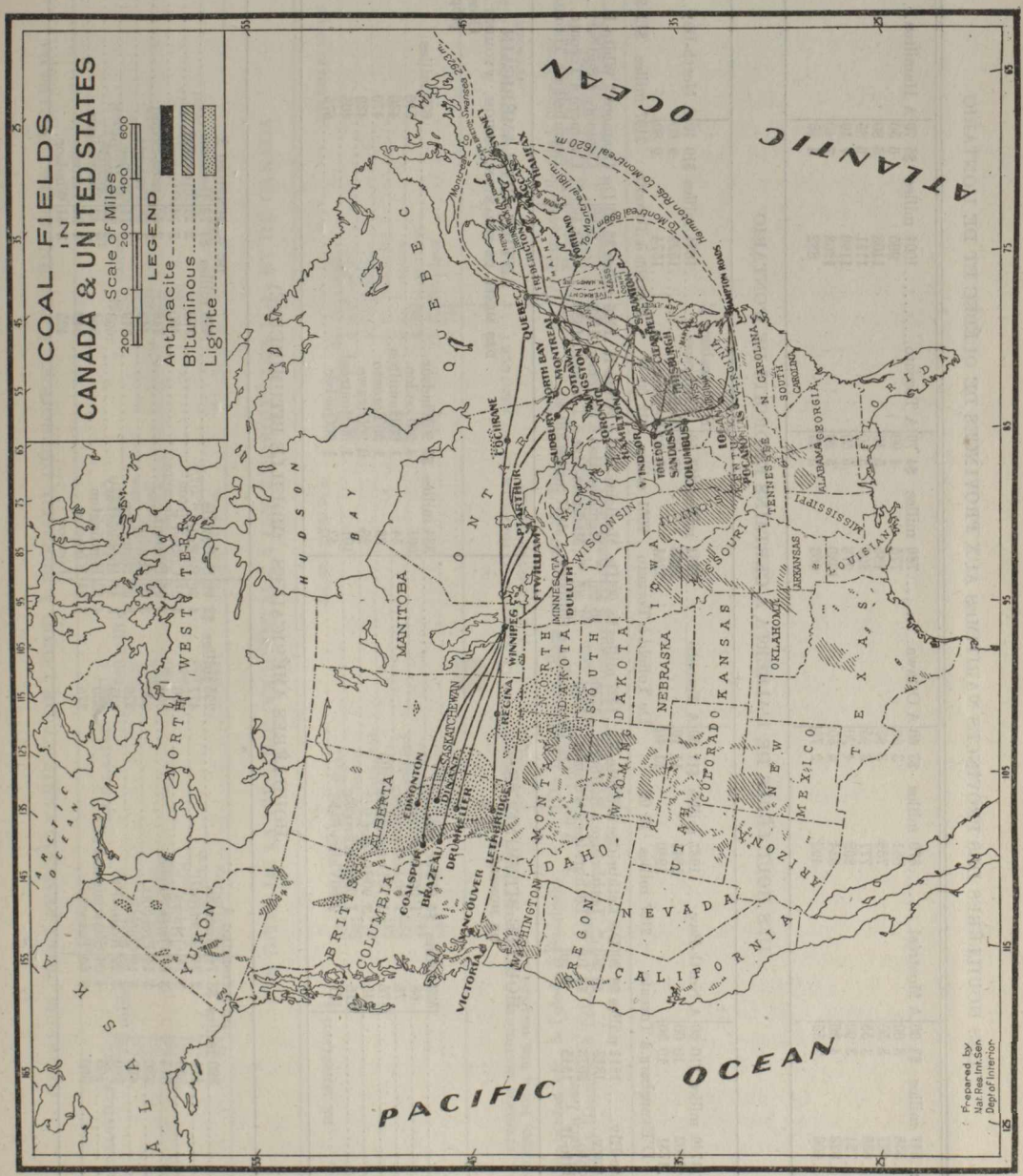
HOUILLE MAIGRE

Calgary, High-River, Pincher-Creek, Saunders, Yellowhead-Pass et Lethbridge

—	Tout-venant	Criblé	Menu
	$ c.	$ c.	$ c.
Moyenne pour 1923	3 61	4 91	1 13
" 1924	3 74	4 24	1 11
" 1925	3 64	4 19	1 01

HOUILLE MÉNAGÈRE

District	Année	Tout-venant	Criblé	Menu
		$ c.	$ c.	$ c.
Edmonton	1923	2 00	3 62	0 67
	1924	3 12	3 67	0 62
	1925	2 42	3 05	0 66
Drumheller	1923	3 69	4 11	0 62
	1924	3 25	4 10	0 66
	1925	3 49	3 57	0 58


COAL FIELDS
IN
CANADA & UNITED STATES
Scale of Miles
0 200 400 600
LEGEND
Anthracite
Bituminous
Lignite
ATLANTIC OCEAN
PACIFIC OCEAN
HUDSON BAY
QUEBEC
ONTARIO
MANITOBA
NORTH WEST TERR.
YUKON
ALASKA
BRITISH COLUMBIA
ALBERTA
SASKATCHEWAN
MONTREAL
OTTAWA
TORONTO
WINNIPEG
VANCOUVER
VICTORIA
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
MAINE
VERMONT
NEW HAMPSHIRE
MASSACHUSETTS
NEW YORK
PENNSYLVANIA
OHIO
MICHIGAN
WISCONSIN
MINNESOTA
IOWA
ILLINOIS
INDIANA
MISSOURI
KENTUCKY
TENNESSEE
MISSISSIPPI
LOUISIANA
ARKANSAS
OKLAHOMA
TEXAS
KANSAS
NEBRASKA
SOUTH DAKOTA
NORTH DAKOTA
MONTANA
WYOMING
COLORADO
NEW MEXICO
ARIZONA
UTAH
NEVADA
IDAHO
WASHINGTON
OREGON
CALIFORNIA
NORTH CAROLINA
SOUTH CAROLINA
GEORGIA
FLORIDA
Prepared by
Yukon Realm Sect.
Dept. of Interior.

DES HOUILLÈRES DES PROVINCES MARITIMES AUX PROVINCES DE QUÉBEC ET DE L'ONTARIO

De Maccan à Québec	547	milles	$3 00	A Montréal	670	milles	$3 60	A Ottawa	786	milles	$4 70	A Toronto	1004	milles	$5 70	A Hamilton	1043	milles	$6 60
Springfield	538		3 00		661		3 60		775		4 90		995		6 50		1034		6 60
Westville	627		3 50		769		3 90		885		5 10		1103		6 80		1142		6 90
Thorburn	635		3 55		777		3 95		893		5 10		1111		6 85		1150		6 95
Pt-Tupper	721		3 90		862		4 20		978		5 50		1196		7 10		1235		7 20
Sydney	823		4 20		964		4 50		1080		5 20		1293		7 40		1337		7 50
Minto	406		2 55		492		2 75		603		3 25		832		4 80				

DES HOUILLÈRES DE L'ALBERTA À CERTAINS ENDROITS DE L'ONTARIO

De Brazeau à Cochrane	1749	milles	$10 60	A North-Bay	1987	milles	$11 50	A Toronto	2281	milles	$13 50	D'Evansburg à Cochrane	1634	milles	$10 10	A North-Bay	1873	milles	$11 20
Heatburg	1602		10 00		1841		11 10		2135		12 90	Tofield	1529		9 60		1768		10 70
Coalspur	1731		10 30		1980		11 40		2264		13 20	Beynon	1574		9 80		1813		10 90
D'Evansburg à Toronto	2167	milles	13 00					De Tofield à Toronto	2061	milles	$12 50	Beynon à Toronto	2107	milles	$12 50				
De Blairmore à White-Riv	1511	milles	$9 20	De Lethbridge à White-R	1427	milles	$8 90	De Medicine-Hat à White-R	1326	milles	$8 60	De Canmore à White-R	1561	milles	$9 40				
" Blairmore à Sudvury	1813		10 50	" Lethbridge à Sudbury	1730		10 20	" Medicine-Hat à Sudbury	1628		9 90	" Canmore à Sudbury	1863		10 70				
" Blairmore à Toronto	2073		12 70	" Lethbridge à Toronto	1989		12 40	" Medicine-Hat à Toronto	1888		12 10	" Canmore à Toronto	2123		12 90				
" Drumheller à White-R	1545		9 20	De Drumheller à Sudbury	1847	milles	$10 50					" Drumheller à Toronto	2107		12 70				

HOUILLE BITUMINEUSE
DE MONTRÉAL À

Cochrane	593	milles	$4 95	Tor nto			
Cornwall	68		1 00	Timmons			
Hawkesbury	78		1 00	Actonvale			
Kingston	175		1 70	Drummondville			
North-Bay	340		2 90	St-Jean			
Ottawa	116		1 30	Sherbrooke			
Renfrew	171		2 00	Valleyfield			

