

There is no commercial air service in the Valley other than by chartering light aircraft from private air fields.

We have an excellent deep water port at Digby but the port facilities are negligible and at the moment inadequate for the fishing fleet and larger vessels that are using it. We must, therefore, use the Port of Halifax for sea shipments. However, to use Halifax we must ship our products over the tortuous Highway 1 or by Dominion Atlantic Railway.

We need not tell you how elated our organization is about the announcement made on February 4, 1969, by the C. P. Rail. Our records indicate that 21 years ago the AVABT first started working for a new ferry. Even before the announcement, we have been pressing for an improved road system, one which can handle a heavy volume of traffic. With the new ferry at Digby and an improved all-weather highway to Halifax, we foresee the Annapolis Valley as being a vital and fast link in the land bridge when Halifax starts operating as the container port. The opening of such a highway, with a fast link to Halifax for sea shipments, and opening a faster link with our natural markets in New Brunswick, Quebec, Ontario and the New England States, will encourage expansion of our present producers and entice other industries to open up in our area.

The Nova Scotia Government submitted a brief last year to your committee, which we supported then and now. To take full advantage of the new ferry service, the AVABT has for some time been asking that certain items contained in the Province of Nova Scotia's brief be given top priority. The order of priority in our estimation is—Minutes and Proceedings and Evidence No. 15. (Appendix A27 Page 575)

(1) No. 17—Bear River Bridge and Diversion from Trunk 1 east at Bear River to Joggins Bridge—4.0 miles.

(2) No. 16—Annapolis Royal to east end of Bear River Diversion—11.0 miles.

(3) No. 19—Weymouth North to Trunk 1 near St. Bernard—4.0 miles.

Il n'y a pas de service aérien commercial dans la Vallée autre que celui qu'on peut se procurer en nolisant des avions légers de compagnies privées.

Nous disposons d'un excellent port à eau profonde à Digby, mais les installations portuaires ne valent que peu et ne répondent pas présentement aux exigences de la flottille de pêche et des grands bateaux qui utilisent le port. Nous devons donc nous servir du port d'Halifax pour les messageries maritimes. En ce qui a trait à ce dernier port cependant, nous devons expédier nos produits par la tortueuse route n° 1, ou utiliser les services du *Dominion Atlantic Railway*.

Point n'est besoin de vous dire notre joie à l'annonce faite le 4 février 1969 par le Canadien-Pacifique. Les registres révèlent qu'il y a 21 ans, l'AVABT faisait les premiers pas concernant la mise en service d'un nouveau traversier. Même avant que l'annonce en ait été faite, nous avions travaillé ardemment pour obtenir une amélioration du système routier qui permet de répondre aux exigences de la grande circulation. Avec la mise en service d'un nouveau traversier à Digby et l'utilisation d'une route améliorée et ouverte à l'année longue jusqu'à Halifax, nous entrevoyons la Vallée d'Annapolis comme le lien vital et rapide servant de pont terrestre, dès que Halifax commencera ses opérations comme port pouvant accueillir les navires conteneurisés. L'ouverture de cette route, constituant un lien rapide jusqu'à Halifax pour les messageries maritimes et offrant un lien plus rapide avec nos marchés naturels au Nouveau-Brunswick, au Québec, en Ontario et dans les États de la Nouvelle-Angleterre, sera de nature à favoriser l'expansion de notre commerce actuel et encouragera d'autres industries à s'installer dans notre région.

L'an dernier, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a présenté un mémoire à votre Comité. Nous étions d'accord avec les données qu'il contenait et nous le sommes encore. Afin de tirer plein profit du nouveau service de traversier, l'AVABT a demandé depuis quelque temps qu'on accorde la priorité à certains points contenus dans le mémoire de la province de la Nouvelle-Écosse. L'ordre de priorité, à notre sens, serait celui dont fait état le fascicule n° 15 (appendice A27, page 575):

(1) N° 17—Pont sur la rivière Bear et déviation de l'artère 1 est à la rivière Bear jusqu'au pont Joggins—4.0 milles

(2) N° 16—Annapolis Royal à l'est de la déviation à la rivière Bear—11.0 milles.

(3) N° 19—Weymouth North jusqu'à l'artère 1 près de Saint-Bernard—4.0 milles.