

all across Canada, 83% of the market is outside the Atlantic region. During 1968 we shipped 904 carloads. Approximately 98% of our rail traffic moves to points outside the Atlantic region.

If rail carriers see fit to increase their rates, we cannot, as can a competitor in Ontario, negotiate with the trucking industry for lower rates. On occasion, we have interested highway carriers in moving our products to the Toronto area. However, this service only lasted until truckers were able to service producers of higher density items. When truckers found this business, they were no longer interested in ours.

We are selling a competitive product mainly in markets many hundreds of miles from our plant and for the most part, paying *class rates*. Class rates are the highest scale of rates charged by the rail carriers. Unless there is a change in railway policy or unless there is competition generated by the trucking industry, we will continue to pay the highest level of rates in the country.

We do not expect that the present rate freeze can be maintained forever but we strongly urge that the Federal Government not allow rate increases at this time which would be a deterrent to increased sales and would jeopardize our position in the market.

SUBSIDIZATION

We urge that some form of subsidization be maintained if the Federal Government sees fit to cancel or change the Maritime Freight Rates Act. We agree with some advocates who say that Government and industry should work toward the day when subsidies are no longer required. *That day is not yet here* and if we are to maintain our place in the Canadian market, some form of subsidy must be maintained, *at least* on traffic moving from our area to markets beyond the so-called preferred territory. If the 30% subsidy is reduced and at the same time, a rate increase applied, we will find ourselves in a very serious situation.

BRIDGE SUBSIDY

As you are no doubt aware, freight from Eastern Canada to Western Canada, moving through Franz on the C.P.R., also Oba and Herst on the C.N.R., is being subsidized under the Provision of C.F.A. tarif 76-D CTC (F) 1688. This tariff reduces a rate of 3.5% plus 9.5c per hundredweight. This subsidy is being removed in stages under the provision of Chapter 69, Bill C-231, assented to February 9, 1969. So far, we have continued to receive the benefit of this subsidy because of the

tout le Canada, mais 83 p. 100 de nos débouchés sont en dehors de la région de l'Atlantique. Nous avons expédié 904 wagonnées en 1968, dont 98 p. 100 à l'extérieur de la région de l'Atlantique.

Si les chemins de fer augmentaient leurs tarifs, nous ne pourrions négocier avec les transports routiers pour un tarif réduit, alors que nos concurrents de l'Ontario le peuvent. A plusieurs reprises, nous avons eu recours à des sociétés de camionnage pour transporter nos marchandises dans la région de Toronto. Ils ont cessé de nous assurer ce service dès qu'ils ont reçu des offres de fabricants de produits moins encombrants. Dès qu'ils ont trouvé ces clients-là, nous ont délaissés.

Nous vendons des produits concurrentiels à des centaines de milles de notre usine, et nous payons le *tarif-classé* dans la majorité des cas; or, ce tarif est le plus élevé des chemins de fer. Si la politique ferroviaire ne change pas, ou si les transports routiers ne leur font pas la concurrence, nous continuerons à payer les plus hauts tarifs du pays.

Nous ne comptons pas que le blocage actuel des tarifs puisse durer, mais nous exhortons le gouvernement à ne pas permettre de majoration des tarifs en ce moment, car cela ralentirait nos ventes et mettrait notre position marchande en péril.

SUBVENTIONS

Nous insistons pour que le gouvernement maintienne ses subventions tant que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'aura pas été modifiée. Nous appuyons la proposition de faire travailler de concert le gouvernement et l'industrie de façon à rendre les subventions inutiles. *Or, elles ne le sont pas encore* et, pour garder notre place sur le marché canadien, nous avons besoin de subventions, *tout au moins* pour le transport de nos marchandises vers nos débouchés, au-delà des territoires dits à tarif préférentiel. Si la subvention de 30 p. 100 était supprimée et si le tarif était en même temps majoré, nous serions dans une situation précaire.

SUBVENTION TEMPORAIRE

On sait que les marchandises expédiées de l'Est vers l'Ouest via Franz sur le Canadien Pacifique et Oba et Herst sur le Canadien National bénéficient d'une subvention aux termes du tarif C.F.A. 76-D CTC (F) 1688, qui réduit le taux de 3.5 p. 100 et de 9.5c. le cwt. Cette subvention est graduellement supprimée aux termes du chapitre 69 du bill n° C-231, adopté le 9 février 1969. Jusqu'à présent, nous jouissons encore de cette subvention, grâce au «blocage». Si on y met fin, nos taux augmen-