ANTHRACITE AMÉRICAIN
DES MINES DE SCRANTON, LEHIGH, WYOMING À

					Grosseurs préparées	plus petites grosseurs
Windsor	334	milles	$2 90	Windsor	622 milles	$4 53	$4 08
London	601		4 95	London	510	4 40	3 94
Hamilton	54		1 00	Hamilton	430	3 86	3 41
Toronto	65		1 50	Toronto	470	3 96	3 56
Ottawa	28		0 90	Ottawa	439	4 67	3 22
Montréal	101		1 30	Montréal	405	4 42	3 14
Québec	43		1 00	Québec	575	4 93	3 76

HOUILLÈRES AMÉRICAINES (HOUILLE BITUMINEUSE)

DE PITTSBURG À

Belleville	390	milles	$3 74	Messana	295	milles	$2 96
Buffalo	174		2 24	Montréal	477		4 20
Cobourg	350		3 74	Ottawa	500		4 01
Guelph	315		3 64	Owen-Sound	398		3 94
Hamilton	230		3 14	Prescott	300		3 03
Hawkesbury	490		4 19	Québec	370		5 69
Huntingdon	380		3 29	Rouse-Pt	425		3 41
Kingston	405		4 04	Shawinigan-Falls	530		4 52
London	390		3 64	Toronto	275		3 24

DE GREENBURG À

Belleville	499	milles	$3 74	Messana	897	milles	$3 10
Buffalo	270		2 24	Montréal	720		4 23
Cobou g	450		3 74	Ottawa	633		3 11
Détroit	318		2 60	Owen-Sound	508		3 94
Guelph	440		3 64	Prescott	551		3 16
Hamilton	349		3 14	Québec	881		5 21
Hawkesbury	693		4 32	Rouse-Pt	688		3 54
Huntington	504		3 43	Shawinigan	814		4 65
Kingston	549		4 04	Toronto	386		3 24
London	425		3 64	Windsor	320		3 84

CHARBON DE LA PENNSYLVANIE ET DE L'OHIO À BUFFALO, DÉTROIT ET À DES ENDROITS DU CANADA

DE CONNELSVILLE, PE., À			DE BELLAIRE, OHIO À			DE CLEARFIELD À					
Buffalo	325 milles	$2 39	Buffalo	340 milles	$2 24	Montréal	561 milles	$4 01	Hamilton	253 milles	$2 99
Détroit	373	2 60	Détroit	329	2 10	Cochrane	759	6 19	Toronto	291	3 09
Québec	936	6 19	Québec	951	5 39	Cornwall	492	3 92	Timmins	763	6 19
Montréal	765	5 09	Montréal	780	4 42	Hawkesbury	531	4 10	Renfrew	526	4 59
Toronto	431	3 39	Toronto	446	3 24	Kingston	388	3 89	Sherbrooke	612	4 55
Hamilton	393	3 29	Hamilton	408	3 14	North-Bay	507	4 49	Valleyfield	415	4 00
Windsor	327	3 99	Windsor	342	2 80	Ottawa	473	3 92			

DES GITES DE LA VIRGINIE OCCIDENTALE À DES ENDROITS DES E.-U. ET DU CANADA

DE WHEELING À			DE BLUEFIELD À			DE CHARLESTON À		
Buffalo	336 milles	$2 39	Buffalo	738 milles	$3 48	Buffalo	621 milles	$3 28
Détroit	361	2 60	Détroit	506	2 85	Détroit	389	2 60
Hamilton	404	3 14	Hamilton	702	4 25	Québec	127	6 60
Québec	947	6 04	Québec	1244	6 85	Montréal	957	5 50
Montréal	776	4 94	Montréal	1074	5 75	Toronto	623	4 00
Toronto	442	3 24	Toronto	740	4 25	Hamilton	585	4 00
Windsor	363	3 30	Windsor	508	3 55	Windsor	391	3 30
			Ottawa		5 75			

CHARBON DE LA VIRGINIE OCCIDENTALE ET DU KENTUCKY À TOLEDO, POUR LES GRANDS LACS		CHARBON DE LA VIRGINIE OCCIDENTALE ET DU KENTUCKY À HAMPTON ROADS		PRIX COURANTS DES TRANSPORTS OCÉANIQUES PAR NAVIRES AFFRÉTÉS		
De New-River, Pocahontas, etc., à Toledo & Sandusky pour envoi aux Grands Lacs	$ 2 06	De New-River, Pocahontas, etc., à Hampton-Rds. (marée)	$ 2 25	De Hampton-Roads à New-York		$ 0 75
De Kanawha, Logan & Kentucky à Toledo & Sandusky.	1 91	De Kanawha, Logan, etc., à Hampton-Rds	2 34	De Hampton-Roads à New-England		0 85
		De Kentucky Division à Hampton-Rds	2 43	De Hampton-Roads à Montréal	1619 milles	90c.-1 10
				De Swansea aux ports du St-Laurent		1 50–2 50

ARTICLE 316—DISPOSITIONS SPÉCIALES, LOI TARIFAIRE DES ÉTATS-UNIS

(*Dumping*)

(*Communiqué par M. Hotchkiss—voir témoignages, pages 317-331*).

(*a*) Les modes de concurrence déloyaux et les actes déloyaux, relatifs à l'importation d'articles aux Etats-Unis ou à leur vente par le propriétaire, l'importateur, le consignataire ou l'agent de l'un ou de l'autre, dont l'effet ou la tendance est de détruire ou d'affecter sérieusement une industrie exploitée efficacement et économiquement aux Etats-Unis, ou d'empêcher l'établissement d'une telle industrie ou de restreindre ou de monopoliser un commerce aux Etats-Unis, sont par les présentes déclarés illégaux, et lorsque l'existence en sera constatée par le Président des Etats-Unis, celui-ci pourra y appliquer les mesures suivantes, outre les autres dispositions légales.

(*b*) Pour aider le Président à rendre des décisions en vertu du présent article, la Commission tarifaire des Etats-Unis est par les présentes autorisée à faire enquête sur toute infraction présumée aux présentes dispositions soit à la suite d'une plainte portée sous serment, soit de sa propre initiative.

(*c*) La Commission doit faire ces enquêtes en vertu et en conformité des règlements qu'elle peut promulguer et elle doit donner les avis, accorder les auditions et même les nouvelles auditions qu'elle jugera propres à établir une preuve verbale ou écrite, et suffisantes à l'exposé complet des faits impliqués dans lesdites enquêtes; à chaque information, les témoignages doivent être pris par écrit, et une transcription de ces témoignages et des conclusions et recommandations de la Commission constituera le compte rendu officiel de ladite information, et chaque fois que les conclusions d'une telle enquête indiqueront qu'il y a eu violation du présent article, une copie de ces conclusions sera promptement expédiée ou délivrée à l'importateur ou au destinataire desdits articles; ces conclusions, si elles se fondent sur une preuve, seront péremptoires; toutefois la Commission peut accorder une nouvelle audition, et, suivant les délais et les modes d'appel admis pour les pourvois contre les décisions du *Bureau des Estimateurs généraux des Etats-Unis* (United States Board of General Appraisers), l'importateur ou le destinataire desdits articles peut interjeter appel desdites décisions sur un ou plusieurs points de droit mais seulement auprès de la *Cour des Appels de Douane des Etats-Unis* (United States Court of Customs Appeals); s'il est démontré à la satisfaction de ladite cour que de nouveaux témoignages doivent être entendus et qu'il y avait de bonnes raisons pour expliquer l'insuccès de la preuve dans la cause soumise à la Commission, ladite Cour peut ordonner que la Commission entende de nouveaux témoignages de telle manière et dans telles conditions que la Cour jugera à propos de fixer; la Commission peut modifier ses jugements quant aux faits ou porter de nouveaux jugements en raison de nouveaux témoignages; ces jugements, s'ils sont soutenus par la preuve, seront définitifs quant aux faits, toutefois on pourra se pourvoir contre ces jugements dans le délai et de la manière susindiqués, mais seulement s'il s'agit de points de loi. Le jugement dudit tribunal sera définitif, sauf qu'il sera sujet à être revisé par la Cour Suprême des Etats-Unis, en vertu d'un certiorari demandé dans les trois mois du prononcé dudit jugement de la Cour des Appels de Douane des Etats-Unis.

(*d*) Les décisions finales de la Commission seront transmises au Président avec le compte rendu.

