

La substitution du combustible à moteur diesel et du gaz naturel au charbon dans le chauffage des maisons et des édifices, la traction ferroviaire et la production d'énergie a fait baisser la consommation canadienne de charbon à 38,141,000 tonnes en 1953, soit une diminution de 7·8 p. 100 répartie presque également entre le charbon domestique et le charbon importé. On peut se faire une idée de la rapidité avec laquelle le charbon a fait place au pétrole dans le chauffage des maisons et des édifices depuis dix ans si l'on songe que durant la période de 1941-1945 la consommation estimative de pétrole, exprimée en l'équivalent de chaleur qu'aurait fourni le charbon, atteignait presque 6 p. 100 de tout le combustible utilisé et qu'en 1953 elle en était rendue à 45 p. 100.

Une des pertes les plus lourdes subies par les charbonnages tient à la contraction du marché ferroviaire à cause de l'utilisation croissante des locomotives chauffées au pétrole et des locomotives Diesel. En 1953, le National-Canadien a, dans le cadre de son programme quinquennal appelé à s'achever en 1956, transformé 99 locomotives à vapeur chauffées au charbon en locomotives au pétrole, surtout dans l'Ouest canadien, transformation qui, à elle seule, se traduit par une perte d'environ 297,000 tonnes de charbon par année. En outre, les chemins de fer canadiens ont ajouté une autre tranche de 206 unités Diesel à leur matériel roulant en 1953, ce qui a porté le total des diesels en service à la fin de l'année à 969. Dans le domaine de la production d'énergie thermique, le charbon concurrence fortement le pétrole et le gaz naturel. Ce genre d'énergie s'implante de plus en plus, particulièrement dans les provinces des Prairies où l'approvisionnement économique d'énergie de source hydraulique a à peu près atteint son sommet. On projette de construire bientôt une et peut-être deux grandes usines thermiques en Alberta, toutes deux près de grandes réserves de charbon.

Le charbon extrait à ciel ouvert, méthode moins coûteuse pratiquée dans toutes les provinces sauf la Nouvelle-Écosse, a augmenté de 7·3 p. 100 pour totaliser 6,195,059 tonnes en 1953. En Saskatchewan, 99·7 p. 100 de la production a été obtenue par exploitation à ciel ouvert, en Alberta presque 43 p. 100, au Nouveau-Brunswick environ 73 p. 100, et en Colombie-Britannique 19 p. 100. La production moyenne par jour-homme obtenue à ciel ouvert est estimée à 11·4 tonnes contre 2·6 tonnes dans le cas de l'extraction souterraine.

La grande réalisation de la mécanisation ces dernières années est la haveuse *Dosco* que la *Dominion Steel and Coal Corporation Limited* a installée dans ses mines de la Nouvelle-Écosse. La machine, que toutes les houillères s'empressent d'adopter, permet de s'attaquer au grand front de taille sans utiliser d'explosifs et de charger le charbon sur les convoyeurs au rythme de 500 tonnes par tranche de huit heures d'abatage.

Au cours de la période, le ministère des Mines et des Relevés techniques a continué d'effectuer beaucoup de recherches au sujet des phénomènes complexes se rattachant aux pressions des formations rocheuses dans les mines, surtout au sujet des secousses et des explosions instantanées.

L'industrie s'est surtout efforcée, afin de relever la qualité de ses produits, d'appliquer les méthodes modernes d'amélioration comme le lavage, le séchage et l'agglomération des fins. Au cours de la période, la fabrication des briquettes a augmenté dans l'Ouest canadien, particulièrement dans les régions albertaines de Mountain-Park, de Cascade et de Crownsnest, où l'on produit des briquettes propres au chauffage des locomotives à partir des fins. Ce produit a beaucoup aidé à conserver une partie