

de certaines routes dont elles pourront tirer parti. Dans chaque province, le programme peut englober tous les projets admissibles et pour lesquels on dispose de fonds suffisants. Dans la plupart des provinces la majorité des routes aménagées pour le programme visent à frayer une voie d'accès au développement des ressources naturelles et à l'exploration. Par contre, en Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse, un certain nombre de routes ont été choisies pour ce qu'elles peuvent contribuer au tourisme.

Le Programme d'aménagement des routes du Yukon et du district de Mackenzie dans les Territoires du Nord-Ouest a ceci de particulier, contrairement au programme des routes d'accès aux ressources, que le gouvernement fédéral est responsable de la construction, tandis que dans le programme des routes d'accès la contribution du gouvernement fédéral est exclusivement financière. Les frais d'entretien des routes d'accès aux ressources relèvent des provinces mais, dans le Programme des routes territoriales, le gouvernement fédéral en assume 85 p. 100 et les Administrations territoriales, 15 p. 100. Au Yukon, en 1965-1966, on comptait environ 1,300 milles de routes de mise en valeur, aménagées au coût approximatif de 30 millions de dollars; dans les Territoires du Nord-Ouest et le parc national Wood Buffalo, à la fin de mars 1966, on comptait environ 750 milles de routes, qui avaient coûté 29 millions.

Vers la fin de 1965, on a annoncé un programme décennal de construction de routes au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest; les dépenses annuelles s'élèveront en moyenne à 10 millions de dollars, soit le double de l'investissement annuel moyen de la décennie précédente. Ces dépenses constituent la première phase d'un programme de 20 ans, qui vise l'aménagement d'un réseau routier qui doit placer une route permanente à moins de 200 milles de toute région dotée de richesses naturelles. Les régions septentrionales verront ainsi diminuer leur dépendance du transport saisonnier des expéditions lourdes; la réalisation de ce programme aura aussi pour effet de réduire le coût de garder des stocks importants et de ramener le coût de la vie dans ces régions à un niveau comparable à celui du reste du Canada. En outre, l'industrie touristique ne pourra que profiter des meilleures voies d'accès.

Le nouveau programme a eu pour effet immédiat d'accélérer la construction de la route de 165 milles, à partir d'un point situé juste au sud de Hay River et jusqu'à Fort Smith. Le nouveau programme comprend également l'aménagement d'une route de mise en valeur de 127 milles de longueur depuis Ross River jusqu'à Carmacks, au Yukon. Cette construction aura en outre une valeur particulière pour le tourisme, étant donné qu'elle reliera Watson Lake, sur la route de l'Alaska, à Dawson en passant par Carmacks et continuera jusqu'à la frontière de l'Alaska pour rejoindre le réseau routier de cet état.

En vertu du programme antérieur, le gouvernement fédéral a offert d'aménager des routes dans les régions minières que deux ou plusieurs sociétés mettent en valeur et d'aider à aménager des routes d'accès aux mines et des pistes de transport. Tout de même, à l'heure actuelle, l'industrie privée affecte environ 10 p. 100 de ses dépenses d'exploration et de mise en valeur, qui se chiffrent par plus de 25 millions de dollars par année, à l'aménagement de voies d'accès. Ainsi, en plus de l'aide gouvernementale à la construction de certains genres de routes d'accès, le nouveau programme permettra à l'entreprise privée de consacrer des sommes plus importantes aux travaux réels de mise en valeur.

Voici les genres de routes et la part d'aide fédérale prévus par le nouveau programme:

*Routes d'accès permanentes* reliant un emplacement de mise en valeur presque prêt à produire à la route permanente la plus rapprochée; l'aide fédérale pourra défrayer jusqu'aux deux tiers du coût, mais ne doit pas dépasser 15 p. 100 du capital investi par une société avant d'entreprendre la production ou l'exploitation commerciale.

*Voies de communication et du système routier* destinées à relier les Territoires aux provinces et les agglomérations territoriales importantes; le gouvernement fédéral assumera le coût de la construction et 85 p. 100 des frais d'entretien.