

Ouest, d'Ottawa à Yellowknife. Depuis, le budget et les effectifs des Territoires ont considérablement augmenté. Ce budget, qui n'était que de 7 millions de dollars en 1963, doit atteindre 82 millions en 1970; le personnel de l'administration territoriale, qui comptait moins de 100 employés lors du transfert à Yellowknife, s'élèvera éventuellement à 1,700.

En conclusion, l'avenir du Nord canadien demeure dans une large mesure étroitement lié à la mise en valeur de ses richesses naturelles: mines, pétrole, forêts, eaux, et des activités connexes: pêche et chasse. Cette mise en valeur continuera d'exiger des investissements considérables tant du secteur privé que du secteur public. Le potentiel du Grand Nord n'a été qu'effleuré jusqu'ici, mais du fait que le marché canadien et mondial accroît ses demandes, et à mesure que le progrès technique facilite l'ouverture d'une nouvelle mine et permet d'abaisser le coût de transport de ses produits, le Nord sera inévitablement appelé à intensifier l'exploitation de ses richesses. Car le transport est sans aucun doute la clé de l'exploitation des possibilités dont regorge cette région. En particulier, si le voyage du Manhattan réussit à ouvrir à longueur d'année le Passage du Nord-Ouest, les pétroliers et minéraliers canadiens pourront emprunter cette voie, ce qui aura pour résultat de doubler la rentabilité de certains projets d'expansion dans l'Arctique. Géographiquement, le Nord canadien est le sommet du monde. L'île de Banks est sensiblement à égale distance de Londres, de Tokyo et de New York. Pour les transports aériens, l'Arctique est déjà devenu le grand raccourci. Une voie maritime permanente dans le passage du Nord-Ouest raccourcirait de milliers de milles les routes maritimes traditionnelles. Elle pourrait exercer dans cette région, et plus rapidement encore les effets qu'a eus le chemin de fer dans l'Ouest des États-Unis et du Canada. Manifestement, le boom dans la mise en valeur du Grand Nord ne fait que commencer!

RP/A