

En 1945, deux grandes compagnies d'huile ont fait des levés de reconnaissance géologique en dehors des régions autorisées. L'Imperial Oil, Limited, avait deux équipes qui ont exploré la région du MacKenzie au sud de Fort Norman et deux équipes dans les environs de Fort Bonne-Espérance. La Socony Vacuum Oil Company avait deux équipes de géologues chargés d'effectuer des levés de reconnaissance; ces deux équipes se sont limitées à la région entre Fort Bonne-Espérance et Aklavik. L'Imperial Oil, Limited, a aussi fait beaucoup de prospection géophysique en terrains autorisés entre Fort Norman et Fort Bonne-Espérance où des droits exclusifs d'exploration lui ont été accordés.

Outre ces recherches géologiques et géophysiques, l'Imperial Oil, Limited, a achevé la construction de sept puits d'huile productifs pour l'entreprise Canol en 1945. La compagnie a aussi foré à son propre compte 10 puits à tout hasard dans les régions qu'elle détient en vertu d'un permis. Ces puits furent forés dans le but de découvrir de nouveaux champs mais, bien qu'ils fussent creusés jusqu'à une profondeur de plus de 5,000 pieds, elle n'a pas trouvé d'huile. Les champs reconnus ont une superficie estimative de 4,010 acres dont 1,870 sous le fleuve Mackenzie. La dernière estimation des réserves d'huile récupérables du champ est de 36,250,000 barils.

Sur la fin de 1945, la Frobisher Exploration Company, Limited, a obtenu un permis d'exploration dans la région de la rivière Hay à l'extrémité ouest du Grand Lac de l'Ours. En avril 1946, la compagnie a commencé à forer au diamant une série de trous d'essai dans le but de déterminer la structure rocheuse et de constater si la région se prête au fonçage de puits.

La production de minerai concentré de pechblende, dont est extrait le radium s'est continuée à la mine et au moulin de l'Eldorado Mining and Refining au Grand Lac de l'Ours. Le transport des concentrés par eau de la mine jusqu'à la tête de chemin de fer à Waterways, Alta., pour être expédiés à la raffinerie de la compagnie à Port Hope, Ont., sera bientôt facilité par l'extension de la route déjà existante autour des rapides sur la Grande Rivière de l'Ours. Le parachèvement de cette route se fera probablement en 1946. Quand le rôle de l'uranium, l'un des principaux produits extraits des concentrés, dans les recherches atomiques a été révélé, il a fallu forcément placer les gisements si précieux du Grand Lac de l'Ours sous la surveillance du gouvernement. Par conséquent, la mine, le moulin et les autres biens de la compagnie ont été acquis par le gouvernement fédéral en janvier 1944 et exploités depuis par une compagnie de la Couronne. Par mesure de sécurité, les chiffres concernant la production de cette dernière ne sont pas divulgués.

Des mesures ont été prises en 1945 pour améliorer les moyens de transport en direction des Territoires. Un accord a été finalement conclu entre le gouvernement fédéral et la province de l'Alberta prévoyant la construction d'une route de toutes saisons reliant Grimshaw, Alta., terminus d'une ligne des Northern Alberta Railways, à l'établissement de Hay River sur le Grand Lac de l'Ours. Le gouvernement fédéral partagera avec la province le coût de construction des 247 milles de route à l'intérieur de la province et défraiera la construction des 80 milles de route au nord de la frontière provinciale. Cette route s'ajoutera à la voie fluviale Athabaska-Ours-Mackenzie au nord qui part de Waterways, Alta., et devrait, une fois finie, faciliter l'expédition de marchandises à Yellowknife et autres endroits des Territoires.

Des levés ont aussi été effectués par le gouvernement fédéral afin d'améliorer les conditions de la navigation sur le Mackenzie. Un outillage spécial a été construit pour faire du dragage à l'embouchure de l'Athabaska et ailleurs.