

La pratique de subventionner le mouvement du charbon canadien des mines de l'Est et de l'Ouest vers les marchés du centre a été maintenue durant toute l'année. L'aide accordée a été en général le montant nécessaire pour placer le charbon canadien à un niveau égal à celui du charbon importé sur certains marchés. Il a été versé ordinairement aux organismes de transport, qui ont pu, en conséquence, abaisser leurs frais nets de transport. Les décrets du conseil qui régissent ces subventions n'ont subi aucune modification durant l'année. La loi sur la subvention concernant le coke (20-21 Geo. V. chap. 6) soutient depuis 1930 les prix du charbon canadien servant à la fabrication du coke et consommé dans la production du fer et de l'acier. Les détails relatifs aux sommes ainsi versées à l'industrie canadienne du charbon sont donnés aux pp. 908-909 du présent ouvrage. Subordonnément à une loi adoptée récemment et ayant pour objet d'assurer des prêts aux producteurs de charbon dans les provinces maritimes de l'Atlantique (13 Geo. VI, chap. 29), les demandes de deux compagnies productrices ont été approuvées.

La Commission maritime canadienne a été autorisée à passer des contrats ayant pour objet de subventionner quelque 40 vaisseaux d'immatriculation canadienne, subordonnément au décret du conseil C.P. 1334 du 16 mars 1950. Chaque contrat, d'une durée d'un an, a permis la remise en service des vaisseaux. A l'expiration des premiers contrats, l'amélioration des tarifs de la navigation internationale a permis aux vaisseaux canadiens de demeurer pleinement employés même si leurs frais d'exploitation étaient comparativement élevés.

Pour ce qui est de la construction de vaisseaux, les chantiers autres que ceux des Grands lacs ont été lents à manifester une amélioration un tant soit peu prononcée de l'emploi. Afin d'encourager la construction de nouveaux navires, les propriétaires ont été autorisés à remplacer les vaisseaux acquis de la Corporation des biens de guerre par des vaisseaux construits dans les chantiers canadiens et une disposition spéciale visant la dépréciation a été incorporée dans la loi aidant à la construction de navires au Canada. En outre, certains travaux en exécution des commandes navales ont été commencés. Les chantiers, cependant, n'ont pas encore atteint leur maximum d'activité. La situation des chantiers des Lacs est très différente et ne pose pas de problème; ces chantiers sont déjà retenus en entier pour la construction de cargos chargés en vrac et de pétroliers.

Dans le domaine de l'immigration, des modifications administratives ont été apportées qui permettent l'admission au Canada des personnes désirables en plus grand nombre. En collaboration avec les provinces, on a étudié les moyens d'établir les immigrés et un plan ayant pour objet d'aider à défrayer le transport est entré en vigueur en février 1951.

En 1950, deux commissions royales ont tenu des enquêtes: la Commission royale d'enquête sur les transports et la Commission royale d'enquête sur l'avancement des sciences, des lettres et des arts. La première a terminé son travail et présenté son rapport en mars 1951.

Une conférence fédérale-provinciale au sujet de la modification de la constitution a eu lieu en janvier 1950. Un comité permanent, composé des procureurs généraux, a été créé et chargé d'approfondir la question. Une autre conférence des gouvernements fédéral et provinciaux a eu lieu en décembre 1950. On y a étudié les offres du gouvernement fédéral en ce qui concerne les nouvelles conventions fiscales et la sécurité du vieil âge. Les provinces ont proposé que la constitution soit modifiée de façon à permettre aux législatures provinciales d'imposer une taxe indirecte de vente