

Même si le transport aérien s'est fort étendu ces dernières années, le mouvement de masse des denrées en vrac repose encore sur le transport par eau. De tradition, depuis le temps des premiers explorateurs, le Mackenzie et le Yukon ont été de grandes voies d'accès au Nord canadien; les deux fleuves figurent parmi les grands réseaux de navigation du monde. La suite de rivières et de lacs qui forme le réseau du Mackenzie a une longueur totale de 2,635 milles, depuis la source de la Finlay, dans les Rocheuses, jusqu'au delta du Mackenzie, sur la côte arctique; le bassin de drainage est de 700,000 milles carrés. Le Yukon, depuis la source de la Nisutlin, dans les monts Mackenzie, coule sur une distance de 714 milles à travers le Canada et baigne une superficie de 170,000 milles carrés.

Le premier inconvénient manifeste de ces réseaux, c'est qu'ils sont fermés à la navigation environ huit mois par année. De nos jours, il va sans dire, l'industrie requiert un va-et-vient constant d'échanges. Il est difficile de livrer concurrence sur le marché libre, si d'importants stocks de marchandises et d'équipement sont immobilisés durant des mois. Un second inconvénient est que les barges et les bateaux ne peuvent livrer leurs cargaisons au delà des localités riveraines. A l'époque où la traite des fourrures était la seule activité économique du Nord, cela importait peu, puisque les postes de traite étaient toujours installés le long des cours d'eau. Mais, comme il semble qu'une faible proportion seulement des centres miniers éventuels seront situés le long des réseaux navigables, la nécessité de modes de transport supplémentaires ne cessera de s'accroître.

A la lumière de ces faits, le transport par eau semble appelé à être graduellement relégué au second plan par l'avion, peut-être aussi par le chemin de fer et l'automobile. Néanmoins, il est si bon marché d'expédition par eau la marchandise en vrac, que les cours d'eau continueront à jouer leur rôle.

Ce n'est que récemment que les routes ont commencé à pénétrer dans ce qu'on a appelé avec raison le désert sans chemin du Nord canadien. L'idée d'en construire a dû s'appuyer sur une base extrêmement pratique: la route doit contribuer à l'expansion de l'industrie minière. Font exceptions à la règle la route de l'Alaska et la route Canol, nées l'une et l'autre des exigences stratégiques de la seconde guerre mondiale. La première, qui traverse le Yukon méridional et est entretenue par l'armée canadienne, sert encore beaucoup. L'autre, qui va des champs de pétrole de Norman-Wells, sur le Mackenzie (T. N.-O.), jusqu'à la route de l'Alaska, à environ 75 milles à l'est de Whitehorse, n'est plus entretenue aux fins de la circulation.

Le réseau routier du Yukon a été aménagé en partie par le gouvernement fédéral, en partie par le gouvernement du territoire et en partie par les diverses entreprises minières. Des grands centres miniers de Dawson et de Mayo, ainsi que de Whitehorse, des routes de toute saison mènent aux propriétés minières adjacentes et relient ces trois localités entre elles.

Dans les Territoires du Nord-Ouest, la seule grande route est celle de Mackenzie, qui, longue de 356 milles, va de la tête de ligne de Grimshaw (Alb.) à Hay-River, sur la rive sud du Grand lac des Esclaves. L'hiver, on entretient au besoin, sur la glace du Grand lac des Esclaves, une route qui relie Hay-River à Yellowknife. Seulement 81 milles de la grande route Mackenzie sont situés dans les Territoires du Nord-Ouest. Le gouvernement fédéral a défrayé en entier l'aménagement de cette partie et, quant au reste, qui se trouve en Alberta, il en a payé les deux tiers. Un chemin de 70 milles, relié à la route Mackenzie, aboutit aux mines de métaux communs à Pine-Point. Le gouvernement fédéral en a payé la moitié