

Subordonnément à ces principales fonctions, l'Office est autorisé à entreprendre des recherches et à mener des enquêtes dans les domaines suivants:

- 1° Systèmes et modes d'extraction du charbon;
- 2° Problèmes et techniques de la commercialisation et de la distribution du charbon;
- 3° Caractères physiques et chimiques du charbon produit au Canada, en vue de lui trouver de nouveaux emplois;
- 4° Situation du charbon relativement aux autres formes de combustible ou d'énergie disponibles au Canada;
- 5° Frais de production et de distribution du charbon, et méthodes comptables adoptées ou employées par les personnes faisant le commerce du charbon;
- 6° Coordination de l'activité des ministères du gouvernement relativement au charbon;
- 7° Autres questions dont le ministre peut demander l'étude ou autres mesures que l'Office juge nécessaires pour la réalisation des dispositions ou fins de la loi.

De plus, la loi sur l'Office fédéral du charbon autorise l'Office, dans le cas d'une crise nationale du combustible, à prendre des mesures pour assurer des approvisionnements suffisants pour les besoins au Canada.

A ses débuts, l'Office devait s'occuper de réadapter l'industrie houillère aux conditions de temps de paix et d'appliquer les recommandations de la Commission royale d'enquête sur le charbon (1946). L'Office a pris l'initiative de la réorganisation et de l'extension du régime des subventions au transport destinées à mettre sur un même pied de concurrence le charbon canadien et le charbon importé sur les marchés du Canada central. Le gouvernement ayant révisé son aide, la production a atteint des sommets sans précédent et le mouvement des charbons canadiens de l'Est et de l'Ouest vers les marchés du Québec et de l'Ontario s'est beaucoup accru. L'emploi a aussi augmenté, tout comme la production moyenne par jour-homme.

Cependant, à compter de 1952, de nouveaux faits d'ordre économique et technologique ont commencé à gâter la situation. Il devint évident que l'industrie se trouvait devant des problèmes que la Commission royale n'avait pu prévoir. Le grand développement de l'industrie du pétrole et du gaz naturel dans les provinces de l'Ouest a fait en sorte que ces combustibles ont envahi de plus en plus les marchés du charbon canadien. A cause de l'extension des pipe-lines et de l'abondante réserve de résidu de pétrole importé bon marché, la poussée des sources concurrentes d'énergie sur les marchés du charbon du Canada se fait sentir de plus en plus. L'utilisation accrue des locomotives Diesel et la transformation des locomotives au charbon en locomotives à l'huile ont coupé de façon radicale, et même menacent d'éliminer dans un avenir assez rapproché, un des principaux débouchés traditionnels du charbon canadien. D'autres facteurs,—le transport plus coûteux et le prix toujours plus élevé à la mine du charbon canadien,— ont fait empirer la situation.

A cause de cet état de choses, aggravé par une suite d'hivers doux, l'industrie houillère canadienne est entrée dans une phase critique durant l'année terminée le 31 mars 1954 bien que les subventions au transport aient atteint \$9,861,240 cette année-là, contre \$5,949,005 en 1952-1953. L'Office est allé de front avec les événements dans ses études et ses recommandations et le gouvernement, bien au courant de la situation, cherche à trouver la meilleure solution possible aux difficultés de l'industrie. Un Comité spécial pour le programme des subventions, comité formé des sous-ministres des ministères intéressés, est à étudier, avant de les soumettre au gouvernement, les recommandations formulées par l'Office en vue de l'adoption d'une politique houillère canadienne.