

## Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord IV — Le développement du nord de la Colombie-Britannique

Gérard Gardner

Volume 34, numéro 4, janvier–mars 1959

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001420ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001420ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gardner, G. (1959). Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord : IV — Le développement du nord de la Colombie-Britannique. *L'Actualité économique*, 34(4), 557–570. <https://doi.org/10.7202/1001420ar>

# Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord

## IV - Le développement du nord de la Colombie-Britannique

*Poursuivant l'étude entreprise depuis deux ans des développements des mines et des transports dans les régions septentrionales du Canada, M. Gérard Gardner étudie dans cet article le nord de la Colombie-Britannique. Un prochain article aura trait aux régions nordiques des trois provinces des Prairies.*

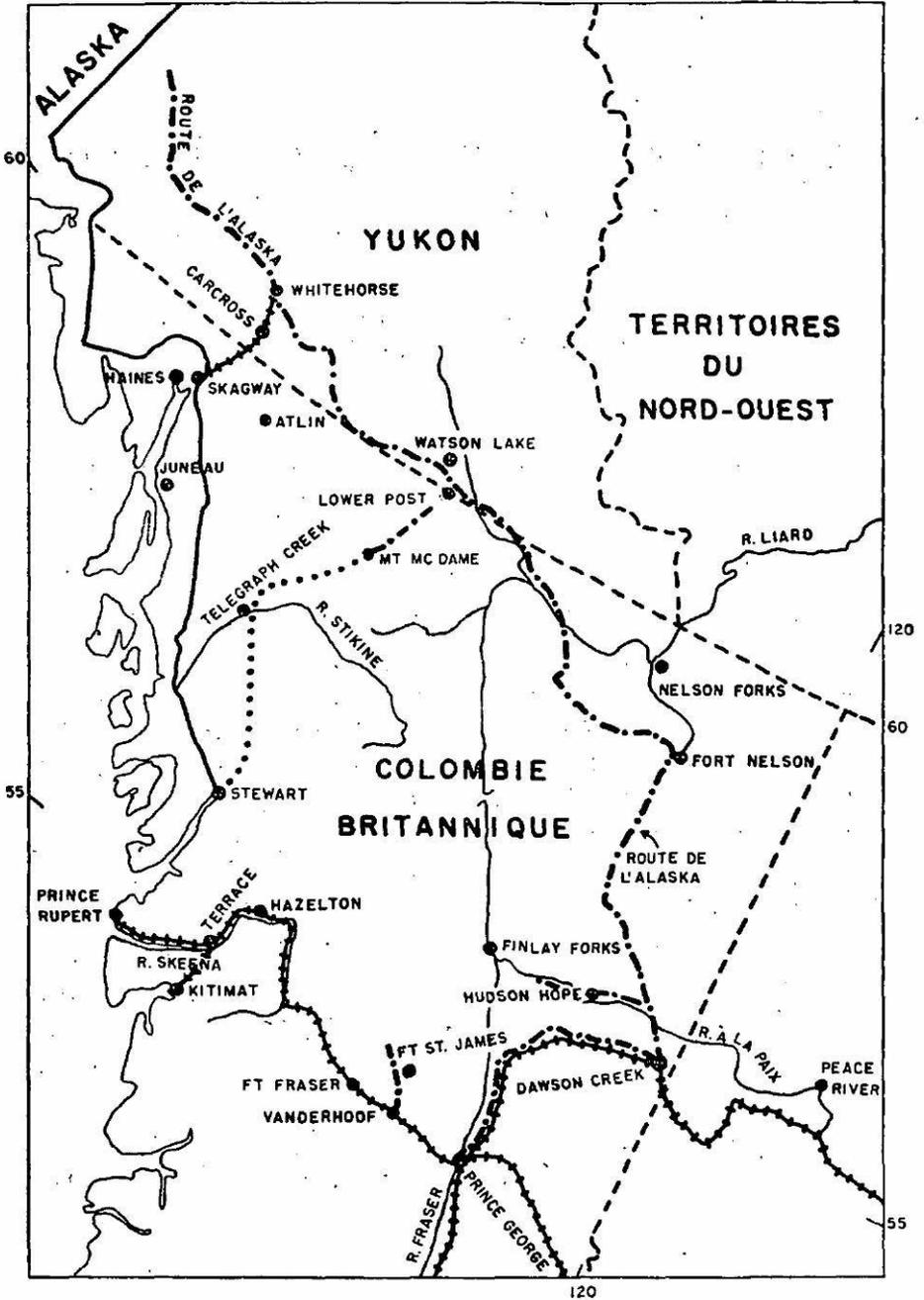
Dans deux articles récents, nous avons cherché à indiquer de quelle façon semblait s'orienter le développement du Yukon<sup>1</sup>. À cette occasion, on aura vu comment le manque de débouchés sur la mer a gêné jusqu'à maintenant la mise en valeur du territoire, et en particulier l'endiguement de la rivière Yukon. Alors, il était impossible de discuter de ce sujet sans tenir compte de cette région de la Colombie-Britannique qui se trouve à l'extrême nord-ouest de la Province, en coin entre l'Alaska et le Yukon, soit le district minier d'Atlin.

