

pas exploitées ou ne le sont pas à plein rendement. J'aimerais à avoir une liste des subventions versées à la ville et à la province de Québec, à la ville de Toronto et à l'Ontario.

L'hon. M. CRERAR: Je ne crois pas avoir ces détails, mais je puis donner des chiffres qui éclairciront peut-être la situation. En 1939, une subvention de \$2,910,243 aux charbonnages néo-écossais portait sur 2,381,995 tonnes. L'année précédente, les chiffres correspondants étaient, en chiffres ronds, de \$1,253,000 et de 1,377,000 tonnes. J'ai les chiffres correspondants pour les années antérieures, jusqu'en 1928.

Pour ce qui est de l'Alberta et du pas du Nid-de-Corbeau, le tonnage global subventionné en 1939 était en chiffres ronds de 436,000 tonnes et la subvention était de \$579,000. Pour 1938, les chiffres étaient respectivement de 258,000 tonnes et de \$257,000. Il est intéressant de signaler qu'en Saskatchewan la somme de \$37,500 a été versée en 1939 pour le transport de 159,000 tonnes de houille.

M. HARRIS (Danforth): Ce que je cherche à savoir c'est la ligne de conduite suivie.

L'hon. M. CRERAR: Je regrette de ne pas avoir le renseignement par provinces, mais je puis dire à l'honorable député que les subventions pour le charbon dirigé sur l'Ontario étaient beaucoup plus élevées que dans le cas du charbon à destination du Québec, parce que la distance est plus grande.

M. HARRIS (Danforth): C'est la question des tarifs par tonne-mille qui m'intéresse. La subvention par tonne-mille est-elle la même à Toronto qu'à Québec? Dans le cas du charbon venant des houillères de la Virginie, les taux de transport sont établis selon la concurrence; le coût du charbon dépend en ce que l'on paie pour le transport. C'est la vieille formule. Le prix du transport est déterminé par ce que l'on peut obtenir.

Il me semble que nous n'avons pas eu de politique précise à ce sujet; le tarif par tonne-mille n'a aucun rapport avec la valeur de ce produit au point de consommation; autrement dit, le coût au point de consommation n'entre pas dans le prix fixé pour le produit qui lui fait concurrence, c'est-à-dire le charbon bitumineux des Etats-Unis, de façon qu'en fin de compte l'avantage soit accordé au charbon canadien. Je suis d'avis que le taux ne devrait pas être un taux uniforme d'un dollar par tonne, mais qu'il devrait exister une différence importante, particulièrement quand le parcours, dans le cas du charbon utilisé à Hamilton, est trois ou quatre fois aussi long que celui du charbon utilisé plus près du point d'origine dans la Nouvelle-Ecosse. Quelle est la politique du ministère?

L'hon. M. CRERAR: On n'accorde pas de subventions pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse transporté par voie d'eau jusqu'à Montréal. Au sujet de la ville de Québec, tenant compte du principe de la subvention accordée pour permettre au charbon canadien de faire concurrence au charbon américain, le charbon américain livré à Québec coûtait bien plus cher que le charbon américain livré à Montréal. Or, le coût de livraison du charbon de la Nouvelle-Ecosse livré à Québec est moins élevé que celui du même charbon livré à Montréal. Par conséquent, la subvention accordée au charbon livré à Québec, si toutefois une subvention a été payée, serait bien moins considérable que celle qui est accordée pour le charbon livré à Montréal, parce que le besoin en est moins grand.

M. MacNICOL: Et dans le cas de Toronto, le besoin en est plus grand.

L'hon. M. CRERAR: Dans le cas de Toronto il est plus grand.

M. HARRIS (Danforth): Il n'est pas suffisant pour combler la différence.

L'hon. M. CRERAR: Ceux qui voient à l'application de la loi fédérale du combustible étudient la question bien minutieusement afin de ne payer que la subvention suffisante pour permettre au charbon canadien de remplacer le charbon américain. Voilà le principe général d'après lequel sont accordées les subventions et je n'en vois pas de plus équitable.

M. MacNICOL: Le ministre peut-il nous dire le nombre de ceux qui ont obtenu du travail dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse par suite de ces subventions?

L'hon. M. CRERAR: On a calculé qu'en 1939, 4,403 hommes ont obtenu du travail dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse par suite de ces subventions.

M. POULIOT: Il me semble qu'il y a deux divisions qui devraient travailler en collaboration, la Commission fédérale du combustible et la division des enquêtes sur les coalitions, du ministère du Travail. Il y a quelque temps on a fait une enquête sur les profits exorbitants réalisés sur le charbon, mais à Rivière-du-Loup nous payons encore l'antracite \$17.50 la tonne. Nous n'avons obtenu aucun soulagement de cette commission ni d'aucune autre. Voici que maintenant il nous faut ajouter à ce prix un impôt de 10 p. 100. La situation n'est pas aussi mauvaise ici, à Ottawa parce que cette ville est moins éloignée des mines américaines et l'antracite se vend un peu moins cher. Les gens qui utilisent 10, 12 ou 15 tonnes de charbon