

Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord V — Mines et transports dans le nord des Prairies

Gérard Gardner

Volume 35, Number 1, April–June 1959

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1001357ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1001357ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gardner, G. (1959). Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord : V — Mines et transports dans le nord des Prairies. *L'Actualité économique*, 35(1), 61–80. <https://doi.org/10.7202/1001357ar>

Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord

V — Mines et transports dans le nord des Prairies

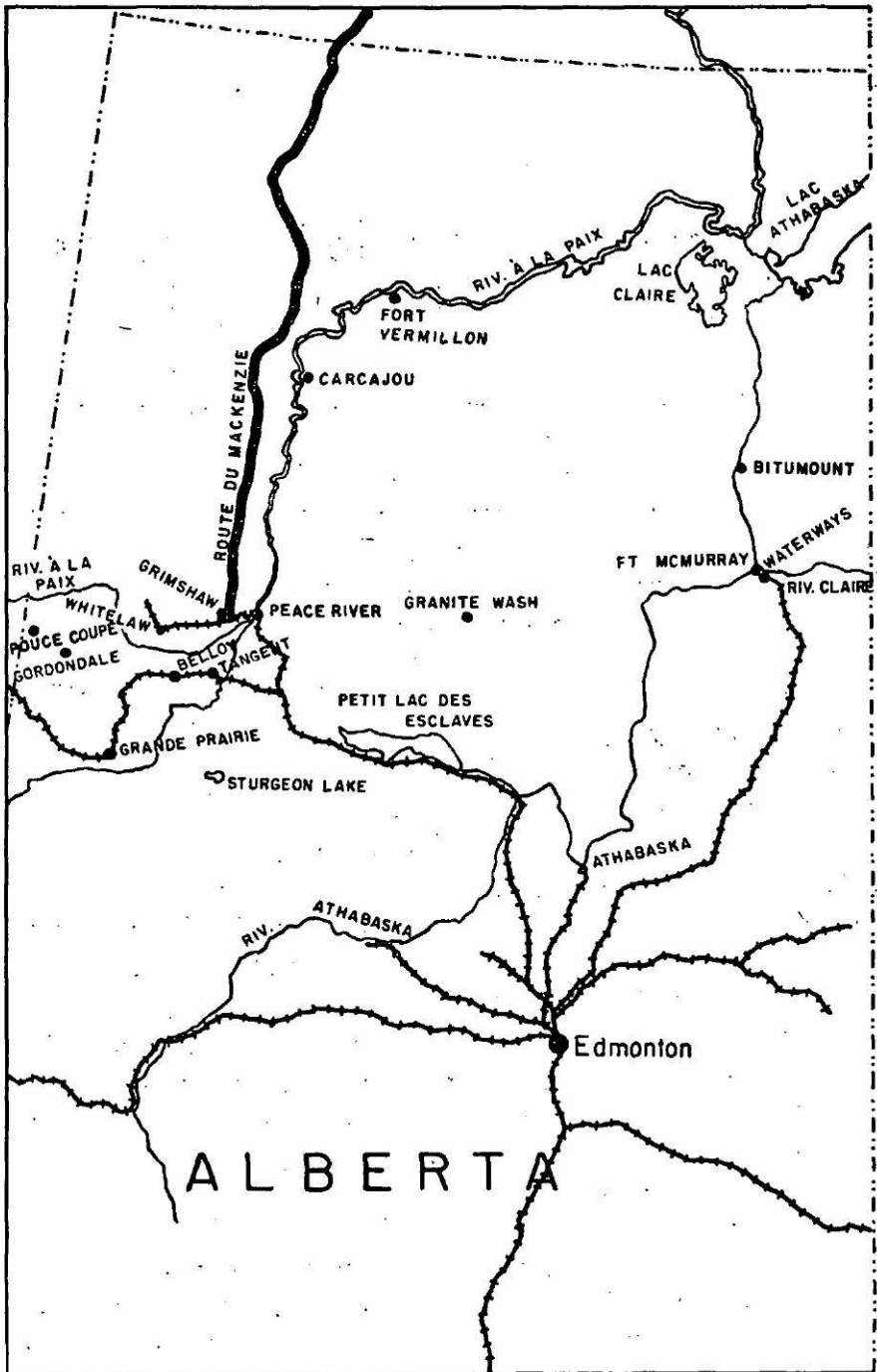
Dans quelques articles récents, on a étudié les grandes lignes du développement du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. Puis dans un court texte, on a fait le point de la situation économique dans la région septentrionale de la Colombie-Britannique au delà du 55^e parallèle. Le présent article poursuit cette étude: on cherchera à voir de quelle façon se fait le développement du nord des trois provinces des Prairies (Alberta, Saskatchewan, Manitoba). La région étudiée est définie comme étant celle qui s'étend entre les 55^e et 60^e parallèles.