On abordera ici tout le reste de la partie septentrionale de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire un quadrilatère enfermé, à peu de chose près, entre le 120<sup>e</sup> et le 131<sup>e</sup> méridiens d'une part, et d'autre part les 55<sup>e</sup> et 60<sup>e</sup> parallèles. C'est donc une région de 450 milles de l'est à l'ouest, et de 350 milles environ du nord au sud; région immense, qui est le théâtre de gigantesques projets de développement, dont celui dit de Wenner-Gren est de loin le plus important.

---

1. «Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord», *L'Actualité Économique*, janvier-mars 1957, pp. 581 à 604, et janvier-mars 1958, pp. 606 à 634.

Carte No I



Trois sujets, en particulier, retiendront notre attention. On verra d'abord de quels moyens d'accès ce territoire est actuellement doté. En second lieu, on esquissera brièvement les caractéristiques principales de l'exploitation économique qui est apparue graduellement. Enfin, on traitera avec autant de précision qu'il est possible, étant donné les renseignements disponibles, du projet Wenner-Gren de mise en valeur.

\* \* \*

La région étudiée est toute entière située dans les Montagnes Rocheuses, à l'exception du coin nord-est. Les chaînes sont habituellement orientées du nord au sud; les rivières sont donc orientées dans le même sens pour une bonne partie de leur parcours, et font souvent des coudes abrupts soit pour se jeter dans le Pacifique, soit pour rejoindre, en Alberta, le bassin du Mackenzie. Le bassin de la rivière Yukon ne déborde guère en Colombie-Britannique que dans le coin nord-ouest de la province, dans le district d'Atlin.

Cette configuration du pays ne doit pas être oubliée. Elle détermine une partie tout au moins de l'histoire du développement des transports de la région.

À l'intérieur du quadrilatère que l'on a tracé plus haut, les principales voies de communication enserrant un triangle presque régulier. Le côté est du triangle est formé par la route de l'Alaska; commençant à Dawson-Creek, elle longe la Cordillère, s'y enfonce près de la frontière du Yukon et entre enfin dans ce territoire à Lower-Post.

La circulation y est plus dense que l'on ne croit habituellement. À Fort-Saint-John, on a dénombré normalement 1,000 véhicules par jour, et à Fort-Nelson, soit à 250 milles plus au nord, elle atteint encore 500 véhicules.

La route de l'Alaska est reliée au réseau routier du sud par la route John-Hart qui va de Dawson-Creek à Prince-George, la plaque tournante de tout un réseau de communications et la base de départ vers tout le nord de la Province.

D'autre part, la route Hart a été doublée tout récemment par une voie ferrée. Le Pacific Great Eastern Railway, après avoir terminé sa ligne sud Prince-George-Vancouver, où le tronçon de

Squamish vers le sud n'a pas été construit avant 1956, a maintenant atteint Dawson-Creek où il est relié au réseau de la Northern Alberta Railway, et projette de pousser la ligne vers le nord; nous aurons à y revenir. Quoi qu'il en soit, le parachèvement du Pacific Great Eastern marque la fin d'aventures rocambolesques qui dureraient depuis près d'un demi siècle. Pendant tout ce temps, la société n'avait jamais réussi à ancrer sa ligne principale à des centres urbains importants et, selon une expression familière, «le réseau ne commençait nulle part que pour aboutir nulle part».