(*e*) Lorsque l'existence d'un procédé ou d'un acte déloyal a été établie à la satisfaction du Président, celui-ci doit déterminer le taux du droit additionnel, d'au plus 50 pour 100 et d'au moins 10 pour 100 de la valeur desdits articles, tel

qu'indiqué par l'article 403 du Titre IV de la présente loi, droit additionnel qui détruira l'effet dudit procédé ou dudit acte, et qui est par les présentes imposé sur les articles importés en violation de la présente loi; ou si le Président est convaincu et constate qu'il s'agit de cas où lesdits procédés ou actes déloyaux sont poussés à l'extrême, il doit ordonner, selon ce qu'il jugera être dans l'intérêt des Etats-Unis, que l'on interdise l'entrée aux Etats-Unis desdits articles importés par qui que ce soit en violation des dispositions de la présente loi; et en apprenant cette décision du Président, le Secrétaire du Trésor, par l'entremise des fonctionnaires compétents, doit imposer lesdits droits additionnels ou refuser ladite entrée, et la décision du Président est définitive.

(*f*) Lorsque le Président a lieu de croire qu'on offre ou qu'on cherche à offrir un article à la douane des Etats-Unis en violation du présent article, mais qu'il n'a pas de renseignements suffisants pour le convaincre, le Secrétaire du Trésor, sur demande par écrit du Président, doit interdire l'entrée dudit article tant que l'enquête jugée nécessaire par le Président ne sera pas terminée; toutefois le Secrétaire du Trésor peut permettre l'entrée en douane subordonnément aux conditions et aux amendes qu'il peut juger suffisantes.

(*g*) Tout droit additionnel et tout refus d'entrée en vertu du présent article restera en vigueur jusqu'à ce que le Président, ayant constaté que la situation qui avait donné lieu à l'imposition d'un droit additionnel ou à l'interdiction d'entrée, a cessé d'exister, en informe le Secrétaire du Trésor.

DOMINION FUEL BOARD

CHART SHOWING SUPPLY AND DISTRIBUTION OF COAL IN CANADA

ALSO IMPORTATIONS FROM

UNITED STATES AND GREAT BRITAIN

Calendar Year 1925

SUMMARY

	1924	1925	
Produced in Canada	13,638,197	13,129,401	Short Tons
Imported from U.S.A	16,511,405	16,225,603	Short Tons = 20% Anth.
Imported from Great Britain	317,173	606,832	Short Tons = 90% "
Exported	773,246	785,910	Short Tons
Available for Consumption in Canada	29,693,529	29,175,926	Short Tons

Note - Bars shown by solid lines indicate figures for 1925
" " " dotted " " " " 1924
All coal figures are shown in short tons

Anthracite shown thus... Anth. Bituminous shown thus... Bit

IMPORTS OF AMERICAN ANTHRACITE COAL INTO CANADA 1918-1925
ALL SIZES

1918-21 (Four year average)	4,906,099
1919	4,972,283
1920	4,912,964
1921	4,567,370
1922	2,514,249 (Strike Year)
1923	4,906,222
1924	3,908,317
1925	3,249,497

MILLIONS OF TONS

IMPORTS OF AMERICAN BITUMINOUS COAL INTO CANADA 1917-1925
ALL SIZES

1917	17,331,177
1918	13,544,177
1919	12,010,490
1920	15,902,632
1921	13,536,250
1922	10,924,045
1923	17,248,298
1924	12,603,088
1925	12,976,106

MILLIONS OF TONS

MILLIONS OF TONS

BRITISH COLUMBIA & YUKON

ALBERTA

SASKATCHEWAN

MANITOBA AND HEAD OF LAKES

CENTRAL ONTARIO

QUEBEC

NEW BRUNSWICK

NOVA SCOTIA

PR. EDW. ISLAND

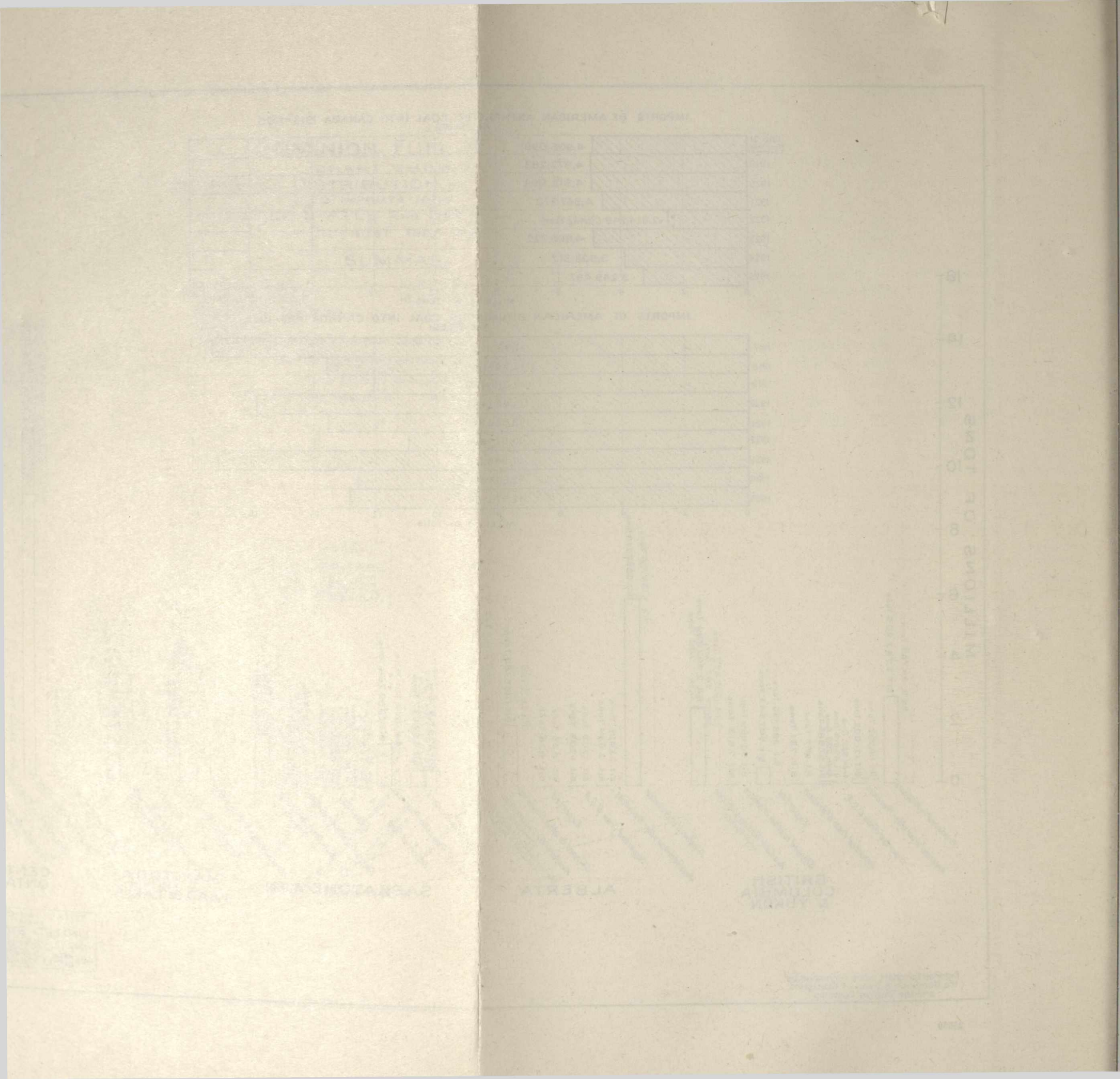
TOTAL IMPORTS FROM GREAT BRITAIN
1924 ANTH 275,277 Tons
1924 BIT 41,896 Tons
1925 ANTH 549,247 Tons
1925 BIT. 57,585 Tons

TOTAL IMPORTS FROM UNITED STATES
1924 ANTH 3,908,317 Tons
1924 BIT. 12,603,088 Tons
1925 ANTH. 3,249,497 Tons
1925 BIT. 12,976,106 Tons

Figures for chart were furnished by the Dominion Bureau of Statistics and the Dept of Customs

Prepared by Natural Resources Intelligence Service, Dept of the Interior

25639



INDEX

INDEX DES TÉMOIGNAGES

INDEX DE LA CORRESPONDANCE ET DE LA DOCUMENTATION PRÉSENTÉE AU COURS DES TÉMOIGNAGES

INDEX GÉNÉRAL

INDEX DES TÉMOIGNAGES

AIRD, HARRY, directeur, Canadian Import Company, Montréal:—Opérations et distributions aux docks—Facteurs déterminant les taux de transport, Montréal aux ports des Lacs, 16-19—Tarifs de petite vitesse sur charbon, Montréal à Cornwall—Evaluation des tarif de petite vitesse, Montréal à Kingston, Toronto à Hamilton—Appareils de chargement et de déchargement—Etude de l'utilisation des navires de la marine marchande du gouvernement, 17-24—Le tonnage total, facteur dans le coût du transport—Comment diminuer la fragmentation du charbon dans la manutention—Coût approximatif du transport et du déchargement, Sydney à Toronto, 25-28—Démarches de la *British Empire Steel Corporation* pour expédier le charbon à Toronto—Charbon du Cap-Breton populaire à Montréal—Projets de cokeries pour Montréal—Etude de l'élimination du soufre dans le charbon, 30-31—Tarifs comparés de petite vitesse, charbon américain et du Cap-Breton à Ottawa—Cap-Breton à Toronto, 31-32—Coût de livraison, charbon domestique à Montréal—Entreposage—Humidité, charbons américain et de Nouvelle-Ecosse—Quantité du charbon du Cap-Breton employée dans Québec, 33-35—Ce que font le C.N.R. et autres compagnies au sujet de l'entreposage, 35-38.