Contrairement à toutes les régions abordées jusqu'ici, celle-ci a déjà une importance économique considérable qui croît d'année en année. Le produit des mines, encore que difficilement mesurable pour des raisons qui seront indiquées plus loin, dépasse très certainement 100 millions de dollars.

Si l'agriculture des Prairies doit être envisagée dans un cadre interprovincial parce que, en définitive, les zones des sols et de précipitations sont elles-mêmes interprovinciales, les régions septentrionales de chacune des provinces ont une individualité propre et des modes de développement qui ne se ressemblent pas. Les raisons de cette absence d'homogénéité relèvent sans doute souvent de causes accidentelles, mais il n'en reste pas moins que les rapprochements doivent se limiter à fort peu de chose.

On sait que le Bouclier canadien traverse de biais les provinces des Prairies. Il descend jusqu'à la frontière américaine et même

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE



au delà dans le coin sud-est du Manitoba, il longe le lac Winnipeg, traverse la frontière de la Saskatchewan à peu près au niveau du 55^e parallèle, puis monte vers le nord et ne touche que le coin nord-est de l'Alberta. Entre le Bouclier canadien et les Rocheuses s'étend une large zone de roches d'âge crétacé qui a fourni au Canada ses plus grandes terres agricoles, son pétrole et son gaz naturel, mais qui est à peu près totalement démunie de métaux alors que le Bouclier canadien lui-même en regorge. On a là une distinction essentielle entre les régions septentrionales de l'Alberta d'une part, et celles des deux autres provinces d'autre part.

De toutes les provinces canadiennes, seule l'Alberta a pu loger une partie appréciable de sa population non indigène au delà du 55^e parallèle. En fait, près de 6 p.c. de la population de l'Alberta habite dans ces régions nordiques. Le phénomène n'est d'ailleurs pas récent. Il est dû essentiellement à l'abondance de terres noires, les plus fertiles, dans l'immense bassin de la Rivière-à-la-Paix et d'affleurements moins importants des mêmes sols à des latitudes encore plus septentrionales. En effet, les cultures se poursuivent d'une façon irrégulière le long de la rivière jusqu'à la latitude du lac Athabaska, c'est-à-dire à la même latitude que la baie d'Ungava à l'extrême nord de la province de Québec.

Il a fallu évidemment trouver des plantes hybrides pour développer les cultures dans un pays où la saison sans gelée ne dépasse guère 90 jours. En même temps s'est développé un élevage de bétail qui a atteint une certaine ampleur et qui est favorisé par des facilités de transport relativement abondantes.

Le nord de l'Alberta est, comme nous l'avons vu ailleurs¹, la principale voie de pénétration dans les Territoires du Nord-Ouest. Edmonton, à tous les points de vue, est la plaque tournante de ces voies de communication. Une voie ferrée en part, à destination du bassin de la Rivière-à-la-Paix, où elle se divise en deux voies dont l'une est maintenant reliée à celle du Pacific Great Eastern et donc à Vancouver. Le second embranchement atteint, à Grimshaw, la route du Mackenzie qui est actuellement la seule voie terrestre qui permette d'atteindre le Grand-Lac-des-

1. Gérard Gardner, «Les ressources minérales des Territoires du Nord-Ouest et leurs problèmes», *L'Actualité Économique*, avril-juin 1958, pp. 89 à 105.

