

[Texte]

coming in to the Maritimes and, say, finished materials or partly finished materials?

Mr. Holmes: No, I envisage this as applying to materials that would have to be proven to the federal agency, or whoever it might be, that the materials brought in were used directly in the manufacturing of a finished product.

Mr. Horner: There is one other word that bothers me in that recommendations and that is the word "must"—"which must be purchased outside the region". You mean there, I would imagine, raw materials that could not be purchased in the Maritime area.

Mr. Dillman: We are not recommending that subsidies be extended to materials brought in from outside the area which would work to the detriment of suppliers within the region.

Mr. Horner: But you can see the difficulty in a federal agency's deciding that A component is nearly as good as B and asking why you did not buy A, because while it may not be the same it still could be used in a fibre industry such as yours. Do you see any difficulty there? You know the industry better than I do.

Mr. Holmes: Not really because most of the products that we would bring in are of the nature of chemicals and resins, and this type of item, that would not presumably be brought into the province in any great amount for any purpose other than what we are using them for.

Mr. Horner: From your recommendation Number 2, I see that there is only two miles difference between Hantsport and Halifax, and yet a fair amount of difference in the rail rates. What do the CNR give you as an excuse as to why they have to have more? I see where you handle 904 box cars a year.

Mr. Holmes: I think it is a general practice in rate making that where two railways are involved your rates are going to be higher than they would be if you had one carrier. Now, my argument is that because of the fact that we happen to be located on the DAR in Nova Scotia, why should we be discriminated against over the same mileage of rails as the producers, say, in Halifax?

[Interprétation]

établir entre les matières brutes en provenance des provinces Maritimes, et disons, les produits finis ou en partie finis?

M. Holmes: Non. Je trouve qu'il s'agit là de matériaux où il faudrait prouver à l'organisme fédéral ou à quiconque qu'ils ont servi, dès leur arrivée, directement à la fabrication des produits finis.

M. Horner: Il y a une autre chose aussi qui me préoccupe et c'est le sens d'obligation dans l'expression «en provenance de l'extérieur de la région». Vous voulez dire par là, je crois, les matières premières qui ne peuvent pas être achetées dans la région des Maritimes?

M. Dillman: Nous ne recommandons pas que la subvention s'applique aux matières que l'on prend de l'extérieur de la région, ce qui nuirait à l'industrie de la région.

M. Horner: Vous pouvez voir la difficulté à ce qu'un organisme fédéral essaie de décider si le composant A est presque aussi bon que B et à se demander pourquoi vous n'avez pas acheté A, parce que même si ce n'est pas la même chose, cela pourrait servir dans une industrie du textile comme la vôtre. Y voyez-vous certaines difficultés? Vous connaissez cette industrie mieux que moi.

M. Holmes: Pas nécessairement parce que la plupart des produits que nous importerions sont des produits chimiques, de résines et ce genre de produits qui ne seraient pas importés en grande quantité dans la province pour une raison ou pour une autre pour laquelle nous les employons.

M. Horner: Dans votre deuxième recommandation, je vois qu'il n'y a qu'une distance de deux milles entre Hantsport et Halifax, et qu'il y a une différence considérable dans le tarif ferroviaire—qu'est-ce que le CN vous donne comme prétexte pour en avoir plus? Je vois où vous prenez 904 wagons par année.

M. Holmes: Je crois que pour les taux, la pratique courante veut que lorsqu'il y a deux chemins de fer en cause, les taux seront plus élevés que s'il n'y avait qu'un seul transporteur. Maintenant, parce que nous sommes situés sur le réseau de la *Dominion Atlantic Railway*, en Nouvelle-Écosse, pourquoi devrait-il y avoir une distinction injuste à notre égard quand il s'agit du transport des marchandises sur la même distance que le producteur d'Halifax, par exemple.