BAXTER, Hon. J.-B.-M., premier ministre du Nouveau-Brunswick:—Projet concernant mines du Nouveau-Brunswick—Préjugés contre utilisation du charbon mou pour fins domestiques dans les centres urbains où l'on emploie l'anthracite—Cokéfaction du charbon produit un combustible plus propre que l'anthracite—Sous-produits—Deux aspects du problème: Aide permettant l'érection de cokeries et transport de la matière brute dans les centres des provinces intérieures—Effet des droits sur le charbon menu—Tarifs de petite vitesse des mines *Minto,* N.-B., à divers points dans Québec et à Ottawa—Allocation des tarifs de petite vitesse—Mise à l'étude de l'allocation à l'Alberta au sujet d'un tarif de transport de $7 la tonne en opposition à la proposition antérieure d'une réduction de 50 cents dans le tarif de petite vitesse pour le charbon *Minto*—Le Canada pourrait tirer profit d'une fédération établie sur des bases commerciales, 190-198.

BRITT, THOMAS, agent général du combustible, compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien:—Achats de charbon américain et canadien pour chaque division du chemin de fer—Stations chauffées au coke américain et canadien—Quantité de charbon employée dans les soutes de navires—Les locomotives se servent du charbon de l'Ouest à l'ouest de Kenora—Charbonnage des navires des Lacs à Fort-William, quelquefois à Port-McNichol—Etude des prix du charbon, 85-88—Achat de 65,000 tonnes de charbon à Springhill et de 40,000 à 60,000 en grande partie des mines Acadia pour la division de l'est du *C.P.R.,* et le *Dominion Atlantic*—Montréal, Québec et Ottawa n'emploient que du charbon américain—Etude des prix, 94-97—Efficacité—Valeurs comparées des charbons canadien et américain—Choix des mines aux Etats-Unis, 97-99—Mines de l'Ouest sur les lignes du *C.P.R.,* 102.

BUCHANAN, WILLIAM, marchand de charbon et de coke, London:—A vendu au détail charbon de l'Alberta depuis deux ans—5,000 tonnes—Prix d'achat et de vente—Tarifs de petite vitesse—Expérience a réussi—Satisfaction des clients—A vendu wagons dans le voisinage—A entreposé 100 tonnes de juillet à octobre—Edmonton et Drumheller—Coût de distribution—Pourrait manutentionner 20 wagons par mois—Comparaison entre charbon de l'Alberta et l'anthracite—Expédié dans wagons fermés à hauts bords, 124-127—Prix d'Edmonton et de Drumheller—Coût de distribution—Pourrait manutentionner 20 wagons par mois—Taux de Port-Stanley à London, 126-128—Réussite de la campagne de propagande dans l'Ontario en faveur du charbon de l'Alberta—Quelques wagons expédiés dans l'Ontario dont un à London comme cadeau—Facilités de déchargement à Port-Stanley—Wagons vides, 130-132.

BURCHELL, GEORGE-B., directeur-gérant, Bras d'Or Coal Company, Nouvelle-Ecosse:—Production, lieux de vente—Rendement des mines—Qualité du charbon—Quantités vendues l'an dernier au *C.N.R.,* etc., prix à la mine—Tarifs de petite vitesse, par eau et par voie ferrée à Montréal, Québec et Halifax—Ne peut concurrencer les prix du charbon américain à Halifax—Si l'exploitation était à son maximum, disons 300,000 tonnes, on pourrait réduire à $3.50 le coût du charbon à la sortie de la mine, 271-278. *Voir* aussi relevé de la production, etc., 320-321.

CAMSELL, CHARLES, sous-ministre des Mines:—Régions carbonifères de l'Amérique du Nord—Problème du combustible domestique au Canada—Tarifs de petite vitesse du charbon américain et de la Colombie-Anglaise au Canada, 1-4—Qualité du charbon de l'Alberta provenant des régions de la vallée Drumheller, Saunder's Creek et Mountain-Park—Le transport, un facteur, 4-7—Conditions géologiques et procédés miniers en rapport au coût—Mélange des charbons pour cokéfaction et autres fins—Régions carbonifères de la Nouvelle-Ecosse—Coût du transport de Sydney à Montréal, 8-9—Réexpédition de Montréal aux ports du lac Ontario, 9—Comparaison entre le charbon mou américain et canadien pour cokéfaction, 13-15—Importance de connaître le prix du charbon à la sortie de la mine. 15—*Rappelé et interrogé de nouveau:* Tarifs de transport du charbon des ports intérieurs du lac Erié à la tête des Lacs—Régions de l'Alberta d'où l'on pourrait obtenir du charbon pour les marchés domestiques de l'Ontario, 325-326—Régions carbonifères sur la côte occidentale du Cap-Breton, 326—Prix moyens du charbon aux mines du Canada—Sources d'approvisionnement, 329-330.

COOTE, G. C. (député):—Exprime sa satisfaction au sujet de la déclaration du Dr Camsell relativement aux propriétés combustibles du charbon dans les régions de Highwood et Cat-Creek—Charbon bitumineux du pas du Nid-du-Corbeau comparé quant à la dimension au pérat anthracite, 331-332.

CORNELL, F. C., gérant du trafic, Comité du transport maritime:—Expérience touchant les conditions de petite vitesse et barème des taux de diverses routes en Canada—Cite un extrait de l'histoire officielle du chemin de fer *International* par Sandford Fleming, 1876, au sujet du détour sur la côte septentrionale que les autorités ont dû faire afin d'éviter l'empiètement de l'Etat du Maine—Le gouvernement britannique n'aurait pas autrement garanti les obligations—Injustice d'imposer aux provinces Maritimes le fardeau découlant de la construction de 200 milles de rails supplémentaires pour satisfaire à des exigences militaires, 295-299—En se servant du taux de $7 par tonne de l'Alberta comme comparaison, on devrait diminuer de $3.60 à $2.40 par tonne le taux de Springhill à Montréal—De Minto, il serait de $2 au lieu de $2.75—De Sydney, de $3.50 et $3.60 au lieu de $4.50, 287-299.

CRAIG, Hon. W., procureur-général du Manitoba:—Promet la coopération du Manitoba dans l'adoption d'une politique nationale de combustible—Comment le charbon de l'Alberta a supplanté tous les autres charbons au Manitoba au cours des dernières années—Campagne de propagande et de démonstration dans Winnipeg et ce qu'elle a produite—Ce que la coopération entre le Manitoba et la Saskatchewan a accompli dans les essais de fabrication de briquettes de lignite—Comment les meilleures qualités de charbon de l'Alberta ont graduellement conquis la confiance de la population de Winnipeg—Croit que le gouvernement de l'Alberta n'encouragera que des consignations de la meilleure qualité de charbon, 205-209.

CREIGHTON, A.-J. marchands de charbon, et R.-H. WILLIAMS, exploitant de carrière, Owen-Sound, Ontario:—Se sont intéressés au charbon de l'Alberta depuis deux ans—Difficultés de traiter les fragments provenant de la consignation alors que l'on crut bon d'installer une usine pour la fabrication des briquettes, 299-300—Tentative d'en arriver à une entente avec le représentant de sir Henry Thornton au sujet des tarifs de petite vitesse du charbon de Drumheller à la tête des Lacs, 300-301—Transport du coke par voie d'eau aux docks d'Owen-Sound, 65 à 85 cents—Proposent l'érection de briquetteries pour traiter les fragments de charbon aux endroits d'Ontario où on livre du charbon de l'Alberta. En septembre dernier, le prix du coke à Buffalo a monté de $6.40 à $13—M. McWilliams est opposé à l'expédition du charbon par petite vitesse dans des wagons fermés à hauts bords—Facilités suffisantes à Owen-Sound, 303-304—Etudes des essais de consignation cette année—Croit que le charbon de l'Alberta supplanterait les charbons étrangers au taux de 25 pour 100—Il n'y a pas de basculeur à wagons à la tête des Lacs, 315-317.