La base du triangle, ou si l'on veut, son côté sud, est formé d'une ligne de chemin de fer, continue celle-là, et doté d'un point de départ (Prince-Rupert) et d'un point d'arrivée (Edmonton). Il s'agit du National Canadien qui rejoint Jasper et Prince-George, en suivant les cours opposés de la rivière Fraser et de la rivière Skeena.

Cette voie ferrée est doublée par une route, dont le tronçon Prince-Rupert-Prince-George est terminé, alors qu'à l'est de Prince-George, elle est encore en construction.

Enfin le côté *occidental* du triangle est le moins développé. Si le côté sud a été aménagé pour des raisons qui tiennent à l'économie générale de l'Ouest du Canada, si d'autre part le côté est du triangle est fait d'une route qui à l'origine n'était que militaire et n'avait été construite que sous la pression de l'attaque du Japon contre Pearl-Harbour, les communications du côté occidental ne tirent leur origine que de la mise en exploitation récente d'un gisement d'amiante au mont McDame dans les montagnes Cassiar. Depuis l'ouverture des mines en 1954, le minerai était évacué par une route de 80 milles de longueur rejoignant la route de l'Alaska au lac Watson près de la frontière du Yukon. À Whitehorse, le minerai était transporté par chemin de fer jusqu'à Skagway, puis chargé sur les navires.

On a décidé plus récemment de construire une route qui relierait le gisement d'amiante au port canadien de Stewart sur l'océan Pacifique, soit une distance de 220 milles à vol d'oiseau. Le parachèvement de cette route est prévu pour 1960, terminant ainsi le tracé du triangle que nous venons d'esquisser.

Au réseau principal et géométrique décrit ici, viennent se brancher des routes d'importance secondaire qui ne vont jamais

bien loin à l'intérieur du triangle et n'en rejoignent pas le centre. Telles sont les routes de Vanderhoof à Takla-Landing, ou de Fort-Saint-John à Hudson-Hope et à Gold-Bar. Peu de chose, en somme; et là doit s'arrêter cette description des voies d'accès à un immense espace géographique enclos mais non encore traversé par des voies qui en rendraient les ressources accessibles. Nous verrons d'ailleurs plus loin que l'intérêt du projet Wenner-Gren est justement de permettre de s'enfoncer profondément dans la région ainsi délimitée.

En attendant que ce projet, ou un autre du même ordre, soit réalisé, l'avion ou la barque doivent, dans des limites forcément étroites, compléter ce que le réseau de voies terrestres peut avoir de squelettique.

\* \* \*

L'exploitation actuelle du nord de la Colombie-Britannique est embryonnaire. Une carte de la répartition de la population dans cette province révèle une forte concentration aux environs de la frontière américaine, une répartition plus lâche mais notoire le long de la rivière Fraser, puis barrant la Province d'est en ouest, de Prince-Rupert à Prince-George puis à la frontière de l'Alberta, un chapelet de petites villes et de villages: c'est la limite extrême de l'économie provinciale traditionnelle correspondant grossièrement, nous l'avons indiqué plus haut, avec le 55<sup>e</sup> parallèle.

Au nord, on ne trouve qu'une population très clairsemée, négligeable, sauf en un endroit, dans les environs de Dawson-Creek. Cette distribution correspond, en somme, à l'orientation différente de ces territoires et à leur degré de maturité économique. Le district de Rivière-à-la-Paix a une assise agricole, et a vu se développer divers types d'exploitations minières concentrées. Le reste des territoires septentrionaux est encore mal connu: on y a relevé diverses ressources minières, exploité quelques-unes, et attendu pour pousser plus loin des travaux préliminaires sans lesquels la majeure partie des ressources resteraient inaccessibles.

La région agricole de Rivière-à-la-Paix déborde de l'Alberta en Colombie-Britannique, à la hauteur de Dawson-Creek et de Fort-Saint-John. Depuis vingt ans environ, on a mis en culture à cet endroit d'importantes superficies, encore qu'elles ne repré-

sentent qu'une fraction de la région correspondante en Alberta. La culture des céréales et l'élevage semblent être les deux activités principales. On charge jusqu'à 3 millions de boisseaux de blé par an à Dawson-Creek et la vente des bestiaux y rapporte plus d'un million de dollars. Il reste d'ailleurs encore des terres cultivables dans cette région.

