

Route d'accès initial.—Routes aux normes peu élevées destinées à assurer le même service que les pistes de transport dans les cas où la contribution pour une piste de ce genre serait insuffisante; l'aide fédérale pourrait atteindre 50 p. 100 du coût ou 5 p. 100 des dépenses relatives au projet d'exploration ou de mise en valeur.

Routes d'accès permanent.—Routes reliant la route permanente la plus proche à l'emplacement d'une ressource naturelle dont l'exploitation a presque atteint l'étape de la production; l'aide fédérale pourra atteindre au plus a) 66 $\frac{2}{3}$ p. 100 du coût total; b) 15 p. 100 du capital investi par la société avant le début de la production; ou c) \$40,000 par mille.

Routes d'exploitation de ressources naturelles.—Routes donnant accès à la région permanente la plus proche dans laquelle au moins deux projets d'exploitation de ressources ont atteint l'étape de la production; tous les frais de construction seront à la charge du gouvernement fédéral mais aucune dépense ne sera faite à moins qu'il ne soit prouvé que les entreprises auxquelles la route conduit peuvent être exploitées commercialement durant plusieurs années.

Routes d'aménagement régional.—Routes aux normes peu élevées conduisant ou passant dans une région non développée mais riche en ressources naturelles; la construction relève du gouvernement fédéral.

Chemins d'accès aux aéroports publics (terrestres ou lacustres).—Chemins reliant les aéroports au réseau routier ou à la route locale la plus proche; le gouvernement fédéral assumera le coût de la construction et 85 p. 100 des frais d'entretien.

Au Yukon, environ 1,360 milles de routes construites en vertu de ce Programme au coût approximatif de 34 millions de dollars étaient en service en 1966-1967; dans les Territoires du Nord-Ouest et le parc national Wood Buffalo, environ 1,050 milles de routes construites au coût approximatif de 34 millions de dollars étaient en service en mars 1967. En 1967, on a prolongé d'une vingtaine de milles la grande route Mackenzie en direction de Fort Simpson; en 1968, un contrat de deux ans sera adjugé pour la construction de 60 milles supplémentaires et, éventuellement, cette route pourrait être prolongée dans la vallée du Mackenzie, peut-être jusqu'à la côte de l'océan Arctique. Dans la région de Fort Smith, il existe un réseau routier de moindre importance qui comprend la route de portage Fitzgerald-Bellrock et les routes de service dans le parc national Wood Buffalo d'une longueur totale d'environ 274 milles.

Au Yukon, une route de développement régional de 142 milles reliant Ross River à Carmacks doit être terminée à la fin de 1968. En plus de desservir une région riche en ressources naturelles, cette route sera particulièrement appréciée par les touristes puisqu'elle permettra d'aller de Watson Lake, sur la grand-route de l'Alaska, jusqu'à Dawson, en passant par Carmacks, puis jusqu'à la frontière de l'Alaska où cette route rejoindra le réseau routier de l'État de l'Alaska. En outre, le gouvernement fédéral a convenu d'améliorer les routes actuelles ou d'en construire de nouvelles jusqu'aux eaux de marée soit à Haines soit à Skagway, dans l'enclave alaskienne, une distance d'environ 400 milles, pour faciliter l'expédition des concentrés de plomb-zinc vers le Japon. On effectue des travaux d'arpentage au Yukon en vue du prolongement de la grande route Dempster, actuellement d'une longueur utile de 78 milles, jusqu'à Fort McPherson dans les Territoires du Nord-Ouest.

Routes d'accès aux ressources.—En 1958, on établissait un programme fédéral-provincial à frais partagés en vue de la construction de routes d'accès à des régions riches en ressources naturelles ou à des régions présentant un attrait touristique. L'apport du gouvernement fédéral était de 50 p. 100 du coût total des projets de chaque province jusqu'à concurrence de \$7,500,000. Toutes les provinces ayant souscrit à de telles ententes, il en est résulté la construction de près de 5,000 milles de route et l'exécution complète du programme.

Construction et amélioration des routes principales dans les provinces de l'Atlantique.—En vertu de ce programme, annoncé en février 1965, le gouvernement fédéral s'est engagé à dépenser 30 millions de dollars durant trois années, au moyen de crédits spéciaux accordés à l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Ces crédits supplémentaires permettent à l'Office de réaliser le programme d'assistance routière rendu public en 1964, alors qu'on a affecté une somme de 10 millions de dollars provenant du Fonds d'expansion économique de la région atlantique, à la construction urgemment requise de grandes voies de