CROMBIE, DAVID, service de transport, chemins de fer nationaux du Canada:—Explique l'incapacité de M. Hungerford d'être présent au Comité—Corrige une erreur dans les chiffres—Comment on pourrait améliorer le tonnage, 143-144—Retour de wagons vides, 153—Minimum des toux de petite vitesse pour le charbon vers l'est est de $9—Nombre de wagons fermés à hauts bords dans l'ouest, 36,000—Wagons fermés à hauts bords avariés, 12,000, 154—Différence dans la consommation et le coût du charbon entre un train vide en mouvement et un train chargé, 154-155.

CUTTLE, FRANCIS TURNER, lignes du Canada Steamship:—Opérations du transport du charbon, blé et minerai—Tarifs de transport—Tonnage du charbon expédié à l'Est et Ouest en 9125—Frais—Etude des facilités de déchargement, 155-156. *Rappelé et interrogé de nouveau:* Tarifs de transport des céréales en 1925, 166—Nombre de navires transportant du charbon et du grain—Capacité de tonnage—Appareil de déchargement, 166-168—Ce qu'un navire pourrait transporter au cours d'une saison, 174-175—Taux de transport 75 cents la tonne par cargaison de 2,000 tonnes, 176-178.

DOUGALL, JAMES, représentant du chemin de fer du Pacifique-Canadien:—Emploie le charbon du pas Nid-du-Corbeau et de Canmore—En décrit la qualité—Les mines de Bankhead sont fermées—On a utilisé du charbon bitumineux jusqu'à Kenora cette année, 89-92—Le charbon de Galt résistera à la désintégration pendant huit ou neuf mois dans des conditions favorables—Proportion de charbon américain et canadien employé sur les lignes de l'Est, valeur, efficacité—Vaeurs comparées des charbons américains et de Sydney, 101-104—*Rappelé et interrogé de nouveau*: Description des diverses qualités du charbon de l'Alberta—Cite des extraits du rapport de la commission de l'Alberta—Comment le charbon de l'Alberta pourrait s'emparer des marchés d'Ontario—Description des charbons de la Grande-Bretagne, 134-139.

DOUGLAS, Hon. J.-C., procureur-général de la Nouvelle-Ecosse:—Préconise une vraie politique nationale de combustible—Cokéfaction du charbon et taux de transport—Rendement total de la Nouvelle-Ecosse; proportion de la production expédiée par voie ferrée, 195-200.

DRAPER, THOMAS, président et gérant général, McMurray Asphaltum and Oils, Limited, Edmonton:—Décrit les appareils modernes en usage pour le chargement et le déchargement du charbon—Lit une lettre de la compagnie offrant d'envoyer un représentant au Comité—Etude de la fragmentation du charbon en cours de chargement et de déchargement et comparaison entre le charbon américain et celui de l'Alberta, 221-227—Etude de la circulation des wagons vides—Navires munis d'auto-déchargeurs—Frais de déchargement, 5 à 7 cents la tonne, 228-230—Cite des extraits de lettres de la *Morton Salt Company,* de Port Huron, au sujet des frais de déchargement des navires aux docks, à l'aide de l'appareil Mead-Morrison, 233—Frais de déchargement de la *Pittsburg Coal Company*—Citation d'un travail présenté par eorge E. Titcomb devant la section métropolitaine de l'*American Society of Mechanical Engineering* concernant les différents appareils de manutention du charbon—Décrit l'expérience qu'il a eue chez lui avec le charbon mélangé et le coke—On se sert de peu d'anthracite pour fins domestiques dans le Michigan et dans les Etats du centre et de l'Ouest, 236-240.

ELLIS, JAMES-A., contrôleur du combustible pour l'Ontario:—Charbon d'Alberta importé en Ontario en 1924, 1925—Prix de vente à la sortie de la mine, Saunders-Creek, Saunders-Ridge, Drumheller et Edmonton l'hiver dernier—Une forte importation en Ontario comporterait peut-être une réduction de 25 à 50 cents la tonne—Liste des 258 endroits où l'on a expédié du charbon l'hiver dernier, 240-245—Distribution—Le charbon Pocahontas est le seul comparable au charbon de l'Alberta, prix à Toronto, $12 ou $12.50—Approvisionnements de bitumineux, 12 millions de tonnes par année—Le peuple doit inévitablement payer les droits—Pertes subies par les américains en Ontario—Personnellement, croit que charbon gaulois n'est inférieur à aucun autre—Authracite à Toronto, $15.25 à $15.75; charbon d'Alberta ne devrait pas dépasser $13.50, 244-246—Mélange du charbon menu de l'Illinois avec charbon d'Alberta à Toronto dans plusieurs cas—Comment empêcher les marchands de mélanger le charbon et de le vendre ensuite pour de l'Alberta et du Pocahontas, 252-254—Désintégration et forte contenance d'humidité du charbon de l'Alberta—Tonnage possible pour la consommation l'hiver prochain—Influence des grèves sur les prix de l'anthracite, 257.

FERGUSON, L'hon. G.-H., premier ministre de l'Ontario: Expérience de l'Ontario avec le charbon de l'Alberta à partir de l'automne de 1924—En général, l'opinion publique a été satisfaite de cette expérience—Quantité d'anthracite et autre charbon achetée par l'Ontario—Etude du taux de $9—Correspondance entre les premiers ministres de l'Ontario et de l'Alberta et le premier ministre du Canada au sujet d'un taux de transport dépassant $7, 196-205.

CZOWSKI, C.-S., ingénieur en chef de la construction, chemins de fer Nationaux du Canada:—Facteurs nécessaires pour obtenir un maximum de tonnage—Une locomotive plus efficace quand elle ne fait pas de vitesse—La quantité de tonnage que certaines divisions de l'Ouest peuvent porter—Le convoi de transport idéal, 141-144—Division des locomotives—Une pratique qui n'est pas recommandée, 146-148—Produit un relevé des frais d'exploitation par tonne-milliaire, etc., 149-155.

HALPIN, W.-J., vice-président, John Heney & Son, Limited, Ottawa:—Explique les difficultés que comporte la manutention du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Ottawa—Transport Montréal-Ottawa, $1.30 la tonne—Le charbon de la Nouvelle-Ecosse est employé par le Gouvernement et un ou deux manufacturiers principalement—Le charbon le plus recommandable pour le commerce à Ottawa—Proportion des frais de manutention, 258-263.

HARRINGTON, L'hon. G.-S., ministre, et NORMAN McKENZIE, sous-ministre des Travaux publics et des Mines, Nouvelle-Ecosse:—Nécessité pour le Canada de concevoir une politique nationale de combustible ayant pour but la production dans le Canada du charbon qui se consume au Canada—Désavantages découlant du coût de la production—Moyenne du coût de production il y a quelques années et au moment actuel—Lit la déclaration du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse faite dans l'hiver de 1924 au Gouvernement fédéral demandant le rajustement des dispositions tarifaires, 276-279—Comment l'excédent des Etats-Unis a trouvé un débouché au Canada à un prix de vente plus bas que le charbon domestique—Raisons pour lesquelles ce problème devrait être soustrait du domaine provincial—Sans la concurrence domestique, nous pourrions soudainement nous trouver à la merci des producteurs américains—Solution du problème: aide fourni aux cokeries par le Gouvernement, subside raisonnable, modification des droits—Etude des subsides de 1924-1925—Propose que le Comité étudie l'opportunité de frapper de droits le charbon cokéfié à l'étranger et transporté au Canada comme charbon —Lettre du commissaire du combustible, Alberta, M. Howard Stutchbury au vice-président, M. Bury au sujet de la Loi de la vente du charbon et d'un droit supplémentaire de 10 cents par tonne pour le charbon bitumineux, 285-293.