On trouve en outre de très grandes forêts exploitables, dont l'utilisation commerciale est à peine entamée, les entreprises de la Colombie-Britannique tirant encore l'essentiel de leur production des forêts méridionales ou côtières de la Province.

Ces activités traditionnelles jointes aux fonctions de transit nécessaires à la route de l'Alaska avaient concentré petit à petit près de dix mille personnes dans le bassin colombien de Rivière-à-la-Paix. Plus récemment, les développements miniers ont profondément modifié les perspectives. Trois combustibles y sont en effet exploités: le charbon, le gaz naturel et le pétrole.

Le charbon est tiré de deux mines des environs de Hudson-Hope. Les réserves semblent abondantes, encore que leur utilisation, si loin des centres de consommation, semble problématique depuis que le gaz naturel a été découvert.

Dès 1952, on s'était rendu compte que le bassin de Rivière-à-la-Paix renfermait une énorme réserve de gaz naturel, des deux côtés de la frontière provinciale. Du côté de la Colombie-Britannique, c'est à Fort-Saint-John que les forages les plus intéressants ont été faits. L'utilisation commerciale de cette découverte n'était évidemment possible que si un pipe-line était construit pour amener le gaz vers le sud. Encore le marché de Vancouver était-il incapable d'absorber la quantité de gaz produite. Il fallait donc obtenir la permission d'exporter la majeure partie du gaz aux États-Unis.

Une fois divers accords signés, la Westcoast Transmission Gaz construisit son pipe-line au coût de 170 millions de dollars. Les travaux furent terminés en septembre 1957.

La compagnie qui contrôle la Westcoast Transmission, la Pacific Petroleum, a percé plusieurs puits dans la région de Fort-Saint-John dont plusieurs (no 65 et 23, par exemple) ont un rendement étonnant, dépassant 75 ou même 100 millions de pieds cubes par jour.

L'exploitation du gaz a amené derrière elle l'établissement de quelques industries de taille. Pacific Petroleum a acheté la petite raffinerie de pétrole de Dawson-Creek, puis a construit une usine importante de préparation du gaz, qui produira du soufre, du propane, du butane et divers hydrocarbures liquides. Une autre société construira vraisemblablement une usine à des fins analogues.

L'exploitation du pétrole a suivi celle du gaz avec un certain retard. Le premier puits fut inauguré le 30 octobre 1956 (lac Boundary). À la fin de l'année, dix puits étaient en exploitation dans la région, dont la production était expédiée par camion vers la raffinerie de Dawson-Creek. Une autre raffinerie est en construction à Fort-Saint-John.

Cette ville qui, plus que Dawson-Creek, est le centre de l'activité minière régionale, est en voie de transformation complète. Elle avait une population inférieure à 1,000 habitants en 1951; elle en a 2,500 environ actuellement, et les aménagements en cours prévoient une population de 10,000 habitants dans cinq ans. La société Pacific Petroleum y a établi sa base principale d'opération et développe les quartiers résidentiels et les services publics dans le sens traditionnel de ce genre de ville éloignée de tout.

Il va de soi que les statistiques disponibles ne révèlent rien de cette remarquable expansion. La production de gaz de 1957 ne représente guère que trois mois d'exploitation et la production de pétrole est à peine commencée. D'ici trois ou quatre ans cependant, une région qui n'était jusqu'à maintenant qu'un appendice à un vaste complexe agricole acquerra une importance économique beaucoup plus grande.

La région de Rivière-à-la-Paix appartient, nous l'avons dit, à cette partie de la plaine centrale des Prairies qui déborde légèrement sur la Colombie-Britannique.

Tout le reste du quadrilatère septentrional de cette province se présente comme une masse montagneuse percée de vallées dont l'exploitation est embryonnaire et ne repose à l'heure actuelle que sur un certain nombre d'exploitations minières.

De ce point de vue, on distingue quatre grands districts dans le nord de la Colombie-Britannique: celui d'Atlin, tout à fait au

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

nord-ouest et qui s'enfonce en coin entre l'Alaska et le Yukon; celui de Liard, le plus étendu, couvrant près de la moitié de la superficie de la région et englobant Rivière-à-la-Paix; puis plus au sud, de part et d'autre de ce 55<sup>e</sup> parallèle que nous nous sommes fixé comme limite méridionale, le district côtier de Skeena, et celui d'Omenica.

