

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

Une fois complété, le programme représentera une mise de fonds commune d'au moins 150 millions. La plupart des provinces se chargent néanmoins de travaux dépassant 15 millions de dollars, de sorte que les dépenses directes peuvent atteindre un total national de 175 millions de dollars. L'apport du gouvernement fédéral ne s'en trouvera pas modifié; il se maintient à \$7,500,000 pour chaque province. Le nombre de milles de routes existant à l'heure actuelle, à savoir 4,504, augmentera lorsque les programmes du Québec, de l'Ontario, et de Terre-Neuve auront été entièrement mis à exécution.

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

La plupart des principales routes d'accès aux ressources à l'ouest des provinces de l'Atlantique sont situées au nord, dans la partie la moins développée de ces provinces. Elles offrent ainsi une aide pratique à l'initiative provinciale, à la recherche de nouvelles sources de minerais, de bois et de poisson et de nouvelles perspectives d'exploitation touristique au-delà des régions mieux colonisées. La plupart des régions accessibles renfermant des ressources de valeur ont été expertisées et mises en valeur et on se rend compte qu'il ne faut pas seulement songer aux régions de l'Est et de l'Ouest comme on l'a fait 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 Canada seront éventuellement reliées au réseau routier que le gouvernement fédéral fait établir au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Cette jonction s'est déjà réalisée en un endroit par la route du Mackenzie. Les deux types de réseaux routiers sont, cependant, tout à fait distincts. Selon le programme des routes d'accès aux ressources, l'apport du gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales, est d'ordre pécuniaire, alors qu'en vertu du programme des routes du Nord le gouvernement fédéral se charge à la fois de l'aménagement et de l'entretien. Les gouvernements territoriaux contribuent à la construction de certains genres de routes d'accès aux ressources, et les frais d'entretien de toutes ces routes d'accès sont partagés entre le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux à raison de 85 et 15 p. 100 respectivement.

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