Esclaves dans les Territoires du Nord-Ouest. On sait que le développement de mines de plomb et de zinc sur le Grand-Lac-des-Esclaves a décidé les chemins de fer nationaux à construire une voie ferrée qui doublera la route et assurera, enfin, des facilités de transport bon marché vers le nord. Les difficultés financières temporaires du gouvernement canadien semblent être les seules raisons du retard apporté à la construction de cette ligne de chemin de fer.

D'Edmonton encore part une autre voie ferrée qui atteint Waterways sur la rivière Athabaska, tête de la navigation sur l'immense réseau fluvial du Mackenzie qui se jette dans l'Arctique. La ville jumelle, McMurray, dispose d'installations portuaires pour charger les approvisionnements dont dépendent plusieurs des mines du Grand-Nord.

Il est cependant inutile d'insister davantage sur ces voies de transport, elles n'ont pas été déterminées, dans leur tracé comme dans leur construction, par des considérations internes à la Province (à l'exception de l'agriculture dans la Rivière-à-la-Paix) mais par la nécessité de pénétrer plus au nord.

Les développements miniers de l'Alberta ne sont pas, en effet, tributaires de telles voies de pénétration, et, contrairement à l'ensemble des régions septentrionales canadiennes, ne doivent pas attendre pour être développées l'aménagement de routes et de chemins de fer.

Il s'agit, au premier chef, du gaz naturel et du pétrole. On trouve ces combustibles dans deux régions caractéristiques. D'une part, le grand bassin de l'Alberta s'étend bien plus au nord qu'on ne l'avait prévu. Rien n'indique que l'on en ait atteint la limite septentrionale. D'autre part, le long de la rivière Athabaska, entre Waterways et le lac Athabaska, se trouvent ces bancs de sable bitumineux dont l'existence est reconnue depuis fort longtemps et dont l'exploitation économique n'a pas encore été mise au point d'une façon définitive.

Le grand gisement de pétrole et de gaz des Prairies s'étend des Rocheuses au Bouclier canadien au niveau de la frontière américaine, puis monte vers le nord en suivant, grossièrement, les montagnes qui se trouvent de part et d'autre. L'exploitation du gisement atteint maintenant le 57^e parallèle en Alberta. C'est

dans le bassin de la Rivière-à-la-Paix que les premières découvertes de gaz ont été exploitées en même temps en Colombie-Britannique et en Alberta. La construction d'un pipe-line vers Vancouver à l'ouest et vers Edmonton à l'est a donné une vigoureuse impulsion à l'exploitation du gaz que l'accès au marché américain ne peut qu'accélérer.

Les réserves utilisables des principaux champs albertains, exploités ou non, dans cette région, sont les suivantes (en billions de pieds cubes):

Pouce-Coupé.....	210	Pouce-Coupé-Sud.....	115
Tangent.....	170	Whitelaw.....	110
Gordondale.....	125	Belloy.....	75

Au total, on considère que les réserves utilisables atteignent 1,000 billions de pieds cubes.

Récemment encore, l'exploitation pétrolière ne dépassait le 55^e parallèle que très légèrement et en un seul endroit, le bassin de Sturgeon-Lake au nord-ouest d'Edmonton. Or depuis deux ans, à la suite d'explorations nombreuses, des découvertes ont été faites d'abord au sud du Petit-Lac-des-Esclaves et maintenant très au nord du lac (Granite-Wash, par exemple).

Vouloir estimer la production du nord du grand bassin albertain serait une entreprise futile. Cette limite des opérations, qui recule petit à petit vers le nord, rendrait tout estimé faux au bout de quelques mois. D'ailleurs, dans son ensemble, le bassin albertain forme un tout, dont certaines parties sont plus intéressantes que d'autres, mais qui toutes dépendent pour leur exploitation des mêmes considérations de transport et de marché.

Les sables bitumineux de la rivière Athabaska n'en sont pas là. Le problème ici est d'abord d'ordre technologique.

