

Comme addition au projet original, des pistes d'envol ont été construites par les autorités des Etats-Unis à intervalles appropriés et adjacents à la grande route. Ces pistes, cependant, ne sont utilisées que pour le vol de 'contact' là où la route peut servir de guide au pilote. Elles facilitent les déplacements rapides du personnel et de l'outillage de construction et d'entretien et offre en outre des zones d'atterrissage forcé le long de la grande route.

La route à relais du Nord-Ouest est présentement administrée par le Corps d'Aviation Royal Canadien dont le quartier général est à Edmonton. Le Ministère des Transports assure les services météorologiques, administre les stations de radio-alignement et, temporairement, voit aux facilités de communication. Des ingénieurs du Ministère sont aussi attachés à chaque aérodrome le long de la route pour coordonner tout nouvel ouvrage avec ceux qui ont déjà été construits par le Canada. Le C.A.R.C., de qui relève l'entretien et les réparations de tous les aérodromes, fournit le personnel nécessaire aux tours de contrôle. La sécurité relève entièrement du C.A.R.C.

Les dépenses effectuées pour la route à relais du Nord-Ouest s'élèvent à \$37,320,226, en fonds des Etats-Unis, dont \$31,311,196 en fonds américains ont été affectés aux capitaux fixes; \$14,535,071 en fonds canadiens avaient aussi été dépensés par le Canada le 31 mars 1941. En outre, en 1944, le Canada a dépensé une autre somme de \$5,161,000 à la demande des Etats-Unis. Les dépenses sont analysées au tableau des pp. 742-743.

**La route du fleuve Mackenzie.**—En hydravions et en avions à patins, les pilotes canadiens "de la brousse", dans leurs envolées vers le nord jusqu'à Aklavik, suivaient depuis longtemps le cours général du fleuve Mackenzie. Mais une fois que les Etats-Unis eurent décidé d'aller de l'avant avec le projet Canol, le transport des marchandises vers cet endroit nécessita des chargements beaucoup trop considérables pour les possibilités déjà très limitées offertes par la route fluviale du Mackenzie. Des avions de transport bimoteurs furent choisis comme véhicules les mieux appropriés et il fut nécessaire de pourvoir à des aménagements d'atterrissage. Ceux-ci furent établis par le réaménagement des pistes d'atterrissage qui existaient déjà à McMurray, Embarras, Fort Smith, Fort Resolution, Rivière au Foin, Fort Providence, Mills Lake, Fort Simpson, Wrigley, Norman Wells, Camp Canol, Rivière-la-Paix, Métis et le poste en amont de Rivière au Foin. Le réseau comprend aussi un raccourci entre Rivière-la-Paix, Alta, et Mills Lake dans les Territoires du Nord-Ouest, lequel est utilisé principalement durant les mois d'hiver; le transport militaire aérien est fait aussi de Fort Nelson et fait raccordement avec le réseau Mackenzie à Fort Simpson.

Le C.A.R.C. fait maintenant des envolées de service le long de cette route aussi loin au nord que Norman Wells et les opérations civiles s'étendent jusqu'à Aklavik. Le Ministère des Transports laisse un personnel à chacun des endroits qui veille à l'entretien des aéroports et des avions, obtient les rapports météorologiques et est préposé à la desserte des postes de radio-alignement. Le Corps des signaleurs royal canadien maintient aussi un personnel à divers endroits le long de la route, lequel est chargé de recueillir et transmettre les renseignements météorologiques et de compléter les communications radiophoniques.

Des équipes d'arpenteurs du C.A.R.C. et du Ministère des Transports ont fait des levés sur place dans le but de déterminer des emplacements en prévision de l'extension future de la route vers le Nord et le Nord-Ouest par Good Hope, Arctic Red River, McPherson, Bell-Porcupine et Blue Fish-Porcupine. Ces équipes sont ravitaillées en matériel et fournitures par des avions à flotteurs partis de Norman Wells.