

En Saskatchewan, les travaux ont été terminés en 1957 sur tout le parcours de 406 milles et la Route y a été inaugurée le 21 août de la même année. Dans les provinces où la topographie est plus revêche, les travaux se poursuivent et au 31 décembre 1959, on avait approuvé des contrats de terrassement couvrant 3,290 milles (3,045 milles déjà achevés) et des contrats de pose de la couche de fondation sur 3,000 milles (2,731 milles déjà achevés); on avait effectué l'asphaltage conformément aux normes prescrites sur une distance de 2,373 milles; on avait approuvé la construction de 448 ponts, passages supérieurs et autres ouvrages de plus de 20 pieds de portée.

**Routes d'accès aux ressources et routes du Nord.**—Les ressources les plus remarquables du Canada sont souvent les plus difficiles à atteindre. On ne découvre pas les mines les plus riches près des routes principales; il faut des chemins pour les atteindre. L'accès aux peuplements les plus précieux de nos forêts se fait presque toujours par des chemins spécialement construits à cette fin. Les principales pêches d'eaux douces ne se trouvent pas à la porte des marchés géants. En vérité, peu de pays ont autant à gagner que le Canada à construire des routes d'accès aux ressources.

Voilà ce qui a inspiré au gouvernement fédéral l'idée de proposer aux provinces, au début de 1958, le programme de construction de routes d'accès aux ressources. Le gouvernement fédéral a alors offert à chaque province une contribution de \$7,500,000 pour la construction de routes d'accès aux ressources à condition que la province contribue un montant égal. Ce programme n'était en aucune façon destiné à remplacer les travaux de voirie des provinces mais à aider celles-ci à construire des routes qu'elles ne pourraient autrement réaliser. C'est aux provinces qu'il devait appartenir de proposer les parcours et elles devaient se charger de la construction et de l'entretien. Aucun délai ne fut fixé vu que les programmes seraient différents d'une province à une autre et que leur réalisation ne demanderait pas le même temps. Le Comité interministériel d'évaluation des routes, petit organisme permanent institué pour conseiller le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales, devait étudier les projets présentés par les provinces. Les provinces se sont vivement intéressées au programme et toutes ont signé des accords relatifs aux routes d'accès aux ressources et elles ont des programmes en cours d'exécution.

Les choses ont marché rondement en 1960 et, au milieu de l'été, des travaux d'une valeur de plus de 26 millions avaient été effectués depuis l'inauguration du programme. A ce montant, chaque partenaire en cause, soit le fédéral et la province, a contribué également. Le programme complet prévoit une mise de fonds commune de 150 millions qui financera la construction de plus de 4,000 milles de routes au profit de l'industrie minière, de l'exploitation forestière, de la pêche commerciale (tant intérieure que maritime) et du tourisme. Pour se rendre compte de l'importance de ces chemins, il suffit de songer que si ces routes d'accès aux ressources faisaient partie d'une seule route est-ouest, cette route serait presque assez longue pour relier la capitale de Terre-Neuve à celle de la Colombie-Britannique.

Le gouvernement fédéral poursuit, en même temps que son programme de routes d'accès aux ressources, un programme de construction de routes d'exploitation dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Ces routes qui seront construites à travers des régions prometteuses en ressources, seront reliées au réseau routier des territoires et en feront partie. Ce programme prévoit la construction de plus de 1,200 milles de routes et d'un certain nombre de ponts au coût estimatif de quelque 70 millions. Ces artères, qui sillonneront les régions prometteuses, assureront les surfaces de roulement sur lesquelles passeront le matériel nécessaire à l'exploitation des ressources, les ouvriers en construction et les colons. La plupart de ces routes seront financées entièrement par le gouvernement fédéral bien que les gouvernements des territoires paieront une partie des frais d'entretien. Cependant, lorsqu'une route d'accès partira d'une route d'exploitation pour relier à celle-ci une mine particulière ou un établissement du même genre exploité par une société, le coût de cette route pourra être partagé entre le gouvernement et la société. Les routes d'exploitation ont pour objet principal de conduire jusqu'aux nouvelles sources de produits minéraux, en particulier le pétrole et le gaz.

Bien que les deux programmes, routes d'accès aux ressources et routes d'exploitation dans les territoires, soient distincts, ce qui ressort clairement de la différence des régions