On connaît l'existence de ces sables depuis 1778. Déjà les Indiens utilisaient le bitume pour calfeutrer leurs canots. On ne sait pas bien encore de nos jours l'origine du pétrole contenu dans ces sables. On croit que le pétrole se serait échappé des *reef reservoirs* à l'âge dévonien. Les dépôts sont des lits non consolidés de sables, de boue et de glaise plus ou moins imprégnés d'huile asphaltique. On calcule qu'en moyenne la teneur de ces sables en bitume est de 14 p.c. et en soufre de 5 p.c., alors que des pétroles bruts contiennent habituellement de 1.75 p.c.

à 3 p.c. de soufre. On trouve enfin dans les sables, des métaux rares tels le vanadium, qui seraient récupérables.

Les estimés des réserves totales de pétrole de l'Athabaska sont d'autant plus nombreux qu'on n'est pas fixé sur sa superficie exacte. Le bureau des mines des États-Unis évalue les réserves de 100 à 250 milliards de barils; la Commission Borden les estime à 207 milliards de barils. Tout ne pourra évidemment être récupéré, mais il n'en reste pas moins qu'il y a là une des réserves de pétrole les plus considérables du monde.

À condition qu'on puisse l'extraire. C'est ici que le problème se corse. Si les premiers essais techniques datent de la guerre de 1914, ils se sont singulièrement multipliés depuis. En 1949, le gouvernement de l'Alberta a monté une usine pilote à Bitumont sur la rivière Athabaska. On a démontré que par flottage à l'eau chaude et injection de vapeur, la séparation était possible et que le pétrole obtenu, sans soufre, livré à la tête des Grands-Lacs, laisserait un profit de 40 cents par baril.

Le procédé ne semble cependant pas avoir été mis au point et l'usine fut vendue à Royalite Oil et Can-Amera qui ont travaillé à l'élaboration d'une nouvelle méthode de séparation par centrifugation. On attendait beaucoup de ce procédé et Royalite avait espéré construire une usine et un pipe-line au cours de cette année. Le procédé n'a pas permis d'obtenir un pétrole assez bon marché.

De même Sweedish Shale Oil Company a échoué dans ses tentatives de faire surgir en surface l'huile contenue dans le sable à l'aide d'une combustion provoquée par des électrodes enfoncés dans le sol.

On annonce maintenant qu'au cours de l'année prochaine, on utilisera des explosions nucléaires souterraines et que la chaleur dégagée séparerait peut-être le sable et le pétrole, ce dernier élément s'accumulant en masse liquide¹. À ce degré de technicité, il est évidemment difficile de distinguer les propositions sérieuses de celles qui relèvent de la plus pure fantaisie.

Pour le moment, un très grand nombre de compagnies ont réservé des terrains et procèdent à des sondages et à des expé-

1. *Le Star*, 28 janvier 1959.

riences. Sun Oil, Socony-Vacuum, Shell, sont parmi les plus connues de ces entreprises.

Enfin, on trouve dans le nord de l'Alberta des gisements de charbon. La plus grande partie du charbon est formée de sous-bitumeux et une seule mine est exploitée (champs de Halcourt), dont la production est tout à fait négligeable. Si les réserves du nord sont importantes, soit près de 400 millions de tonnes, l'éloignement des marchés de consommation et la concurrence du gaz naturel assurent que l'exploitation éventuelle du charbon n'est ni envisagée ni possible dans un avenir même lointain.

Il est donc évident que dans sa quasi totalité, l'Alberta forme un ensemble tout à fait homogène. On peut, si on le veut, diviser d'une façon géographique cette province entre régions sud et nord, mais force est bien de reconnaître que le Nord n'est que le prolongement du Sud, que les activités économiques du Nord ne sont que des reflets du développement du Sud, et que les mêmes facteurs de croissance s'appliquent à l'ensemble de la Province. L'ouverture du marché américain pour le pétrole et le gaz naturel canadien, l'afflux concomitant de capitaux, en provenance des États-Unis, l'état des marchés internationaux du blé, ont les mêmes effets à travers la presque totalité de la Province. Le Nord est moins développé, sans doute, que le Sud; c'est là à peu près la seule distinction que l'on puisse établir. L'Alberta ne dispose donc pas d'une véritable «frontière» dans le sens où l'entendent les économistes américains. On ne peut y trouver cette profonde coupure entre deux structures économiques que l'on avait observé en Colombie-Britannique et que nous allons retrouver en Saskatchewan et au Manitoba.