HOTCHKISS, C.-P., secrétaire, Commission fédérale du combustible:—L'œuvre de la Commission fédérale du combustible, 33-45—La Commission fédérale poursuit maintenant l'enquête sur les prix du charbon industriel américain dans la région située entre Montréal et Toronto, 47—On préfère le charbon américain pour la production du gaz—Tonnage du charbon du Cap-Breton qui se rend jusqu'à Ottawa—Etude du charbon Inverness—Comment l'usage du charbon des provinces Maritimes pourrait s'étendre plus à l'ouest, 49-50—Frais de transport, Sydney à Montréal, 50—*Rappelé et interrogé de nouveau*: Règlements douaniers des Etats-Unis, article 1548 concernant le charbon de soute étranger entrant aux Etats-Unis—Croit que les navires de la *Canada Steamship* font leur charbonnage à Port-Colborne et Montréal se servant pour cela de charbon entré en douane—Les compagnies de navigation intérieure peuvent transporter du charbon américain et s'en servir pour leurs soutes sans payer de droits, 332-335—Le coke fait une grande concurrence à l'anthracite—Coke américain dans l'Ontario—La cokerie de Buffalo, 337—La *Montreal Gas Company* emploie du charbon américain et paie les droits 338—Ce que la *Consumers Gas Company* de Toronto fait, 338—Toledo possède l'appareil nécessaire pour fins d'expérimentation de la fragmentation du charbon de l'Alberta aux ports de déchargement—Explique la différence des tarifs du transport au sujet de North-Bay, Timmins, etc., dans la cédule de taux de transport—Les appareils de chargement de Toledo sont très rapides; les frais sont de 5 à 8 cents la tonne, 341-342.

JELLIFF, L.-H. (député):—Problème de l'écoulement du charbon dans l'Alberta et problème du combustible dans l'Ontario—Analyse chimique du charbon de Lethbridge—On considère la qualité de charbon de Highwood et de Cat-Creek exceptionnellement bonne, 329-331.

McCOURT, E.-FRED., président, anadian Industrial Coal Company, Montréal:—Champ d'activité comme importateurs de charbon écossais—Comparaison entre l'efficacité du charbon écossais et du charbon gallois et l'anthracite américain—Coût de la manutention—Perte, 59-61—Déchargement, 62—Prix du charbon écossais à Ottawa et taux de transport, Montréal-Ottawa—Transport, Montréal-Toronto, 64-65—Production du charbon écossais, 66-67.

McKENZIE, NORMAN, sous-ministre des Travaux publics et des Mines, Nouvelle-Ecosse:—*Voir* témoignage de l'hon. G.-S. Harrington, 276-294.

McWILLIAMS, R.-H., exploitant de carrières, Owen-Sound:—*Voir* témoignage de A.-J. Creighton et R.-H. McWilliams, 299-317.

NEILL, A.-W. (député):—Décrit la production minière dans trois régions de l'île de Vancouver—Expérience faite avec le charbon *Comox* par la marine britannique—Les navires japonais s'en servent aussi—L'huile de combustible importée fait concurrence à la production du charbon—Etude des cokeries, 178-180—Prix de gros du charbon à la mine—Diminution dans l'exportation du charbon de la Colombie-Anglaise aux Etats-Unis—

Griefs au sujet de la houille maigre importée des Etats-Unis comme lignite—Définition de lignite, 182-186—Etude du charbon étranger entrant comme charbon de soute en vertu des règlements douaniers sans payer de droits, 186—Résumé des principaux griefs de la Colombie-Anglaise au sujet du charbon et de l'huile combustible, 186-187—Etude des consignations de charbon au Mexique, au Chili, au Pérou, 188-189.

PRINGLE, JAMES, surintendant adjoint du transport, chemins de fer Nationaux du Canada:—*Voir* témoignage de D. Crombie, 143-146.

RICHARDS, L'hon. CHARLES-D., ministre des Terres et des Mines, Nouveau-Brunswick: —Croit que le problème actuellement à l'étude intéresse tout le Canada—Le développement de notre industrie est une question vitale pour notre pays—Extrait d'un rapport officiel au sujet des prix du charbon, 1925—Abondance des gisements houillers—Un gros rendement diminuerait de beaucoup le prix—Taux de transport, 209-210.

SMART, I.-V., ingénieur du service d'exploitation, chemins de fer Nationaux du Canada: —*Voir* témoignage de D. Crombie, 143-155.

TAIT, Sir THOMAS, président, Minto Coal Co.:—Maximum de subsides, 50 cents la tonne—Un besoin pressant à l'heure actuelle—Serait à l'avantage du charbon de l'Alberta ainsi que des chemins de fer Nationaux du Canada et des provinces Maritimes—Un appui substantiel s'impose immédiatement pour maintenir l'industrie du charbon dans les provinces Maritimes, 269-270.

VAUGHAN, R.-C., vice-président et commissaire en chef du combustible, chemins de fer Nationaux du Canada:—Le charbon des provinces Maritimes est transporté par voie d'eau de Montréal à Lévis pour ensuite être employé dans les régions d'Ottawa, Brockville et Cochrane—On se sert du charbon canadien dans la région de Portland cette année, 68-69—Consommation du charbon américain entre Ottawa, Brockville et Cochrane, et de Cochrane jusqu'à Winnipeg; de Winnipeg à l'ouest, charbon de l'Alberta, 70-71—Charbon de l'île de Vancouver jusqu'à Kamloops, 71-72—Variation des tarifs de transport des ports du lac Erie au lac Huron et aux ports de la baie Georgienne, 74-75—Inspection du charbon, 76—Appareils modernes de chargement et de déchargement—Taux de concurrence, 81—Transport du charbon dans l'est du Canada, 82-84.

WATTLES, F.-M., vice-président, Century Coal Co., Limited, Montréal:—Les plus bas taux imposables pour le déchargement du charbon à l'aide d'appareils modernes—Tarifs de transport des ports du lac Erié au lac Supérieur et aux ports du Michigan—Description des appareils de déchargement—L'emploi de basculeurs à wagons cause beaucoup moins de fragmentation dans le déchargement—Coût actuel de la main-d'œuvre préposés au fonctionnement des appareils de déchargement, 210-217.

WOLVIN, ROY-M., président, British Empire Steel Corporation:—Qualité du charbon—Propriétés de cokéfaction—Possibilités de maintenir un prix uniforme plus tard—Les criblures d'anthracite importées au Canada en franchise font concurrence au rendement du charbon menu sur le marché canadien—Charbon de soute entre en franchise—Etude des cokeries pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse—Taux de transport à Montréal—Navires transportant du grain, 103-106—Nécessité d'appareils de déchargement à Toronto —Transport, Sydney à Toronto, $1.40 par tonne nette—L'exploitation coûte plus cher en hiver—Le prix du coke est de $2 à $4 la tonne plus bas que l'anthracite à Montréal—Villes où l'on pourrait avantageusement établir des cokeries—Frais de transport à Sydney, 110-113—Comparaison entre l'échelle des salaires de Sydney et celle des Etats-Unis—Conditions minières, Virginie et Sydney—Proportion du charbon produit dans l'Est par notre corporation—Tonnage du coke expédié par le St-Laurent cette année—Pas de droits sur le coke—Le taux de transport du coke est plus élevé—Propose un droit de $1.50 la tonne sur le coke, 115-116—Le coût moyen du charbon à la sortie de la mine, 117 —Le *C.P.R.* n'achète pas de charbon de Sydney—On importe du charbon américain à Montréal, 118-119—Charbon de soute au port de Montréal—Industrie du fer et de l'acier—Peut entasser 125,000 tonnes en vertu d'un arrangement avec le *C.N.R.*—Prix de gros à Montréal—Etude du charbon d'Inverness—Coût approximatif d'une usine de cokéfaction dans une grande ville, 122-123.

INDEX DE LA CORRESPONDANCE ET DE LA DOCUMENTATION PRÉSENTÉES AU COURS DES TÉMOIGNAGES

AMBASSADE BRITANNIQUE, WASHINGTON, Affaires extérieures:—Télégrammes concernant règlements, au sujet du charbon étranger pour soutes de navires océaniques, 323-333.

BRAS D'OR COAL COMPANY, par George-B. Burchell:—Relevé de l'exploitation, 1922-1926—Consignations, 1925, 320-321.

BROWN HOISTING MACHINERY CO., CLEVELAND, par Thomas Draper:—Avantages de leurs basculeurs à wagons pour le déchargement du charbon, 224.

BROWNLEE, J.-E., premier ministre de l'Alberta, par le président:—Télégramme au sujet des prix du charbon à la sortie des mines de l'Alberta, etc., XIV. (*Voir* procès-verbal de la séance du 21 juin).

BYRNES, P.-V., Hamilton By-Product Coke Ovens, Limited:—Lettre en réponse à l'invitation du Comité de venir rendre témoignage disant que la construction prend tout son temps, 218,

CAMSELL, CHARLES, sous-ministre des Mines:—A présenté les relevés suivants:

1. Gisements de semi-anthracite dans la région Groundhog de la Colombie-Anglaise, 348.
2. Taux du minerai de fer de Duluth, Ashland et Marquette aux ports en aval du lac Erié, 349.
3. Districts houillers d'où l'on devrait tirer le charbon de ménage pour l'Ontario, 350.
4. Déperdition de poids du charbon de l'ouest lorsqu'il est exposé à l'air, 350-351.
5. Charbonnages sur la côte ouest du Cap-Breton, 352.
6. Bills présentés au Congrès des Etats-Unis au sujet de l'embargo de l'anthracite, 353.
7. Production quotidienne de charbon par homme, 354-355.
8. Charbon sans fumée de la Virginie occidentale, 355.
9. Syndicats de charbon aux Etats-Unis, 357-359.
10. Prix moyen du charbon canadien aux mines du Canada, 359.
11. Sources d'approvisionnement et de distribution (tableau), 366. (*Voir* aussi la carte p. 361, montrant les régions carbonifères du Canada et des Etats-Unis).

