

année. La nouvelle usine augmentera la somme d'énergie générée actuellement par les sources hydrauliques de la rivière Yellowknife, près du lac Prospère.

Afin de répondre aux besoins d'une population fortement accrue, les additions à l'emplacement de Yellowknife ont été relevées en 1945 et 1946. Des dispositions ont été prises pour établir dans les régions nouvellement ouvertes des services d'aqueduc et d'égout et ces installations sont projetées pour 1947. En 1946, un grand nombre d'édifices ont été construits dans la localité et dans le voisinage, y compris un nouveau bureau d'administration de l'Etat, un hôtel moderne de 40 chambres et plus de 80 nouveaux logements. Parmi les bâtisses dont les plans de construction sont dressés pour 1947 se trouvent un hôpital de 40 lits et une nouvelle école primaire et secondaire combinée.

L'aménagement d'un aéroport moderne au lac Long, à quatre milles de Yellowknife, contribuera sans doute à améliorer les services de transport aérien. Le revêtement des deux principales pistes d'atterrissage est projeté pour 1947 et lorsque ce projet sera terminé, l'aéroport pourra recevoir les grands avions de transport et aérobus durant toute l'année. L'emploi considérable de l'avion pour le service des terrains miniers en prospection ou en exploitation a déterminé l'exploration d'emplacements pouvant servir de pistes d'atterrissage, à des endroits propices, dans le domaine minier de Yellowknife.

Un autre projet important entrepris en vue d'améliorer le transport aller et retour du district de Mackenzie est la construction d'une route de toute saison reliant le terminus ferroviaire Grimshaw (Alb.), à la colonie de Hay-River sur le Grand Lac de l'Esclave. Le coût du projet est partagé entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial d'Alberta. Les travaux de la route ont commencé en 1946 et, à la fin de l'année, la route est déblayée sur une longueur d'environ 194 milles et 85 milles de route sont aménagés. Le plan d'exécution des travaux prévoit l'achèvement de la route en 1947. La nouvelle route aidera au mouvement de l'outillage minier et du matériel, du terminus ferroviaire au Grand lac de l'Esclave, sur lequel les marchandises peuvent être transportées à Yellowknife et autres endroits, en barge durant l'été et par camion ou train-tracteur en hiver lorsque les conditions le permettent.

La production de concentrés de pechblende se poursuit à la mine de l'Eldorado Mining and Refining (1944) Limited, à Pointe-LaBine, Grand Lac de l'Ours, une des principales sources de radium et d'uranium du monde entier. Cette mine est exploitée par une compagnie de la Couronne depuis janvier 1944. Des pistes d'atterrissage pour avions à roues ont été construites durant l'année par la compagnie à Sawmill-Bay, Grand Lac de l'Ours, au sud-ouest de la mine, et près des rapides Saint-Charles de la Grande Rivière de l'Ours, afin de faciliter le transport des approvisionnements à la mine et des concentrés, de la mine.

La production de produits du pétrole par l'Imperial Oil Limited a continué à Norman-Wells, dans le bassin inférieur du Mackenzie. En 1946, environ 182,000 barils de pétrole brut sont produits. La plus grande partie de cette production est conditionnée à la raffinerie de Norman-Wells et les produits, y compris la gazoline et l'huile combustible, sont expédiés pour consommation à la mine Eldorado et dans la région de Yellowknife.

Des levés géologiques se poursuivent dans les Territoires durant l'année. Des recherches poussées de minéraux radioactifs sont effectuées dans la région de Camsoll-River et le long du rivage du Grand Lac de l'Ours, du côté est. Des levés de recon-