* * *

Le Nord de la Saskatchewan présente la bizarrerie d'être un territoire à peu près vide, sans moyens de communications qui puissent en faciliter l'accès et le relier vers le sud, ailleurs qu'à la marge, mais dont la production minière (la seule qui compte) a atteint près de 70 millions de dollars, soit autant que tout le pétrole extrait dans le sud de la Province. Le deuxième gisement d'uranium, le second producteur de cuivre du Canada, sont, en effet, situés dans le nord de la Saskatchewan, mais leurs liaisons

s'établissent avec les provinces voisines et de toutes façons, elles dépendent à peu près exclusivement de l'extérieur. Entre ces entreprises importantes de la périphérie et les centres habités de la Province, s'étend une immense portion du Bouclier canadien restée jusqu'à maintenant à l'état vierge. Dans les pages qui suivent, nous étudierons tour à tour l'état des gisements d'uranium de Beaverlodge-Lake et les dépôts de métaux de Flin-Flon, puis seulement ensuite nous verrons quelles tentatives ont été faites pour développer le nord de la Saskatchewan à partir des régions méridionales plutôt qu'à partir de la périphérie.

Les dépôts d'uranium de Beaverlodge se trouvent à l'extrême nord-ouest de la Province, à peu de distance du lac Athabaska. L'approvisionnement de 4,000 personnes qui travaillaient dans cette région au moment du recensement de 1956, était assuré par la voie fluviale de l'Athabaska dont la tête, on s'en souviendra, est à Waterways en Alberta. Le gouvernement de la Saskatchewan a limité sa participation, jusqu'à récemment, à la construction d'une route du port de Baie-Black jusqu'au camp de la compagnie Eldorado au lac Beaverlodge, où se trouve une des trois usines construites pour traiter l'uranium extrait des mines de la région.

L'Eldorado, on le sait, est une entreprise publique qui dispose d'un monopole d'achat sur tout l'uranium extrait au pays. Si dans cette région, elle a construit sa propre ville, une autre s'est établie dans les environs (Uranium City) qui dessert les mines privées qui sont assez nombreuses. Uranium City se développe à une très vive allure. Un hôpital et des écoles ont déjà été construits et la valeur de la construction prévue pour cette année atteint 2 millions de dollars.

Les mines les plus importantes sont les suivantes: Eldorado Mining, Gunnar Mines et Lorado Uranium qui disposent de leurs propres ateliers de traitement. Cayor-Athabaska Mines, Lake Cynch Mines expédient leur minerai à l'usine Lorado. Nation Exploration expédie son minerai aux usines de Lorado et d'Eldorado, et Rix-Athabaska envoie le sien à cette dernière seulement.

La production totale d'uranium en 1957 a atteint près de 45 millions de dollars, quatre ans à peine après le début de l'extraction. En dépit de ce très rapide taux d'expansion, on se de-

LA MISE EN VALEUR DU GRAND-NORD



mande si le bassin de Beaverlodge n'a pas atteint un plafond. D'autres sociétés telles que Black Bay Uranium Limited ou St. Michael Uranium Mines cherchent depuis déjà quelque temps à mettre en valeur certains gisements, mais sans succès, et au moins un des ateliers de transformation manque de minerai pour utiliser pleinement sa capacité disponible. Le district de Beaverlodge dispose de contrats de vente de 350 millions de dollars; on a crû qu'il remplirait ce contrat très rapidement. Il est possible, cependant, si le taux d'extraction n'augmente pas, que les ventes s'échelonnent sur un plus grand nombre d'années.

D'ailleurs le Canada a atteint un tel niveau de production que l'on considère que le marché arrive graduellement à un niveau de saturation qui contraste avec la grande pénurie qui régnait, il y a encore très peu de temps.