La production actuelle de ces quatre districts est encore très peu importante, ainsi qu'on peut le voir dans le tableau qui suit.

**Production minérale des quatre districts septentrionaux en 1956**

(en milliers de dollars)

Métaux	Atlin	Liard	Skeena	Omenica
Cuivre.....	2,075	—	—	33
Zinc.....	1,945	—	42	333
Plomb.....	539	—	217	374
Or.....	516	—	4	42
Argent.....	617	—	1,378	699
Cadmium.....	85	—	—	44
Métalloïdes (sauf combustible)				
Amiante.....	—	6,620	—	—
Sable et gravier.....	5	124	1,124	284
Pierre.....	—	—	75	10
Calcaire.....	—	—	51	—

On a laissé de côté dans ce tableau les combustibles dont l'extraction est actuellement presque essentiellement confinée dans le bassin de Rivière-à-la-Paix. On se souviendra d'autre part que les données relatives aux districts de Skeena et d'Omenica s'appliquent en partie à des entreprises situées au sud du chemin de fer reliant Edmonton à Prince-Rupert.

On constate donc que l'importance présente de toute cette région est extrêmement réduite. D'autant plus faible d'ailleurs que l'année 1956, à laquelle s'appliquent les données ci-dessus, a été marquée par des prix très élevés pour la plupart des métaux. Or on sait que les mines de plusieurs régions nordiques du Canada résistent très mal — et pour cause — à la chute des prix et ferment complètement lorsque les prix ont atteint un certain niveau. L'année 1956 ne pouvait donc pas être mieux choisie pour mettre



en valeur la production du nord de la Colombie-Britannique. Et pourtant, l'essentiel de la production a été fourni par quatre exploitations seulement, situées respectivement dans chacune des quatre régions.

Dans la région minière d'Atlin, une filiale de la Consolidated Mining and Smelting (la Tulsequah Mines Ltd) exploite un gisement de cuivre-zinc-plomb-argent, au confluent des rivières Taku et Tulsequah. La production de la mine principale et des deux mines voisines atteignait quatre millions de dollars en 1956, soit 80 p.c. des métaux extraits dans le district tout entier.

Le 15 août 1957, la mine était fermée en raison de la chute des prix des métaux de base. La position marginale qu'elle occupait ne pouvait lui permettre de se maintenir en semblable conjoncture. Il faudra attendre le relèvement du marché mondial pour reprendre les opérations.

Dans le district *Liard*, le seul gisement minier important (à l'exception des combustibles de Rivière-à-la-Paix) est le gisement d'amiante de la Cassiar Asbestos Corporation. Il s'agit d'une entreprise en pleine expansion qui n'est freinée que par d'incroyables problèmes de transport. En dépit de telles difficultés, la production qui était de 6.6 millions de dollars en 1956 est passée à 8.3 millions l'année suivante et devrait faire un bond en avant lorsque la route sera terminée jusqu'à Stewart sur l'océan Pacifique.

Les réserves qui, à l'origine, semblaient suffisantes pour une vingtaine d'années à peine, sont beaucoup plus importantes qu'on ne l'avait cru, et l'entreprise établit ce qui deviendra éventuellement une petite ville au milieu d'une région inhabitée jusqu'alors, et éloignée de tout.

L'utilisation récente de machinerie de grande capacité a permis à la compagnie de réduire considérablement ses coûts de production et l'amélioration des transports pour l'approvisionnement de la mine et l'évacuation des produits devrait permettre éventuellement de consolider sa position sur le marché international et de vendre une gamme plus grande de fibres. La fibre courte est actuellement la seule qui puisse être vendue à un prix acceptable.

Dans le district minier de *Skeena*, la région de Stewart semble offrir de grandes possibilités pour ce qui est en particulier des métaux non ferreux. Il n'en reste pas moins que pour le moment

un seul gisement métallifère a donné lieu à une exploitation importante. Il s'agit de la Torbrit Silver Mines, située à 17 milles du petit port d'Alice-Arm, sur la rive ouest de la rivière Kitsault. Si elle ne produit que 6 p.c. environ de l'argent extrait au Canada, c'est une des seules mines dont la production première soit l'argent. Le plomb est obtenu comme sous-produit.

