

Institute, and made public in October 1966, shows that a crossing, in addition to effecting reclamation of present unusable land will open the East Hants coastal areas and the Shubenacadie River Valley areas for development and consequently raise land values.

It would promote easier access to Truro for Hants North people, which would, in effect, cut the cost of farm equipment, repairs, veterinary services, and general retail produce, increase profits from animals at livestock auctions, make medical and educational facilities more accessible, and increase employment opportunities.

TRANSPORTATION

ARDA Report No. 12 shows that the construction of a causeway-type highway crossing in the Princeport area, including connecting roads, would cost an estimated \$5,100,000 and in the Black Rock area \$5,200,000.

The "Shubenacadie River Bridge Study", completed in 1964 by A. D. Margison and Associates, showed the total savings to motorists who would use the proposed crossing for a 20-year period would be 24,450,000 miles and 546,600 hours. The report added that "when related to operating costs of vehicles of an assumed 10 cents per mile, and the time cost of \$1.00 per hour, the resultant savings to the motorists using the new facility over the 20-year period would be approximately \$2,291,000". Based on these figures, the firm concluded that the benefit to be derived, in relation to the estimated cost of a bridge-type crossing would be 75 per cent of the bridge cost.

The cost of 10 cents per mile per automobile and the time cost of \$1.00 per hour, outlined in the Margison Report are unrealistic. The average cost of operation of all types of motor vehicles, including cars, trucks, school buses, etc., is in the nature of twenty-five cents per mile.

Based on these realistic costs we submit that the saving to all operators of motorized equipment over a 20-year period, if a crossing were to be provided, would be \$6,112,500 in mileage costs and time costs of \$2.00 per hour would mean an added saving of \$1,093,200 for a total saving of \$7,205,700.

Added to this is the estimation of the saving which Mr. J. Albert Ettinger, M.L.A. for

sée par l'Institut de l'Université Acadia et publiée en octobre 1966, il est démontré qu'un passage, en plus de mettre en valeur des terres inutilisables à l'heure actuelle, permettrait à la région côtière de Hants-Est et à la vallée de la rivière Shubenacadie de s'ouvrir au développement et de faire progresser la valeur des terres.

Les populations de Hants-Nord communiqueraient plus facilement avec la ville de Truro, ce qui, en fait, réduirait les prix d'achat des machines agricoles, des réparations, des services de vétérinaires, des divers produits vendus au détail, augmenterait les bénéfices réalisés sur les ventes d'animaux aux enchères, faciliterait l'accès aux services médicaux et éducatifs et augmenterait les possibilités d'emploi.

LES TRANSPORTS

Le rapport ARDA n° 12 précise que la réalisation d'un passage routier en forme de digue dans la région de Princeport, avec ses routes de liaison, coûterait environ \$5,100,000; si ce passage était construit dans la région de Black Rock, il coûterait \$5,200,000.

L'étude intitulée *Shubenacadie River Bridge Study*, réalisée en 1964 par la société A. D. Margison and Associates, démontre que les automobilistes utilisant le passage projeté durant 20 ans feraient 24,450,000 milles de moins et économiseraient 546,600 heures. Le rapport déclare que «si l'on établit les frais de mise en service d'un véhicule à environ 10c. le mille, et le temps à \$1 l'heure, les économies réalisables par les automobilistes utilisant la nouvelle route se monteraient en 20 ans à \$2,991,000». En se fondant sur ces chiffres, la société susmentionnée a conclu que les avantages à retirer, en pourcentage du coût estimatif d'un passage en forme de pont, se chiffraient à 75 p. 100 du coût du pont, et ne serait pas, par conséquent, à réaliser du point de vue financier en se fondant sur le rapport du prix de la route à ses avantages.

Le prix de 10c. le mille par automobile et le montant de \$1 l'heure employés dans le rapport Margison traduisent mal la réalité. Le coût moyen de mise en service de tous les types de véhicule à moteur, automobile, camions, autobus scolaire, etc., serait d'environ 25c. le mille.

En nous fondant sur ces coûts plus réels, nous soutenons que les économies réalisables par les propriétaires de véhicules automobiles en vingt ans, advenant la construction du passage seraient de \$6,112,500 en frais de mise en service et le temps gagné, calculé à \$2 l'heure, permettrait de réaliser d'autres économies de \$1,193,200, soit en tout \$7,205,700.

Il faut ajouter à ce montant, l'estimation des économies dont le député du comté de