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, par R.-C. Vaughan, vice-président:—Lettre et documentation au sujet de la quantité approximative de charbon consommé, canadien, britannique et américain, 163-164—Par C.-S. Gzowski, ingénieur en chef de la construction: Résultat des opérations des transporteurs d'anthracite et de houille bitumineuse des Etats-Unis, 1924, 165—Par D. Crombie, chef des transports: Relevé des wagons fermés à hauts bords et des wagons en mauvais état; aussi relevé de la consommation de charbon dans un train chargé et les trains vides, région de l'Ouest, 319.

CORNELL, F.C., gérant du trafic, Comité des provinces Maritimes:—Extraits de la monographie du chemin de fer *Intercolonial* par sir Sandford Fleming, 1876, 294.

CREIGHTON, A.-J., marchand de charbon, Owen-Sound: Lettre concernant la question du charbon dans la région de Owen-Sound, 218.

DRAPER MANUFACTURING CO., Petrolia, par Thomas Draper, présentée à M. Armstrong, député:—Lettre concernant les auto-déchargeurs en usage à Port Huron par la *Limestone Transportation Company*, à l'usine de la *New Egyptian Portland Cement Company*, 341-342.

ELLIS, J.-A., commissaire du combustible:—Documentation concernant le charbon consumé dans l'Ontario pendant l'hiver 1925-26; ainsi que les prix du charbon de l'Alberta, 246-247—Extraits de lettres des consommateurs du charbon de l'Alberta, 265-267—Relevé indiquant la distribution du charbon de l'Alberta et les endroits où l'on a consigné du charbon de l'Alberta, ainsi que le nombre de wagons expédié à chaque endroit, 267-268.

HARRINGTON, L'hon. G.-S., ministre des Travaux publics et des Mines, Nouvelle-Ecosse:—Lit "l'histoire des droits sur le charbon" telle que soumise par une délégation de la Nouvelle-Ecosse au Gouvernement fédéral à l'hiver de 1924-25, 279-280.

HENEY & SON, (JOHN) LIMITED, OTTAWA, par W.-H. Halpin:—Relevé de l'exploitation, 1925-26, 258.

HOTCHKISS, C.-P., secrétaire, Commission fédérale du combustible:—Concernant le tarif et les règlements douaniers du Canada au sujet du droit appliqué au *dumping*, 343—Mémoire au président de la Commission concernant les importations de criblures d'anthracite qui font concurrence au charbon industriel national, 345-346—Loi tarifaire des Etats-Unis concernant dumping, 364-365.

INTERCOLONIAL COAL MINING COMPANY, par Wm. Maxwell:—Relevé des opérations, 1925, 322.

JELLIFF, L.-H. (député):—Présente une copie de l'analyse du charbon de l'Alberta (région de Lethbridge), 332.

MORTON SALT COMPANY, Port Huron, Michigan, par Thomas Draper:—Lettre concernant les frais de déchargement à l'aide d'un déchargeur Mead-Morrison avec une benne de trois tonnes, 233.

SCHUSTER COAL COMPANY, Belleville:—Lettre de W.-E. Schuster, président et gérant général concernant la possibilité de manutention du charbon de Nouvelle-Ecosse, s'il est expédié par voie d'eau—Déclare que le coke est un combustible domestique de première qualité, 219.

SOWARDS COAL COMPANY, Kingston, par John-F. Sowards:—Relevé d'exploitation—Prix du charbon américain importé, et tarifs de transport, 220-221.

INDEX GÉNÉRAL

ALBERTA, PROBLÈME DE L'ÉCOULEMENT DU CHARBON D': (*Voir* Jelliff (député), L.-H., 329-332, 33; aussi Coote (député), G.-C., 331-332; aussi télégramme du premier ministre Brownlee, de l'Alberta, xxiv.

APPAREILS MODERNES DE CHARGEMENT OU DE DÉCHARGEMENT: *Voir* Draper, Thomas.

BASCULEUR À WAGON McMYLER: *Voir* Draper, Thomas, 230-233.

BASCULEUR TOURNANT ET APPAREIL MEAD-MORRISON: *Voir* Draper, Thomas, 229-232.

BRAS D'OR COAL COMPANY: *Voir* Burchell, George B., 270-275, 320-321.

BRIQUETTES ET LEUR FABRICATION: *Voir* Dougall, James, 90; aussi Craig, l'hon. W., 207-209; aussi Creighton, A.-J. et R.-H. McWilliams, 300-303-305.

BRITISH EMPIRE STEEL CORPORATION: *Voir* Wolvin Roy-M., 103-123; aussi allusions à, 9, 10, 27, 30-31, 69-70, 85.

CANADIAN IMPORT COMPANY: *Voir* Aird, Harry, 16-40.

CANADIAN INDUSTRIAL COAL COMPANY: *Voir* McCourt, E.-Fred, 59-68.

CENTURY COAL COMPANY, LIMITED:—Témoignage concernant le transport, les manœuvres de déchargement, etc. *Voir* Wattles, F.-M., 210-217.

CHARBON:—Témoignage concernant,—
Alberta,—5, 6, 10, 15, 42, 45, 72, 73, 87. *Voir* aussi Buchanan, Wm., 124-133; aussi Ellis, James-A., 240-256, 265-267, 267-268.
Authracite britannique,—39, 60.
Anthracite écossais,—24, 60, 64.
Appareils de chargement ou de déchargement,—3-4, 17-19, 23-24, 26, 29, 78, 82, 84. *Voir* aussi Draper, Thomas.
Basculage du,—43, 74, 77, 84, 92. *Voir* Draper, Thomas.
Canmore,—88, 90.
Capacité des wagons,—77, 80, 83.
Charbon de soute,—*Voir* Hotchkiss, C.-P.; aussi Neill (député) A.-W.
Colombie-Anglaise,—2, 72, 86, 91; *Voir* Neill (député), A.-W.
Coût du charbon à vapeur américain,—43.
Distribution,—366.
Droits de dockage sur,—21, 28, 53, 56, 60.
Droits sur,—41, 43, 46, 69, 72, 76.
Drumheller,—4, 6, 57, 72, 80, 90, 93.
Entassement de,—76, 77, 87.
Entreposage du,—35, 39, 56, 61, 75.
Exportation du,—69, *Voir* aussi Neill (député), A.-W.
Facilités de déchargement du,—à Kingston, 19; à Toronto, 26; à Montréal, 29, 62; à Hamilton, 51; à Toledo et Newport-News, 55.
Fragmentation dans manutention,—18, 25, 26, 91.
Frais de chargement du,—3, 35, 37-39, 52, 55, 74—Déchargement du, 3, 17, 21-23, 27-29, 33, 35, 37-39, 43, 52, 55-56, 60, 62, 63, 75. *Voir* aussi Cuttle, Francis Turner; aussi Wattles, F.-M.
Frais de livraison en ville,—34-35. *Voir* aussi Buchanan, Wm.
Friabilité du,—27, 66, 67, 91.
Gaspillage du,—8, 61, 62.
Gallois,—62, 64, 65.
Gisements de, dans l'Amérique du Nord,—360.
Humidité dans,—5, 6, 35, 73, 100.
Importation du,—étranger,—2, 7, 12, 40, 44, 59, 62, 64.
Inverness,—10, 14, 49. *Voir* aussi Burchell, Geo.-B.
Lignite de Saskatchewan,—44
Mélange du,—7.

CHEMINS DE FER:—Approvisionnement de charbon canadien et étranger—Distribution régionale—Transport, etc.—*Voir* Chemins de fer Nationaux du Canada, aussi Pacifique-Canadien.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA:—Témoignage concernant l'approvisionnement de charbon, distribution régionale. *Voir* Vaughan, R.-C., 67-85, 163-164; aussi Crombie, David, 140-155, 319; aussi Gzowski, C.-S., 145-156, 165.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN:—Témoignage concernant l'approvisionnement du charbon, distribution régionale, etc. *Voir* Britt, Thomas, 85-102; aussi Dougall, James, 89-94, 99-102, 134-138.

