

ordonner ces programmes. Une fois les programmes de grande envergure établis, leur réalisation relève du ministère des Travaux publics ou du ministère qui en a la charge.

La Route transcanadienne.—L'*Annuaire* de 1951 donne, aux pages 660-663, un aperçu de l'accord fédéral-provincial initial sur la construction de la Route transcanadienne et renferme certains renseignements sur les caractéristiques et sur le parcours envisagé dans les provinces participantes. Les *Annuaire*s subséquents donnent des renseignements sur l'avancement des travaux de construction et sur les diverses modifications apportées à la loi.

En vertu de la loi, entrée en vigueur le 10 décembre 1949, des accords relatifs à la participation du gouvernement fédéral au coût de la construction sont intervenus avec chacune des provinces. On a établi les normes de construction et fixé la date à laquelle les travaux devraient être terminés. Après entente avec ses voisins quant aux points de jonction, chaque province devait faire connaître le parcours d'est en ouest le plus court et le plus pratique sur son propre territoire. L'exécution des tronçons compris dans les parcs nationaux devait incomber au gouvernement fédéral. Par la suite, la loi a été modifiée en vue d'augmenter la participation financière fédérale et de prolonger jusqu'au 31 décembre 1970 la période pendant laquelle des frais de construction peuvent être engagés en vertu de la loi.

Bien que la construction d'un certain nombre de tronçons n'ait pas été terminée, il a été possible pour la première fois en 1962 de parcourir la route sur toute sa longueur, soit 4,860 milles, après avoir aménagé le dernier tronçon important qui traverse les montagnes Rocheuses. L'inauguration officielle de la Route transcanadienne a eu lieu le 3 septembre 1962. Voici, en milles, la longueur approximative de la route dans chaque province: Terre-Neuve, 540; Île-du-Prince-Édouard, 71; Nouvelle-Écosse, 318; Nouveau-Brunswick, 390; Québec, 399; Ontario, 1,453; Manitoba, 309; Saskatchewan, 406; Alberta, 282; Colombie-Britannique, 552. La route parcourt 140 milles dans les parcs nationaux.

Les engagements contractuels concernant les nouveaux travaux de construction de la route effectués jusqu'au 31 mars 1967 ont atteint \$1,107,628,114, dont environ \$743,588,371 à la charge du gouvernement fédéral. Les versements fédéraux aux provinces, à titre de contribution aux travaux antérieurs, provisoires et nouveaux, ont atteint \$654,264,654. L'asphaltage conformément aux normes prescrites a été achevé sur une distance de 4,260 milles et 841 ponts, passages supérieurs et autres ouvrages de plus de 20 pieds de portée avaient été construits ou étaient en voie de construction.

Routes du Nord.—Il est devenu de plus en plus évident, au cours de la dernière décennie, qu'il est impérieux de construire un réseau routier bien conçu au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest pour permettre au Canada de répondre à une bonne partie de la demande mondiale de minerais qui ne cesse de croître. En 1965, après une étude minutieuse et des recherches détaillées, le gouvernement fédéral a annoncé l'établissement du Programme de construction d'un réseau routier septentrional prévoyant la construction de routes dans les Territoires au coût de 10 millions de dollars par année pendant une période de dix ans. Ces dix années font partie d'un plan de 20 ans qui vise l'aménagement d'un réseau routier devant placer une route permanente à moins de 200 milles de toute région dotée de richesses naturelles. Les régions septentrionales deviendront ainsi affranchies des expéditions lourdes, le coût de garder des stocks importants se trouvera réduit, et à mesure que le programme se réalisera, il ramènera le coût de la vie dans ces régions à un niveau plus égal à celui du reste du Canada et la croissance de l'industrie touristique ne pourra qu'en profiter.

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

Voies de communication et réseau routier.—Grandes routes, routes principales, routes secondaires et routes locales constituant un réseau de base dans les Territoires, y compris les grandes routes principales, les grandes routes secondaires et les routes d'aéroport: le gouvernement fédéral assumera le coût de la construction et 85 p. 100 des frais d'entretien.

Pistes de transport.—Routes aux normes peu élevées destinées à fournir un accès temporaire, saisonnier ou à longueur d'année à la propriété d'une entreprise qui effectue des travaux d'exploration ou de mise en valeur d'une ressource naturelle; la contribution du Territoire en cause pourra atteindre 50 p. 100 du coût ou \$20,000.