La mine est relativement facile d'accès et elle a semblé résister assez bien aux premiers effets de la récession de 1957. Au début de 1958, elle fonctionnait à perte mais restait en opération alors que presque toutes les autres mines du district avaient cessé leur production.

Enfin, dans le *district d'Omenica*, la presque totalité de la production métallique vient de la Silver Standard Mines, jusqu'ici installée à 5½ milles au nord de Hazelton, c'est-à-dire à proximité du chemin de fer de Prince-Rupert. Il s'agit de gisements déjà anciens, en voie d'épuisement. Pour pouvoir continuer ses opérations, la compagnie doit pousser la prospection à l'intérieur du massif montagneux. Elle en est à réserver des *claims* au sud de la route de l'Alaska. Jusqu'à maintenant, l'argent, l'or, le plomb, le zinc et le cadmium étaient extraits, mais il est possible que l'économie de la Société soit bientôt modifiée.

On le voit donc sans difficulté, le nord de la Cordillère des Rocheuses n'a guère jusqu'à maintenant fourni le fourmillement d'exploitations minières que l'on aurait pu espérer de ce genre de structure géologique. Est-ce à dire que l'exploitation n'aurait rien révélé?

Bien au contraire, un assez grand nombre de gisements importants a été reconnu, encore que les plus intéressants d'entre eux soient presque exclusivement situés à l'ouest, en bordure de la zone côtière de l'Alaska du sud.

C'est ainsi, par exemple, que dans la région d'Atlin, près du lac Jennings, à 40 milles de la frontière du Yukon, on a découvert un gisement de chrome très étendu; le minerai aurait une teneur en chrome de 42 p.c. et une teneur en fer de près de 16 p.c.

De même, aux environs de la rivière Mahlin, on a découvert un gisement de nickel formé de bandes qui se poursuivent sur

environ 37 milles de longueur. Le minerai que l'on a trouvé est de la millerite, particulièrement facile à concentrer et à traiter.

À l'extrémité nord du canal de Portland, c'est-à-dire près du port de mer de Stewart, on connaît depuis longtemps l'existence de plusieurs dépôts de métaux non ferreux divers. Le plus intéressant de tous est probablement celui de Granduc Mines, situé à 25 milles au nord-ouest de Stewart. La mine est cependant à un endroit presque inaccessible en raison des dénivellations de terrain. Après des essais de creusage de puits, on semble se ranger maintenant à la solution qui consisterait à percer un tunnel de près de 20 milles à travers la montagne. Granby Consolidated Mining and Smelting et Newmont Mining financent ce projet qui, au début de 1956, s'appuyait sur l'existence démontrée de 25 millions de tonnes de minerai. On voudrait éventuellement arriver à un rythme de production d'environ 10,000 tonnes par jour.

De tels projets, on l'a déjà noté, semblent ne concerner que la face ouest des montagnes rocheuses, c'est-à-dire la plus facile d'accès. Les difficultés de communication dans les régions centrales ont gêné aussi bien l'exploration que l'exploitation, si bien que l'on en connaît fort peu de chose. Sur la base d'enquêtes rapides ou d'indications partielles, on a voulu voir là une source d'immenses richesses naturelles, sans qu'on ait jamais pu s'accrocher d'une façon précise à quoi que ce soit de tangible.

\* \* \*

Trois projets sont actuellement sur le point d'aboutir cependant, qui remettent en question les possibilités de cette région.

Le premier ne nous retiendra pas longtemps. On a déjà signalé dans un précédent article, que le gouvernement américain voulait raccourcir les voies de communication avec l'Alaska et relier d'une façon plus directe les États du nord-ouest des États-Unis avec le 49<sup>e</sup> État<sup>1</sup>. Si plusieurs tracés étaient discutés lors de la rédaction de ce premier texte, il semble que, depuis la création par le président des États-Unis de l'Alaska International Rail and Highway Commission, on s'oriente de plus en plus vers un projet de construction d'une route ultra-courte qui partirait de Hazelton

1. Gérard Gardner, «Le développement des transports au Yukon», *L'Actualité Économique*, janvier-mars 1957, pp. 581 à 604.

en Colombie-Britannique et longerait la tranchée des Rocheuses la plus rapprochée de la mer, jusqu'à Atlin, pour entrer au Yukon.

