

culiers, de la différence réelle entre le prix prévu du charbon canadien et celui du charbon importé, au point de livraison; (2) la réduction du taux de transport du charbon par le paiement, au voiturier, soit d'une allocation par tonne-mille ou d'un pourcentage du taux fixe; (3) le paiement de \$2.50 par tonne sur un taux de \$8 offert par les chemins de fer pour le mouvement du charbon, de l'Alberta au Canada central.

L'aide accordée à la Nouvelle-Ecosse, sur le charbon, depuis le commencement des subventions, de 1928 à 1944, est en moyenne de 58c. par tonne la première année, à \$2.87 en 1943 et \$2.42 en 1944 (y compris les paiements autorisés de 1932 à 1942 sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse converti en coke dans les Maritimes, au maximum de \$1 par tonne).

L'aide au Nouveau-Brunswick, de 1928 à 1944, varie de \$1.75 par tonne en 1928 à \$1.95 en 1930 et baisse à 77c. en 1944.

L'Alberta et la Colombie-Britannique reçoivent de l'aide sous forme de réduction du taux du transport. Au cours de la première année, soit 1930, cette réduction représente, dans les Maritimes et la région de la tête des lacs, un huitième de cent par tonne-mille et, en 1931, un septième de cent par tonne-mille et un montant maximum de \$1.50 par tonne. En 1932, le maximum est réduit à \$1.20 par tonne et, en 1934, la réduction du taux est fixée à un douzième de cent par tonne-mille et, le maximum, à 20c. par tonne.

Les chemins de fer proposent, en 1933, pour le charbon expédié de la Colombie-Britannique en Ontario, où les frais de transport sont de \$8 ou plus par tonne, un taux uniforme de \$8, sur tous les points de l'Ontario où il existe des taux identiques ou plus élevés que ce chiffre, pourvu que le gouvernement paie une subvention uniforme de \$2.50 par tonne. Ainsi, les frais de transport jusqu'au consommateur sont de \$5.50 par tonne. Antérieurement à 1933, le déboursement du gouvernement fédéral variait de \$5.96 par tonne en 1928 à \$5.09 en 1932.

Une certaine quantité de lignite de la Saskatchewan, transportée au Manitoba et, en moins grande quantité, dans la région de la tête des lacs, est subventionnée afin de compenser l'aide accordée pour le charbon bitumineux, qui varie de 50c. par tonne en 1930 à 23c. en 1935, 1937, 1938, et à 96c. de 1941 à 1944.

Le montant global des subventions de l'Etat sur le charbon, accordées de 1928 à 1944 inclusivement, est de \$37,275,230, réparti de la façon suivante:

| | Tonnes | \$ |
|--|-------------------|-------------------|
| Charbon de la Nouvelle-Ecosse..... | 21,220,370 | 25,099,528 |
| Charbon du Nouveau-Brunswick..... | 292,060 | 223,329 |
| Charbon de l'Alberta et de l'Est de la Colombie-Britannique | 6,229,790 | 10,259,417 |
| Charbon de la Saskatchewan..... | 1,314,729 | 440,393 |
| Aide pour charbonnages et exportations de la Colombie-Britannique..... | 1,726,659 | 1,252,563 |
| TOTAUX..... | 30,784,598 | 37,275,230 |

De plus, \$41,495,032 sont accordés sous forme d'aide statutaire, en vertu de la loi du combustible canadien et de la loi des primes sur le coke; cette aide a pour principal objet d'encourager l'emploi du coke fait du charbon de la Nouvelle-Ecosse, dans la sidérurgie (Voir Primes).