

11. In Appendix 2 there is shown the average freight allowance made in connection with orders received from the C.N.R. alone over the period 1958 to 1968. The increasing level of freight allowance is the result of deliveries taking place in the Central and Western provinces. As a result of this westward direction of business our freight absorption on this portion of our production has increased 86.9 per cent in this 10 year period.

12. With respect to the smaller portion of our production namely reinforcing steel and nails it is felt that these products should receive the same assistance as is requested for our primary products as we must absorb 100 per cent of the freight on these products in delivering them to Central Canadian Customers.

13. It may be the view of this committee that several industries should have varying rates of MFRA assistance. The Sydney Steel Corporation take the position that we would not object to this approach provided the needs of this firm are recognized per this submission. In addition the Sydney Steel Corporation believes that the application of the MFRA should be made viable to changing conditions and not a static piece of legislation.

14. The trucking service within the Maritimes while developing over the years has been faced with relatively long hauls with rates generally constructed under the umbrella of the rail rates reduced by the MFRA. It is felt that this has held back the development of trucking services in the area to a much greater degree than would otherwise have been the case. In view of this it is the feeling of the Sydney Steel Corporation that the MFRA should be extended to the trucking industry in the belief that a healthier economic basis of operation will indeed improve the trucking services of the area.

15. this, we feel would not at all be in conflict with the purpose and intent of the National Transportation Policy set out as Section 1 of the National Transportation Act 14-15-16 ELIZABETH Chapter 69 assented to on Feb. 9, 1967 with the preamble statement coupled with Subsection (d) (ii) which in paraphrasing would read

Section 1

It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the eco-

11. Dans l'annexe 2, nous indiquons l'escompte moyen que nous avons accordé au CN pour les commandes passées entre 1958 et 1968. Comme les livraisons ont été faites dans les provinces du Centre et de l'Ouest, on note une augmentation de cet escompte. Cette nouvelle orientation de notre marché pour cette catégorie de produits nous a coûté une augmentation de 86.9 p. 100 des frais de transport durant ces dix années.

12. Sur le plan de notre production d'acier d'armature et de clous, nous devrions, à notre avis, recevoir une aide au même titre que pour nos produits primaires, puisque nous devons acquitter totalement les frais de transport de ces produits pour les livrer à nos clients des provinces centrales.

13. Le Comité rétorquera peut-être que dans ce cas, plusieurs secteurs de l'industrie devraient bénéficier à divers degrés de l'aide conférée par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes. La *Sydney Steel Corporation*, certes, n'y voit pas d'objection, à condition qu'on reconnaisse le bien-fondé de ses besoins exposés dans le présent mémoire. En outre, la société estime que le champ d'application de la Loi devrait être flexible, pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques, et non pas immuable.

14. Bien qu'il ait pris une certaine expansion au fil des ans, le camionnage interprovincial dans les Maritimes a dû acheminer des produits sur des parcours relativement longs à des taux qui, en général, étaient établis en fonction des taux des chemins de fer en vigueur et réduits par la Loi. Nous sommes d'avis que cet état de choses a contribué bien plus que tout autre facteur à retarder le développement du camionnage dans la région. La société estime donc que la Loi sur les taux de transport dans les Maritimes devrait s'étendre au camionnage, étant donné qu'une base économique plus saine dans ce secteur améliorerait grandement les services fournis.

15. A notre avis, cette mesure n'irait nullement à l'encontre de l'esprit et du but de la politique nationale en matière de transport stipulée à l'article 1^{er} de la Loi nationale sur les transports, 14-15-16 Elizabeth II, chap. 69, sanctionnée le 9 février 1967. Le préambule et l'alinéa d) (ii) se lisent ainsi qu'il suit:

Article 1^{er}:

«Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des