

specific commodity rates". We feel that since Air Canada is charging us almost twice the standard tariff for Northbound freight then the general rate Southbound should be almost nothing.

On the contrary, the commodity rates Southbound are higher than the general cargo rates for the same distance elsewhere. For example, the commodity rate for personal effects Goose Bay to Montreal is twelve cents a pound while the general cargo rate for the same distance elsewhere is ten cents a pound. Also, the rate for fresh fish 975 miles St. John's to Montreal is seven cents a pound while it is ten cents a pound on the 800 miles from Goose Bay to Montreal.

We have not made any serious attempts to standardize the freight and passenger charges on EPA and Quebec Air Services, as we feel that we must make every effort to regularize Air Canada's charges before we approach the privately-owned airlines.

#### NON-SCHEDULED AIR SERVICES:

The people living on the 600 miles of the Labrador Coast, from Main in the North to Anse au Clair in the South, must rely solely on air transportation for seven to eight months of the year. During the season of open marine navigation there is no regular air service. The wintertime service is based on the weekly mail plane. Passengers and freight ride on a "space available" basis and even then the costs are two to three times as high as those for the same distance on scheduled routes in Newfoundland.

We propose that the Federal Government take steps to institute scheduled air service between the Coastal Communities and Goose Bay. This service should operate not less than twice a week and its rates should be comparable with those for similar distances in the southern part of the Atlantic Provinces.

We suggest that the "Statement of Principles for Regional Air Carriers; which was tabled in Parliament by the then Minister of Transport, Hon. J. W. Pickersgill, on October 20th, 1966, should be put into effect without delay. It is only with action of this sort that Canadians living in such areas as the Labrador Coast can have any hope of sharing in the

fic à destination du sud grâce à l'emploi du tarif pour des produits désignés.» A notre avis, étant donné que la société Air Canada exige presque le double du tarif normal pour le fret expédié vers le nord, alors le tarif général pour les expéditions vers le sud ne devrait être que symbolique.

Au contraire, le tarif des produits désignés expédiés vers le sud est plus élevé que le tarif-marchandises général pour les produits expédiés sur la même distance ailleurs. Par exemple, le tarif des produits désignés pour les effets personnels expédiés de Goose-Bay à Montréal est de 12c. la livre, tandis que le tarif-marchandises général des produits expédiés sur la même distance ailleurs est de 10c. la livre. Par ailleurs, le tarif visant le poisson frais expédié sur une distance de 975 milles entre Saint-Jean (T.-N.) et Montréal est de 7c. la livre, tandis qu'il est de 10c. la livre pour les 800 milles qui séparent Goose-Bay et Montréal.

Nous n'avons tenté aucun effort sérieux afin de normaliser les tarifs-passagers et les tarifs-marchandises des Eastern Provincial Airways et de Québecair, car nous estimons qu'il faut d'abord régulariser les tarifs d'Air Canada avant de contacter les lignes aériennes privées.

#### SERVICES AÉRIENS IRRÉGULIERS

Les habitants du littoral du Labrador, lequel s'étend sur une distance de 600 milles entre Nain, au nord, et Anse Au Clair, au sud, doivent compter uniquement sur le transport aérien pendant sept ou huit mois de l'année. Au cours de la saison de navigation, il n'y a pas de service aérien régulier. En hiver, le service dépend de l'avion postal hebdomadaire. Les passagers et les marchandises ne peuvent emprunter l'avion que lorsqu'il y a de la place disponible et même alors les frais sont de deux à trois fois aussi élevés que ceux qu'on exige pour la même distance sur les routes régulières à Terre-Neuve.

Nous exhortons le gouvernement fédéral à prendre les mesures nécessaires pour établir un service aérien régulier entre les collectivités côtières et Goose-Bay. Ce service devrait fonctionner au moins deux fois par semaine et le tarif devrait être comparable à celui des mêmes distances dans la partie sud des provinces atlantiques.

Nous proposons que la «Déclaration de principes relative aux transporteurs aériens régionaux» déposée au Parlement le 20 octobre 1966 par le ministre des Transports de l'époque, l'honorable J. W. Pickersgill, soit mise en vigueur sans plus tarder. Ce n'est que grâce à de telles mesures que les Canadiens qui vivent dans certaines régions comme le