

Le transport aérien dans les Territoires a été amélioré par la construction de meilleurs terrains d'atterrissage équipés de stations météorologiques à un certain nombre d'établissements importants du district du Mackenzie. Ces terrains d'atterrissage ont été construits par les ingénieurs de l'armée américaine et les dépenses ont été remboursées par le Canada. Le Ministère des Transports a entrepris de construire un aéroport moderne à Yellowknife et une piste permanente d'atterrissage a été terminée en 1945. D'autres travaux seront exécutés en 1946 pour achever cette entreprise qui permet l'atterrissage toute l'année d'avions modernes munis d'un train d'atterrissage à roues.

Le commerce des fourrures reste un facteur important de l'économie des Territoires car il procure à la majorité de la population indigène un moyen de subsistance. La prise totale en l'année terminée le 30 juin 1944 dans les Territoires est de 297,633 peaux d'une valeur de \$2,199,132. En 1945, des mesures ont été prises pour établir un service moderne de protection de la forêt et des bêtes sauvages dans le district de Mackenzie, avec bureau à Fort Smith. Une meilleure protection de la forêt devrait avoir des effets bienfaisants sur le gibier et les animaux à fourrure.

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 qui suivent mettent cette matière à jour.

L'inauguration des entreprises conjointes de défense dans le nord-ouest canadien en 1942 a déclenché une période de grande activité dans le Territoire du Yukon qui s'est continuée bien avant en 1945 alors que le personnel militaire et de construction des Etats-Unis a été en grande partie rappelé après la cessation des hostilités. De tous les travaux de guerre entrepris dans le Territoire du Yukon, c'est bien la construction de la route de l'Alaska et du pipeline Canol qui est le plus remarquable. La route, construite en 1942-43 de Dawson Creek, C.B., à Fairbanks, Alaska, une distance de 1,523 milles traversant la partie méridionale du Territoire du Yukon, est complétée de chemins donnant accès aux aéroports situés le long de la route à relais du Nord-Ouest. Une route de traverse entre Haines, Alaska et un endroit de la route de l'Alaska, à environ 80 milles à l'ouest de Whitehorse, a aussi été construite. Les autorités américaines ont continué de voir à l'entretien de la route de l'Alaska jusqu'au 1er avril 1946 alors que l'administration de la route est passée au Ministère canadien de la Défense nationale (armée). La circulation sur la route est limitée et surveillée par une Commission de contrôle de la circulation avec bureau à Edmonton, Alta.

Les développements se rattachant à l'entreprise Canol ont demandé la construction d'un pipeline et d'une route d'accès de Norman Wells, T. du N.-O., jusqu'à Whitehorse, Yukon, en passant par les montagnes du Mackenzie, et l'érection d'une raffinerie à Whitehorse. Le pipeline a commencé à fonctionner en avril 1944 et le pompage de pétrole et l'exploitation de la raffinerie ont été plus ou moins continus jusque vers le 1er avril 1945 bien que le forage et la production de pétrole pour le compte de l'entreprise Canol eussent pris fin par ordre du gouvernement américain le 8 mars 1945.

L'industrie minière reste la principale industrie du Territoire et il y a augmentation de la production d'or et de l'activité minière en 1945. La production globale de 1945 est de 31,721 onces fines contre 23,818 en 1944. La valeur globale de la production minérale du Yukon à la fin de 1945 est estimée à \$241,019,000, dont \$209,750,000 d'or et \$20,995,000 d'argent.

La plus grande partie de la production de 1945 provient du district de Dawson où des dragues ont été utilisées dans la région de Klondike et autour de Clear Creek.