

observation; le tonnage des marchandises transportées pour répondre aux besoins de l'entreprise civile et militaire dépasse celui de toutes les années antérieures.

Les fourrures et le gibier restent abondants et le prix des fourrures reste élevé. L'expérimentation du Gouvernement fédéral avec les rennes dans le nord du district de Mackenzie fait des progrès. Une description détaillée de cette entreprise est donnée aux pp. 17-23.

Territoire du Yukon.—Un exposé de l'administration du Territoire du Yukon a paru aux pp. 965-966 de l'Annuaire de 1941. Les paragraphes suivants mettent cette matière à jour.

L'inauguration des entreprises conjointes de défense dans le nord-ouest du Canada en 1942, y compris la route de l'Alaska, le projet Canol et les ouvrages connexes, a déclenché une période de grande activité dans le Territoire du Yukon. La construction de la route de l'Alaska de Dawson Creek, C.B., à Fairbanks, Alaska, a nécessité l'aménagement d'environ 570 milles de route dans le Territoire du Yukon en plus de 689 milles en Colombie Britannique et de 200 en Alaska, ce qui donne un total de 1,574 milles. En outre, la construction a été entreprise d'environ 200 milles de routes d'embranchement pour relier la route de l'Alaska aux aéroports échelonnés le long de la grande route du Nord-Ouest.

En 1943, de piste de pionniers qu'elle était, la route de l'Alaska a été perfectionnée au point de pouvoir répondre aux exigences ordinaires d'une route militaire sur laquelle peuvent maintenant circuler à peu près sans interruption de Dawson Creek à Fairbanks de nombreux véhicules. Une Commission conjointe de contrôle de la circulation Canada-Etats-Unis a été créée en 1943 et chargée de recevoir les demandes et d'émettre les permis de voyager sur la route de l'Alaska. Viennent compléter l'entreprise de voirie, les pipelines de Skagway, Alaska, à Whitehorse, T.Y.; de Carcross, T.Y., à Watson Lake, T.Y.; et de Whitehorse à Fairbanks, Alaska. Des lisières d'envol ont été construites le long de la route de l'Alaska par les autorités des Etats-Unis pour faciliter les envolées de contact et les atterrissages forcés entre les aéroports.

L'industrie minière reste la principale industrie du Territoire du Yukon et, à la fin de 1942, la valeur de la production minérale y dépasse \$237,000,000. A ce montant, l'or s'inscrit pour \$208,000,000 et l'argent pour \$21,000,000. A peu près tout l'or est récupéré des opérations placériennes, et la production en 1942 est évaluée à \$3,200,000 environ. La rareté de la main-d'œuvre en 1943 a réduit les opérations, et la valeur de la production aurifère au cours de l'année est d'environ \$1,600,000. Dans le district de Mayo, d'importants gisements de scheelite et de minerai à teneur de tungstène ont été exploités et du minerai d'argent-plomb a été récupéré des opérations alluvionnaires.

La construction de la route de l'Alaska à travers une contrée jusque-là considérée comme inaccessible a retenu l'attention des compagnies minières sur le Yukon méridional, et la région située en bordure de la route entre Teslin Lake et Watson Lake a fait le sujet des recherches d'un certain nombre d'expéditions de prospection en 1943. Des demandes de concessions d'emplacements minéraux dans d'autres parties du Territoire ont aussi été reçues.

Sous-section 2.—Terres publiques des provinces

Dans les Provinces Maritimes, le Québec, l'Ontario et la Colombie Britannique (excepté la zone ferroviaire et le bloc de Rivière-la-Paix) les terres publiques sont administrées par les gouvernements provinciaux depuis la Confédération. Depuis