

nombreux facteurs, le temps en particulier, peuvent retarder les travaux. Toutefois, s les données fournies par les provinces, les programmes de l'année 1961-1962 appeller mise de fonds commune de \$22,500,000. Selon les conditions des ententes relatif l'aménagement de routes d'accès aux ressources, le gouvernement fédéral rembo aux provinces la moitié de cette somme.

Une fois complété, le programme représentera une mise de fonds commune d'au 150 millions. La plupart des provinces se chargent néanmoins de travaux dépassant millions de dollars, de sorte que les dépenses directes peuvent atteindre un total nat de 175 millions de dollars. L'apport du gouvernement fédéral ne s'en trouvera pas mo il se maintient à \$7,500,000 pour chaque province. Le nombre de milles de routes exis à l'heure actuelle, à savoir 4,504, augmentera lorsque les programmes du Québec l'Ontario, et de Terre-Neuve auront été entièrement mis à exécution.

Le programme des routes d'accès aux ressources comprend au moins cent projet tincts. Il n'est guère possible d'évaluer l'effet de ces routes d'accès sur les économie gionales, mais l'envergure du programme et la nature des travaux représentent plus milliars d'heures d'emploi, emploi qui, d'ailleurs, sera réparti d'un littoral à l'autre et bien des niveaux de l'artisanat et de la main-d'œuvre. Dans chaque province le progr peut comporter tout projet susceptible d'y être inclus et pour lequel on dispose de f suffisants. A titre d'exemple, en Colombie-Britannique le programme des routes d'a aux ressources se concentre sur une seule route, alors qu'au Nouveau-Brunswick il com 17 projets distincts. A l'exception de la Nouvelle-Ecosse et de l'île-du-Prince-Édou où les programmes ont trait aux routes d'exploitation touristique, les revêtements se en roche ou en gravier. Les normes prescrites pour la construction de routes et de varient d'une province à l'autre, et d'une région à l'autre dans une même province, leur situation et le genre de circulation qu'on y prévoit. Ils ont cependant une cara ristique en commun, soit leur utilité pour augmenter la productivité de ressour importantes et ouvrir la voie à l'exploration de régions prometteuses.

La plupart des principales routes d'accès aux ressources à l'ouest des provinc l'Atlantique sont situées au nord, dans la partie la moins développée de ces provin Elles offrent ainsi une aide pratique à l'initiative provinciale, à la recherche de nouve sources de minerais, de bois et de poisson et de nouvelles perspectives d'exploit touristique au-delà des régions mieux colonisées. La plupart des régions accessibles fermant des ressources de valeur ont été expertisées et mises en valeur et on se rend qu'il ne faut pas seulement songer aux régions de l'Est et de l'Ouest comme on l'a jusqu'à présent, mais aussi aux perspectives économiques qui existent vers le Nord

Certaines routes d'accès aux ressources les plus importantes de l'Ouest du C seront éventuellement reliées au réseau routier que le gouvernement fédéral fait étab dans les Territoires du Nord-Ouest. Cette jonction est déjà réalisée en un endroit par la route du Mackenzie. Les deux types de réseaux routiers sont, cepen tout à fait distincts. Selon le programme des routes d'accès aux ressources, l'appo gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministère des Affaires du Nord et Ressources nationales, est d'ordre pécuniaire, alors qu'en vertu du programme des du Nord le gouvernement fédéral se charge à la fois de l'aménagement et de l'entre Les gouvernements territoriaux contribuent à la construction de certains genres de ro d'accès aux ressources, et les frais d'entretien de toutes ces routes d'accès sont pa entre le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux à raison de 85 et 100 respectivement.

La première route nouvelle des Territoires (celle du Grand lac des Esclaves, rel Yellowknife, ville la plus importante des Territoires, aux réseaux routiers du Sud Canada) était inaugurée officiellement en septembre 1960. Le premier autocar à empru cette route, en partance d'Edmonton, est arrivé à Yellowknife le 18 janvier 19 L'aménagement des vingt premiers milles d'un prolongement allant de Yellowknife au McKay doit commencer en 1961. Le projet le plus important en voie d'exécution à l'he actuelle dans les Territoires du Nord-Ouest est, cependant, la reconstruction de la R du Mackenzie, comportant la construction d'un pont très important près de Hay River