

centers which are certain to develop in Labrador with the passage of time.

We realize that it is difficult to justify this type of expenditure on the basis of the present population of Labrador. We suggest instead that the economic justification for this road is bound up with the future of Labrador. Since Canada must eventually develop Labrador, we believe that it is better to provide the road now so that it could be a boon to development, rather than let development come hesitatingly in spite of road inadequacies. If the expenditure must be made sometime (and surely it must) then is it not better to make it immediately so that the nation can derive the maximum benefit? We further propose that as long as the people of Labrador are without the benefits of highways, special consideration should be given to other forms of transportation. We suggest, as an example, that since the Labrador coast communities must use air freight to import a very large part of their fresh food, a special subsidy should be implemented to redress the present imbalance between taxes paid and services received.

#### RAILROADS

Labrador's railway service is made up of a privately owned ore carrier from Labrador West to Sept Iles and the seasonal steamship service by CNR. We propose that the Federal and Provincial Governments jointly commission a feasibility study of a railway from Central Labrador to the Gulf of St. Lawrence. Here again we suggest that such a railroad would be the means by which the potential of Labrador can make its contribution to the national economy. We believe that the need for such a railroad already exists so that our pulp and paper industry can be properly developed. A feasibility study would see the overall picture and would be in a position to relate the transportation needs of forest, fishing, and mining industries, plus the needs of the military, to the existing situation. We further propose that the existing railway service be improved in the following ways:

(a) The CNR should obtain an ice-strengthened ship which, accompanied by a DOT icebreaker when needed, could extend the navigation period on the

Mary's Harbour et Port Hope Simpson, sur le littoral du Labrador, ainsi qu'aux nouveaux centres de population qui surgiront éventuellement au Labrador.

Nous nous rendons compte qu'il est difficile de motiver ce genre de dépense, étant donné la population actuelle du Labrador. Mais, à notre avis, l'avenir prometteur du Labrador justifie ces dépenses du point de vue économique. Vu que le Canada doit finir par mettre en valeur le Labrador, nous estimons qu'il vaut mieux aménager une route dès maintenant afin de favoriser la mise en valeur que d'attendre qu'un développement lent et hésitant finisse par motiver l'aménagement d'une route. S'il y a lieu à un moment donné d'engager de telles dépenses (et sans aucun doute c'est ce qui va se produire) ne vaudrait-il pas mieux agir immédiatement afin que la nation puisse en tirer plein profit? En outre, tant que les gens du Labrador seront privés des avantages des grandes routes, il y a lieu de songer d'une façon particulière à leur fournir d'autres moyens de transport. Par exemple, étant donné que les collectivités du littoral du Labrador doivent recourir au transport aérien pour importer une grande partie de leurs aliments frais, il faudrait leur verser une subvention spéciale afin de rétablir l'équilibre entre les impôts acquittés et les services obtenus.

#### CHEMINS DE FER

Les services ferroviaires du Labrador comprennent les transporteurs privés de minerai qui vont du Labrador-Ouest à Sept-Îles, et le service saisonnier de transbordeurs du National-Canadien. Nous préconisons que les gouvernements fédéral et provincial chargent conjointement une commission d'effectuer une étude de faisabilité de la construction d'un chemin de fer à partir du Labrador central jusqu'au golfe Saint-Laurent. Ici encore, nous sommes d'avis qu'un tel chemin de fer permettrait au Labrador de faire un apport à l'économie nationale. Un tel chemin de fer est nécessaire pour mettre en valeur notre industrie de la pâte et du papier. Une étude de faisabilité tiendrait compte de l'ensemble du tableau et permettrait d'établir un lien entre les besoins de transport de l'industrie forestière, de l'industrie de la pêche et des industries minières, ainsi que des besoins militaires, et la situation existante. Nous proposons en outre que le présent service ferroviaire soit amélioré de la façon suivante:

c) Le National-Canadien devrait se procurer un navire à coque renforcée pour lutter contre les glaces, lequel, accompagné d'un brise-glace du ministère des Trans-