

Labrador Coast by at least 50 per cent (from five to possibly nine months).

(b) This ice-strengthened ship should be designed to provide a fast service between one port in Newfoundland (say Lewisport) and Goose Bay with brief stops at no more than two of the larger centers in Southern Labrador (say Cartwright and Mary's Harbour). We are suggesting that this should be a weekly service and that the ship should be capable of handling all the passengers, automobiles and containerized and palletized cargo offering at the peak season.

(c) On the Goose Bay-Montreal route operated by Chimo-Clarke Northern Services there should be a subsidy to counterbalance the high costs. As precedents we cite the subsidies available in recent years on the Clarke Traffic Services Montreal-Botwood run and on the same company's service along the North Shore of the Gulf of St. Lawrence. In particular, we cite the recent legislation to provide subsidies on the Montreal to St. John's and Corner Brook service while excluding the Montreal to Goose Bay service.

(d) The appropriate government agency should get together with the Quebec North Shore and Labrador Railway to discuss what steps should be taken to improve the car ferry service between Labrador West and Sept. Îles.

The present CN Coastal service suffers from what we believe to be an unreasonably short season from about mid-June to mid-November. When one considers that the area in question has no road or railway connections and, as well, is subject to abnormally high air freight rates, it can be readily appreciated that this is an extremely vital service and any available short-comings should not be allowed to continue.

The coastal steamship service is further afflicted in the following ways:

(a) Mainland traffic, especially that part in less than carload lots, suffers loss, breakage and delays at the three transshipment points of Sydney, Port aux Basques and Lewisport.

ports, le cas échéant, pourrait prolonger d'eau moins 50 p. 100 la saison de navigation sur le littoral du Labrador (la portant ainsi de 5 à 9 mois peut-être).

b) Le navire à coque renforcée devrait être conçu de façon à assurer un service rapide entre un port de Terre-Neuve (Lewisport, mettons) et Goose-Bay, en faisant de brèves escales à pas plus de deux des plus grands centres du Labrador-Sud (Cartwright et Mary's Harbour, mettons). Le navire devrait assurer un service hebdomadaire et être en mesure de transporter tous les passagers et toutes les automobiles, ainsi que les marchandises expédiées en containers ou sur palettes pendant la saison de pointe.

c) En ce qui concerne le parcours de Goose-Bay-Montréal, exploité par les services septentrionaux de Chimo-Clarke, une subvention devrait être versée afin de compenser les frais élevés. Nous pourrions citer certains précédents à l'appui de cette requête: par exemple, les subventions versées ces dernières années pour le service entre Montréal et Botwood de la société Clarke, ainsi que pour le service assuré par la même société le long de la rive nord du golfe Saint-Laurent. Citons en particulier la loi récente autorisant le versement de subventions pour le service entre Montréal et Saint-Jean et Corner Brook (Terre-Neuve), dont le service entre Montréal et Goose-Bay est exclu.

d) L'organisme approprié du gouvernement devrait avoir des entretiens avec la compagnie du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador afin de déterminer quelles mesures il y aurait lieu de prendre pour améliorer le service de transbordement entre le Labrador-Ouest et Sept-Îles.

A notre avis, la période pendant laquelle fonctionne le service côtier du National-Canadien est beaucoup trop courte; elle va de la mi-juin à la mi-novembre. Si l'on considère que la région en question n'a ni routes ni chemin de fer et est assujettie à des tarifs de fret aérien anormalement élevés, on n'a aucune peine à comprendre qu'il s'agit là d'un service essentiel et que les lacunes qu'il présente ne doivent pas être tolérées.

Le service côtier de navire présente aussi les lacunes suivantes:

a) Le trafic provenant de la partie continentale du pays, surtout le trafic de détail, accuse des pertes, de la casse et des retards aux trois endroits de transbordement de Sydney, Port-aux-Basques et Lewisport.