

mène pas une enquête tout à fait assez approfondie dans cette grande région et la collaboration n'est pas suffisante, non plus. J'ai remarqué hier soir que le vapeur Coalfax déchargeait environ 5,000 tonnes de charbon canadien. Les édifices publics collaborent et, par édifices publics, j'entends les propriétés de la commission scolaire de Toronto, par exemple, les immeubles de la compagnie hydroélectrique et les édifices municipaux de la région. Ils ont modifié leur foyer de calorifère, de façon à pouvoir utiliser de la houille canadienne, mais, somme toute, tous les organismes municipaux sont de très petits consommateurs. Ils agissent ainsi par patriotisme et ont modifié les chambres de combustion de leurs chaufferies pour employer notre combustible, mais franchement, d'après mes constatations, on fait très peu de chose dans les grands centres de consommation.

Quand le ministre fournira ses explications, il pourrait commenter une question qu'on me permettra de mentionner maintenant, bien qu'elle relève du poste suivant. Je veux parler des 4 millions de dollars de subventions relatives au transport du charbon des Provinces maritimes en Ontario et en d'autres régions. Il pourrait obtenir des hauts fonctionnaires des précisions qu'il communiquerait au comité sur le pourcentage de cette somme utilisé dans l'Ontario, le pourcentage utilisé dans Québec et le pourcentage employé, le cas échéant, au delà des Grands Lacs, jusqu'au Manitoba. Qu'il apporte une rectification, si la question n'est pas régie par le crédit que j'ai mentionné, la somme votée pour faciliter le transport de la houille canadienne.

L'hon. M. CRERAR: Le crédit à l'étude relatif aux frais d'administration et d'investigations de la commission fédérale du combustible se rattache, cela va de soi, au crédit suivant: paiements relatifs au transport de la houille à des conditions que pourra déterminer le gouverneur en conseil.

Le poste 144 vise les frais d'administration et d'investigations se rapportant à l'emploi de la somme prévue par le poste 145.

Le poste 144 pourvoit à la gestion de la commission fédérale du combustible. L'étude de la possibilité d'employer divers charbons, se poursuit continuellement par les laboratoires des recherches sur les combustibles de la division des mines, pour découvrir les moyens d'utiliser la houille le plus économiquement possible.

La politique du combustible a donné lieu à diverses discussions dans le passé. Il y a plusieurs années, l'Etat a décidé de faciliter par des subventions le transport de la houille néo-écossaise aux régions centrales du Canada. Quelques années plus tard, on a étendu

la mesure aux provinces de l'Ouest, surtout l'Alberta. Il en résulte que l'Etat verse des subventions relatives au mouvement du charbon de la Nouvelle-Ecosse et de l'Alberta, mais la plus grande partie de la somme est affectée au transport de la houille néo-écossaise. L'octroi de la subvention vise à mettre le charbon canadien en état de concurrencer le charbon américain dans les régions du centre. Cela s'applique non seulement à la houille utilisée dans l'industrie et pour le chauffage domestique, mais aussi au charbon employé par les chemins de fer. Il s'agit de savoir jusqu'à quel point il est opportun d'étendre l'application de la mesure. En théorie, l'Etat pourrait subventionner le transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse à l'est ou de l'Alberta à l'ouest, au point où notre houille supplanterait entièrement la houille américaine. Mais cela coûterait fort cher à l'échiquier. L'an dernier, nous avons importé environ 12 millions de tonnes de houille des Etats-Unis. J'ai oublié quelle était la consommation globale. Si nous augmentions le crédit de façon à exclure le charbon américain, il faudrait que cette augmentation fût très considérable.

M. HARRIS (Danforth): Je ne le demande pas.

L'hon. M. CRERAR: Somme toute, il faut qu'un programme de ce genre soit établi sur une base raisonnable. Le versement des subventions votées l'an dernier et de nouveau cette année permettra que l'exploitation de nos charbonnages néo-écossais se fasse non pas au rendement maximum mais à un haut degré de leur capacité de rendement. La même chose s'applique aux mines albertaines. Il faut bien peser la question de savoir jusqu'où il faut aller et où nous devons nous arrêter, mais je crois que l'expérience acquise indique que, dans l'ensemble, notre politique s'est exercée de manière à contribuer au maintien de ces industries dans une large mesure du moins, tant en Nouvelle-Ecosse qu'en Alberta.

M. HARRIS (Danforth): La subvention est versée pour le transport du charbon et l'industrie en bénéficie. Le ministre voudrait-il, si la liste qu'il a en main est établie par villes ou par provinces, consigner au compte rendu ce que l'on a versé en subventions à la province de Québec, à la ville de Québec et à la ville de Montréal? Vu que, dans sa réponse, le ministre a mentionné l'Ontario, il pourrait également consigner les subventions payées à l'Ontario l'an dernier et cette année, afin que nous puissions constater s'il y a eu augmentation.

Je rappellerai aussi au ministre que plusieurs petites mines de la Nouvelle-Ecosse ne sont