

(b) The service is extremely slow partly because all three ships make a great many ports of call. The minimum from St. John's to Goose Bay is 25 stops. Also, the ships are not equipped to handle containers or palletized cargo.

(c) The present ships are not able to handle more than a few automobiles. This creates a scramble for space with many people unable to make timely shipments.

(d) The result of these difficulties is that a large part of our freight is brought in by air or on the far more expensive, non-subsidized ships from Montreal.

The car ferry service operated by the QNS&L Railway between Labrador West and Sept Îles is expensive (about 20 cents a mile) and extremely slow. It is reported that one must sometimes give up his automobile for several weeks. Considering the lack of a highway connection, this creates a serious inconvenience to say the least.

Since Labrador West benefits not at all from the Maritime Freight Rates Act, and since the coastal communities have only a seasonal and Newfoundland orientated benefit from the same act, and since the whole area does not enjoy a connection to the national highways or the extension of the national railroad, we propose that the federal government take steps to insure that Labrador's disadvantages are corrected without delay. In this connection, we were seriously shocked in June to see our government introduce legislation which will further subsidize freight movements to Newfoundland while ignoring the far more pressing transportation problems of Labrador.

SCHEDULED AIR SERVICES:

Labrador is served by three scheduled airline companies. This three way split of a relatively small market, coupled with the economics of regional air carriers, results in very high priced, uncoordinated air service. We propose that Labrador be provided with a Class 1 daily service, at standard mileage rates (i.e. equivalent to those of Air Canada), between Montreal, Wabush, Goose Bay, and the Island of Newfoundland.

b) Le service est d'une lenteur extrême en partie parce que les trois navires font beaucoup d'escales. Entre Saint-Jean et Goose-Bay, le minimum est de 25 escales. En outre, les navires ne sont pas équipés pour transporter les marchandises expédiées dans des containers ou sur palettes.

c) Les navires actuels ne peuvent transporter qu'un nombre restreint d'automobiles. Aussi, les gens se disputent l'espace disponible et beaucoup de gens sont incapables d'expédier leurs automobiles à temps.

d) Par suite de ces difficultés, une grande partie de nos marchandises doivent être acheminées par avion à partir de Montréal ou sur les navires non subventionnés dont le tarif est beaucoup plus élevé.

Le service de transbordeur de wagons exploité par le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador entre Labrador-Ouest et Sept-Îles coûte cher (environ 20c. le mille) et est d'une lenteur extrême. On dit qu'il faut parfois renoncer à se servir de sa voiture pendant plusieurs semaines. Étant donné la pénurie de routes, cela crée de graves inconvénients à tout le moins.

Étant donné que le Labrador-Ouest ne bénéficie pas du tout de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et vu que les collectivités du littoral ne profitent que d'une façon saisonnière des avantages de la Loi, qui est destinée surtout à venir en aide à Terre-Neuve, et compte tenu du fait que la région tout entière n'est pas reliée au réseau national routier ni au prolongement de la voie du National-Canadien, nous proposons que le Gouvernement fédéral prenne les mesures nécessaires afin de rectifier sur-le-champ les griefs du Labrador. A cet égard, nous avons été sidérés, en juin dernier, lorsque nous avons appris que le Gouvernement avait présenté une mesure législative afin de subventionner davantage les expéditions de marchandises vers Terre-Neuve, sans tenir aucun compte des problèmes beaucoup plus urgents du Labrador.

SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

Le Labrador est desservi par trois lignes aériennes régulières. Étant donné la répartition entre trois sociétés de ce débouché restreint, jointe aux exigences économiques des transporteurs aériens régionaux, le service aérien coûte très cher et manque de coordination. Nous préconisons que le Labrador soit doté d'un service quotidien de la Classe 1, à des taux normaux de parcours (c'est-à-dire équivalents à ceux d'Air Canada) entre Montréal, Wabush, Goose-Bay et l'Île de Terre-Neuve.