

la raison générale. Je pourrais vous démontrer qu'en général les frais de transport du charbon depuis la frontière américaine sont bien moindres que depuis n'importe laquelle des mines canadiennes.

Nous avons déclaré à la Commission que nous ne pouvions pas accepter cette base de paiement des subventions. Nous devons établir nos frais d'après ce que nous payons réellement au point de consommation. Nous établissons toujours les frais du transport fait pour le compte de la Compagnie. Lorsque nous établissons les frais du transport du charbon américain et du charbon canadien, nous constatons en majeure partie que nous pouvons nous procurer le charbon américain à meilleur compte.

Nous avons discuté le point avec le gouvernement qui l'an dernier a désiré savoir ce qu'il en était. Le gouvernement nous a dit d'acheter autant de charbon que l'année précédente des mines canadiennes et de tenir note de nos frais, lesquels feraient l'objet d'une subvention. Il s'agissait d'une expérience en vue d'établir les faits de façon pratique. Nous avons l'an dernier acheté autant de charbon canadien que l'année précédente mais nous l'avons fait expressément sous la direction de l'Office fédéral du charbon qui nous a indiqué à quelle mine l'acheter, et le reste.

Un autre élément est la question de la qualité du charbon. Il existe un rabais qui a été normalisé et qui intervient dans la formule, la lumière des résultats de l'an dernier, nous avons discuté de nouveau avec le gouvernement et je crois que je suis en mesure maintenant de dire ce qui s'est passé. Puis-je demander si le décret du conseil a été rendu?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas encore.

M. GORDON: Il s'agit en somme de permettre au charbon canadien de concurrencer le charbon américain. Cela étant, le gouvernement est à étudier s'il faut oui ou non maintenir la subvention sur une base qui permet d'acheminer le charbon canadien au point de consommation en concurrence avec le charbon américain. Fort des discussions qui ont eu lieu, j'ai confiance que la subvention aura pour effet de nous permettre d'acheter des mines de l'Est canadien tout le charbon disponible,—et, remarquez-le bien, je souligne le mot disponible,—de la qualité appropriée qui est offerte aux chemins de fer.

M. GILLIS: Je trouve l'explication raisonnable et je conclus de vos paroles que vous en êtes arrivé à quelque formule ou taux et que vous n'allez pas nuire à la concurrence que peut exercer le charbon canadien. Cela est très bien, mais c'est une solution temporaire. Vous avez dit que les lignes de chemins de fer dans l'Est,—et vous avez tout à fait raison,—ne se comparent certainement pas aux lignes sur lesquelles vous transportez le charbon américain en ce qui concerne les pentes, les courbes, et le reste. Il me semble que le National-Canadien a intérêt à améliorer au moins l'assise de ses voies dans l'Est à partir de Truro, afin de supprimer certaines des courbes, et le reste. Croyez-vous que l'achèvement de la chaussée de Canso donnera lieu à une amélioration générale qui contribuera à réduire les frais de transport du charbon?

M. GORDON: Je le croirais, en effet. La question des frais dépend après tout de la situation qui existe à un point donné et, si nous réussissons à améliorer les installations à un endroit particulier, nous réussissons peut-être à diminuer les frais. Nous pourrions peut-être comprimer les frais en utilisant des locomotives diesel pour le transport du charbon. C'est une situation ironique, mais c'est une situation à laquelle il nous faut faire face.

M. GILLIS: Oui.

M. GORDON: Certaines gens soutiennent que nous ne devrions pas utiliser de locomotives diesel, mais cela nuirait à la concurrence et cela finirait par couper le marché au charbon canadien.

M. GILLIS J'aurai un mot à dire à ce sujet plus tard.