

be more in line than on our other products this has only been the result of the strongest negotiations with the carriers as it has been in the case of our semi-finished products.

7. A larger problem here is that the price on many of these items is set in the Montreal market place because of local producers of the same items who, in effect, have established an F.O.B. Montreal price which must be met by ourselves thus representing total absorption of all transportation charges.

8. The over-riding question in this submission is, if we need assistance to maintain ourselves in the market place and to provide some degree of stability to the local community how much further assistance is requested and how is it to be applied. We provide the following as the method by which this could be accomplished.

9. As our semi-finished steel represent by far the largest freight generating business which we have and we feel that a rate assistance of 45c per net ton is required, it is necessary to state this in the form of an increased amount of assistance under the Maritime Freight Rates Act. According to our calculations appended hereto (Appendix 1) this further assistance would require that the Maritime Freight Rates Act be amended to call for the assistance of the portion of the haul east of Lévis and Diamond, Quebec to the extent of 62.96 per cent in lieu of the current 30 per cent. If this request were granted this would then put us on a freight parity basis with our major competitor located in Hamilton in delivery of steel to Contrecoeur.

10. Since there is no freight revenue generated on the movement of rails and for which very substantial dollar values are absorbed because of the distance differential in the construction of delivered prices it is felt that the extension of the requested amendment to the MFRA on this segment of our volume is necessary. The fact that a theoretical freight rate is used in setting these prices deprives Sydney Steel Corporation of the benefits of the MFRA. This should be corrected by permitting the railways to make a proper recapture of available MFRA funds to provide the Sydney Steel Corporation with the benefit of this act without compelling the railways to resort to published rates. This is advisable as deliveries are not as a rule made to specific centers but are allocated at various mileage points where they will be installed.

tivement raisonnables, comparativement à ce qu'ils sont pour les autres produits, c'est attribuable aux négociations acharnées que nous avons menées spécialement avec les transporteurs pour cette catégorie de produits.

7. Un problème de plus grande envergure se pose avec la fixation des prix sur le marché de Montréal, étant donné la présence des fabricants locaux de cette catégorie de produits qui, en fait, ont établi un prix franco à bord à Montréal, ce qui nous oblige à suivre la même politique et à acquitter ainsi la totalité des frais de transport.

8. Ce qu'il s'agit de déterminer ici, c'est que si nous avons besoin d'aide pour nous maintenir sur le marché et assurer une certaine stabilité économique à la région, quelle sera la portée de cette aide et comment sera-t-elle appliquée? Dans ce qui suit, nous vous proposons un moyen de procéder.

9. Étant donné que l'acier semi-ouvré représente le plus grand pourcentage de notre production à acheminer et que nous estimons qu'il nous faut une subvention de 45c. la tonne, il conviendrait de traduire cette aide par une subvention plus élevée sous le régime de la Loi sur les taux de transport dans les Maritimes. Selon nos évaluations que nous joignons en annexe (*annexe I*), il faudrait à cette fin que la Loi soit modifiée et stipule une aide s'appliquant au parcours à l'est de Lévis et de Diamond (P.Q.) dans une proportion de 62.96 p. 100 au lieu des 30 p. 100 en vigueur. Si l'on accédait à notre requête, nous arriverions à la parité avec notre principal concurrent, pour ce qui est des livraisons à Contrecoeur, celui de Hamilton.

10. Étant donné que nous ne retirons rien du transport des rails qui engloutit en plus des montants considérables, compte tenu de la différence qui intervient dans les prix de livraison, nous estimons que la modification à la Loi devrait s'appliquer à cette catégorie de notre production. Vu qu'on détermine ces prix sur la base d'un taux de transport théorique, la *Sydney Steel Corporation* se voit privée des avantages que confère la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes. On devrait redresser cette situation en autorisant les chemins de fer de faire une récupération raisonnable des fonds disponibles en vertu de la Loi, de sorte que notre société puisse profiter des avantages conférés par cette loi sans avoir à obliger les chemins de fer à appliquer les taux publiés. C'est d'autant plus souhaitable que les rails en général ne sont pas livrés à des points précis, mais acheminés à diverses bornes milliaires où ils seront installés.