

Le commerce des fourrures continue de procurer à la population indigène un sûr moyen de subsistance. Bien que le cycle des animaux à fourrure soit près de son déclin, les prix plus élevés payés pour les fourrures font plus que compenser pour les prises moins considérables. Au cours de l'année terminée le 30 juin 1943, 385,440 peaux d'une valeur de \$3,165,107 ont été prises.

L'expérimentation du Gouvernement fédéral avec les rennes dans le nord du district de Mackenzie se poursuit. Un grave revers s'est produit en septembre 1944 alors que les pâtres indigènes chargés de la garde des deux troupeaux natis perdirent la vie dans le naufrage d'une goélette au large de la côte de l'Arctique. Des mesures ont été prises promptement en vue de la protection des troupeaux. Le troupeau principal a continué de profiter et la viande provenant de l'abatage périodique du surplus des bestiaux est vendue à Aklavik.

Territoire du Yukon.—Un exposé de l'administration du Territoire du Yukon a paru à la page 965 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 a déclenché une période de grande activité dans le Territoire du Yukon. Les travaux de la route de l'Alaska ont commencé en mars 1942 et ont entraîné la construction de 1,523 milles de route de Dawson Creek, C. B., à Fairbanks, Alaska. De cette distance, 1,220 milles, y compris 560 milles dans le Territoire du Yukon, sont au Canada. La route a atteint la phase de piste de pionniers en novembre 1942, et, en 1943, elle a été perfectionnée au point de pouvoir répondre aux exigences ordinaires d'une route militaire gravelée. En outre, un chemin de traverse a été construit de Haines, Alaska, sur le canal Lynn, et rejoignant la route de l'Alaska à environ 95 milles à l'ouest de Whitehorse, T. du Y. Terminé à la fin de 1943, il a 154 milles de long. L'usage de la route de l'Alaska et des chemins de communication est limité et une Commission conjointe de contrôle de la circulation créée en 1943 et ayant son bureau principal à Edmonton est chargée de recevoir les demandes et d'émettre les permis de voyager.

Des chemins d'accès de plus de 200 milles de longueur ont été aménagés afin de relier les aéroports et les aérodromes intermédiaires le long de la grande route du Nord-Ouest à la route de l'Alaska. Des pistes d'envol ont aussi été construites le long de la route de l'Alaska pour faciliter les envolées de contact et les atterrissages forcés entre les aéroports.

Les développements en relation avec le projet Canol dans le territoire du Yukon comprennent la construction d'un pipeline et d'un chemin d'accès de Norman Wells, T. du N.-O. jusqu'à Whitehorse, T. du Y., en passant par les montagnes de Mackenzie, et l'érection d'une raffinerie à Whitehorse. L'oléoduc a été achevé et mis à l'épreuve le 31 mars 1944 et le raffinage des produits pétroliers a commencé au mois de mai de la même année. En mars 1945, l'extraction de pétrole des puits Norman a été interrompue et l'exploitation de la raffinerie, suspendue.

L'industrie minière reste la principale industrie du Territoire du Yukon et, à la fin de 1944, la valeur de la production minérale y dépasse \$239,800,000. A ce montant, l'or s'inscrit pour \$210,900,000 et l'argent pour \$21,000,000. A peu près tout l'or est récupéré des opérations placériennes entreprises à l'aide de dragues actionnées à l'électricité. La production en 1942 est évaluée à \$3,200,000, mais la rareté de la main-d'œuvre en 1943 et 1944 a réduit la valeur de la production de ces deux années à \$1,585,000 et \$936,000 respectivement. Dans le district de Mayo, l'extraction du minerai d'argent-plomb des gisements alluvionnaires se poursuit, mais ici également, les opérations diminuent à cause de la rareté de la main-d'œuvre.