De tous les tracés suggérés, celui-ci est évidemment le plus défavorable aux intérêts canadiens. La tranchée ouest des Rocheuses permettra sans doute de relier facilement les villes américaines du «*pan handle*» de l'Alaska. Mais elle n'ouvrira pas de régions canadiennes actuellement inaccessibles.

Le second projet est plus nébuleux et souffre à peine qu'on le désigne sous ce vocable. En juillet 1956, le premier ministre de la Colombie-Britannique avait suggéré que le chemin de fer Pacific Great Eastern soit prolongé graduellement jusqu'à l'Alaska. Il acceptait une propriété conjointe du tronçon septentrional, son gouvernement et les gouvernements canadien et américain participant tous trois au financement du nouveau réseau; aucune réaction précise n'est apparue.

Le troisième projet est de loin le plus important et le plus susceptible de donner d'intéressants résultats: il s'agit du projet Wenner-Gren.

Le massif des Rocheuses est coupé en son centre par une grande faille qui se poursuit presque sans interruption de la frontière de l'Idaho jusqu'à celle du Yukon. Elle est peu large, soit de 10 à 20 milles seulement, mais présente la seule voie naturelle continue pour accéder au cœur des régions nordiques de la Colombie-Britannique.

Au nord de Prince-George, la tranchée est suivie par les affluents de la Rivière-à-la Paix puis de la rivière Liard, qui se suivent les uns les autres d'une façon presque rectiligne, jusqu'à la frontière du Yukon. Cette ligne de rivières partage le quadrilatère du nord de la Colombie-Britannique en deux parties presque égales.

C'est cette vallée qui est l'objet du projet de mise en valeur de la compagnie suédoise Wenner-Gren. L'élément essentiel du projet, l'élément le plus spectaculaire d'ailleurs, a trait à la construction d'un monorail qui, partant de Lower-Post sur la frontière du Yukon, descendrait le long de la tranchée des Rocheuses jusqu'à Prince-George où il serait alors relié au chemin de fer de Prince-Rupert. La longueur totale du monorail serait de 400 milles et les convois pourraient circuler à une vitesse de 150 à 180

milles à l'heure. L'avantage du monorail est cependant surtout financier, des économies importantes venant de l'élimination de ponts et de la construction de remblais. Il n'en reste pas moins que la construction coûtera environ un demi million par mille de longueur, ce qui reste appréciable.

Une telle dépense ne peut se défendre que dans la mesure où les ressources la justifient. Déjà la Wenner-Gren British Columbia Development Company a investi 4 millions de dollars en études géographiques et géologiques pour explorer les régions voisines du tracé du monorail. Environ 40,000 carrés ont été étudiés ou doivent l'être, et pour éviter toute spéculation à ce stage des recherches, le gouvernement de la Colombie-Britannique a imposé un embargo sur les terres et les forêts d'une partie de la région.

Les premiers résultats des travaux d'exploration semblent avoir été particulièrement heureux et les relevés nécessaires à la construction du monorail sont terminés.

La même société a enfin mis au point un projet de construction d'un barrage hydro-électrique à l'est de Finlay-Forks sur la Rivière-à-la-Paix. Dans la tranchée des Montagnes Rocheuses serait donc formé un lac de 260 milles de longueur et de 10 à 15 milles de largeur, sans qu'il soit nécessaire de détourner des rivières. Il faudra près de 7 ans pour remplir le lac et la capacité des turbines atteindra éventuellement quatre millions de chevaux-vapeur, soit bien davantage que les plus grands des barrages actuels.

Le problème principal qui est apparu ne semble pas avoir trait à la production hydro-électrique, mais à sa transmission. On a cependant développé en Suède des techniques qui permettent de transmettre l'électricité à haute tension sur de longues distances, et l'on espère donc pouvoir résoudre le problème.

Ainsi, si le projet donne lieu aux réalisations qu'on en attendait, verra-t-on éventuellement les régions septentrionales de la Colombie-Britannique atteindre à un niveau de développement et de peuplement qu'il y a quelques années à peine on n'envisageait guère que pour la région limitée de l'extrémité occidentale du bassin de la Rivière-à-la-Paix.

Gérard GARDNER,  
*professeur à l'École des Hautes Études  
commerciales (Montréal).*