COKE ET COKERIES:—Allusions à 7, 8, 10, 14, 82, 83, 86, 344-348. *Voir* aussi Baxter, l'hon. J.-B.-M., 189, 190; aussi Creighton, A.-J., et R.-H. McWilliams, 300, 301; aussi Douglas, l'hon. J.-C., 191-196; aussi Draper, Thomas, 240, 241; aussi Harrington, l'hon. G.-S., 289-291; aussi Neill (député), A.-W., 178-179; aussi Wolvin, Roy-M., 103, 104, 113, 114,

COLOMBIE-ANGLAISE, PROBLÈME DE L'ÉCOULEMENT DU CHARBON:—*Voir* Neill (député), A.-W., 178-190; aussi Camsell, Charles; aussi Dougall, James.

COMMISSION FÉDÉRALE DU COMBUSTIBLE:—*Voir* Camsell, Charles, 1-17, 321-327, 334-360, 262; aussi Hotchkiss, C.-P., 39-58, 329-343, 359. *Voir* aussi carte et relevé montrant les gisements de charbon en Amérique du Nord, 361-366.

CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES ET DES MINISTRES PROVINCIAUX:—*Voir* Baxter, l'hon. J.-B.-M.; Craig, l'hon. W., Douglas, l'hon. J.-C., Ferguson, l'hon. G.-H., et Richards, l'hon. Charles-D., 189-210. *Voir* aussi Harrington, l'hon. G.-S. 275-289.

GRUE RAMPANTE DE DIX TONNES ET GRUE MODÈLE P:—Draper, Thomas, 236-239.

GRUES BROWNING—DÉCHARGEMENT:—Mentions aux pages 63, 66, 223, 224, 228.

HUILE COMBUSTIBLE:—*Voir* Neill (député), A. W., 176-183.

LIGNES DU CANADA STEAMSHIP:—Témoignage concernant le transport, charbon. *Voir* Cuttle, Francis Turner, 155-159, 166-178.

MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT CANADIEN:—Tonnage et utilisation de, pour fins de transport, 24, 25.

MONTREAL LIGHT, HEAT AND POWER COMPANY:—Fabrication du gaz avec charbon étranger, 30-31.

NOUVEAU-BRUNSWICK:—41, 68, 94. *Voir* aussi Baxter, l'hon. J.-B.-M.; aussi Richards, l'hon. Charles-D.; aussi Tait, sir Thomas.

NOUVELLE-ÉCOSSE:—7, 8, 11-13-18, 30, 31, 41-42, 48, 69-71, 73, 84, 85. *Voir* aussi Douglas, l'hon. J.-C.; aussi Harrington, l'hon. G.-S.; aussi Wolvin Roy-M.

PENNSYLVANIE:—Détérioration du, 2.

PICTOU:—49.

POLITIQUE NATIONALE DE COMBUSTIBLE: *Voir* Douglas, l'hon. J.-C.; aussi Craig l'hon. W.; aussi Harrington, l'hon. G.-S.

PRIX DU:—à la sortie de la mine, 6, 15, 16, 18, 43, 46, 63, 76, 93, *Voir* aussi télégramme du premier ministre Brownlee, de l'Alberta, xxiv.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE:—Témoignage concernant renseignements recueillis par la Commission fédérale du combustible—Camsell, Charles, 1-16, 320-327, 333-359; aussi Hotchkiss, C.-P., 38-57, 328-344 359; *voir* aussi conférence des premiers ministres et des ministres provinciaux.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE À LONDON, ONTARIO:—*Voir* Buchanan, Wm., 123-131.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE À MONTRÉAL ET À QUÉBEC:—*Voir* Aird, Harry, 16-38; aussi McCourt, E.-Fred, 59-67; aussi Hotchkiss, C.-P., 49-53, 334; aussi Wolvin Roy-M., 102-120.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE À OTTAWA:—*Voir* Halpin, W.-J., 258-263.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE À OWEN SOUND: Voir Creighton et R.-H. McWilliams, 297-314.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE À TORONTE:—*Voir* Ellis, James-A., 242-258.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE À WINNIPEG, AU MANITOBA ET EN SASKATCHEWAN:—*Voir* Craig, l'hon. W., 209-211; aussi Hotchkiss, C.-P., 38-44.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE AU NOUVEAU-BRUNSWICK:—*Voir* Baxter, l'hon. J.-B.-M., 187-193; aussi Richards, l'hon. Charles-D., 209-212; aussi Tait, sir Thomas, 268-270; aussi Cornell, F.-C., au sujet des taux de transport, 290-296.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE EN NOUVELLE-ÉCOSSE:—*Voir* Douglas, l'hon. J.-C., 196-200; aussi Harrington, l'hon. G.-S., 275-292; aussi Burchell, George-B., 269-274, 317-318; aussi Wolvin, Roy-M., 102-120; aussi Cornell, F.-C., au sujet des tarifs de transport, 290-296.

PROBLÈME DU COMBUSTIBLE EN ONTARIO:—*Voir* Ferguson, l'hon. G.-H., 197-204; aussi Ellis, James-A., 242-258, 264-268; aussi Creighton, A.-J. et McWilliams, R.-H., 296-312; aussi Cuttle, Francis Turner, 154-158, 163-172; aussi Wattles, F.-M., 213-219; aussi Draper, Thomas, 221-242. *Voir* aussi Camsell, Charles et Hotchkiss, C.-P.

PRODUCTION DU,—1, 7, 12, 17, 46, 68, 82. *Voir* aussi Wolvin, Roy-M.

PROPOSITION D'EMBARGO SUR CONSIGNATIONS DE, AU CANADA,—11. *Voir* aussi Hotchkiss, C.-P.

QUALITÉ DU,—2, 8, 61, 64, 73. *Voir* aussi Buchanan, Wm.; aussi Ellis, James-A.; aussi Britt, Thomas.

RÉEXPÉDITION ET FRAIS DE RÉEXPÉDITION,—18, 21, 22, 28, 35, 51, 66, 72.

RÉGION D'ANTHRACITE EN COLOMBIE-ANGLAISE,—2; à Banff, 3.

SUBSTITUTS À L'ANTHRACITE AMÉRICAIN:—En quoi consiste le meilleur substitut,—M. Camsell, 12—Etude des cokeries, M. Aird, 30. *Voir* Coke et cokeries.

TRANSPORT, DES PROVINCES MARITIMES VERS L'OUEST:—*Voir* Cornell, F.-C., 290-296. *Voir* aussi Burchell, George-B.; aussi Camsell, Charles; aussi Douglas, l'hon. J.-C.; aussi Harrington, l'hon. G.-S.; aussi Richards, l'hon. Charles-D.; aussi Tait, sir Thomas; aussi Wolvin, Roy-M. *Voir* aussi Chemins de fer.

TRANSPORT, FRAIS SPÉCIFIQUES DE:—
Buffalo et Cleveland à Port Arthur et Fort William, 3.
Cap-Breton à Montréal, 32-34; à Toronto, 54.
D'Ecosse à Montréal, 61, 63.
Duluth ou Fort William à Winnipeg, 42.
Mines américaines à Ottawa, 33.
Montréal à Cornwall, 17, 20; à Kingston, 18-19; à Ottawa, 32, 65, 259.
Niagara à Toronto (voie ferrée), 76.
Nid au Corbeau à Winnipeg, 42.
Oswego et Fairhaven à Kingston, 21.
Pennsylvanie à Ottawa, 31, 32; à Timmins, 58.
Pittsburg à Ottawa, 32.
Ports du lac Erié à Port Arthur et Fort William, 74.
Sydney à Montréal, 4, 8, 9, 26, 28, 33, 51; à Toronto, 26, 27, 29.

Sydney à Ottawa, 32.
Swansea à Toronto. 4,
Timmins à Montréal, 58.
Toledo à Duluth ou Fort William, 43, 56.
Virginie Occidentale à Toledo, 43.
Winnipeg à Fort William, 45. *Voir* aussi Cornell, F.-C.; aussi Creighton, A.-J.; aussi Crombie, David; aussi Cuttle, Francis Turner; aussi Ellis, James-A.; aussi Ferguson, l'hon. G.-H.; aussi Wattles, F.-M.; aussi Wolvin, Roy-M. *Voir* aussi pages 358-359.

TRANSPORTEURS DE GRAIN OU DE CHARBON:—Tonnage et possibilité de tonnage pour navigation dans les canaux, 23-25—Navires norvégiens, 54.

USINES DE GAZ:—Charbon américain préféré à, M. Hotchkiss, 46 *Voir* aussi *Montreal Light, Heat and Power Co.*

VOLUME DU TONNAGE ET EXPÉDITION:—23, 27, 30, 33, 36, 43, 72.

Relié par
Harpell's Press Co-op
Gardenvale