Sans doute a-t-on découvert et continue-t-on de découvrir des gisements plus ou moins importants à l'est du lac Athabaska, c'est-à-dire dans la région de Fond-du-Lac, de Stony-Rapids et de la rivière Porcupine. Si jamais ces dépôts venaient à être exploités, une bande minière traverserait à peu près tout l'extrême nord de la Saskatchewan. D'autre part, le bureau des recherches de la Saskatchewan cherche à mettre au point un procédé de flottage des minerais d'uranium qui permettrait d'utiliser des minerais relativement pauvres qui abondent en de très nombreuses régions de la Province. Indiscutablement, l'utilisation d'un tel procédé relancerait la production à un niveau encore plus élevé que celui qu'elle atteint. Il reste à voir si l'état des marchés justifie une telle expansion.

Flin-Flon, l'autre gisement minier important de la Saskatchewan, est situé légèrement au sud du 55^e parallèle. Nous l'incluons cependant dans cette étude: elle participe, en effet, bien davantage à l'économie nordique qu'à celle des régions traditionnelles. Le gisement exploité de cuivre et de divers sous-produits est situé de part et d'autre de la frontière de la Saskatchewan et du Manitoba; on considère généralement que 75 p.c. du minerai extrait se trouve sur le sol de la Saskatchewan, si bien que, statistiquement parlant, la plus grande partie de la production appartient à cette Province.

Néanmoins, la ville de Flin-Flon est au Manitoba et l'extraction du gisement dépend pour sa main-d'oeuvre, ses approvisionnements et ses voies de transport, exclusivement de la province voisine. Nous en reporterons donc l'étude détaillée à plus tard.

Notons simplement qu'aux fins de l'enregistrement statistique, la Saskatchewan a produit en 1957 près de 18 millions de dollars de cuivre, 10.8 millions de dollars de zinc, 2.7 millions de dollars d'or et des sous-produits de plus faible valeur qui sont l'argent, le cadmium, le sélénium et le tellure.

Il n'y a pas d'autre production minérale que ces deux sources, à l'heure actuelle. Il n'en reste pas moins, cependant, que plusieurs découvertes intéressantes ont été faites dans l'hinterland et que le gouvernement de la Saskatchewan a déjà commencé à percer cette région de voies de communication pour permettre aux travaux d'exploitation de commencer.

Encore récemment, il n'y avait guère que de très courts tronçons routiers au nord du 54^e parallèle. Maintenant, une route de 180 milles relie Prince-Albert, la dernière ville importante de la Province avant l'entrée dans les terres vides du Bouclier canadien, et La-Ronge, petit village sur les bords du lac La-Ronge, qui est le centre d'une vaste prospection minière. On connaissait depuis 1914 les gisements de cuivre du lac La-Ronge. Après divers travaux préliminaires entrepris par diverses entreprises, Anglo-Rouyn s'est mise sérieusement à l'exploration de la région depuis 1952. De très grandes sociétés y détiennent maintenant des terrains: telles sont Rio Tinto, International Nickel, Conwest Exploration, American Metal et Noranda.

La prospection s'est étendue jusqu'à 100 milles du lac La-Ronge et des gisements parfois très importants ont été découverts tels que ceux des lacs Nebeimen, Nistowiack, Keg ou Trade dans le voisinage de La-Ronge, du lac Forbes au nord, ou du lac Brabant loin au nord-est. Il s'agit la plupart du temps de gisements de cuivre, de zinc ou de plomb, mêlés à des métaux précieux, or ou argent.

On a trouvé en diverses autres régions des gisements de métaux de base, en particulier dans l'extrême nord-ouest de la Province, qu'il serait trop long d'énumérer.

Il n'en reste pas moins que, même au niveau des travaux d'exploration, le manque de communications gêne terriblement le développement de cette région. Afin de le faciliter, le gouvernement de la Saskatchewan, en collaboration avec le gouvernement fédéral, est à construire une route gravelée de La-Ronge jusqu'au lac Athabaska et aux exploitations d'uranium. Il s'agit d'une route de plus de 400 milles de longueur dont, au début de 1959, à peine 20 milles avaient été tracés. On estime qu'elle devrait être terminée en 1964. Cette route établira pour la première fois une liaison directe entre le lac Athabaska et le Sud, sans qu'il soit nécessaire de faire passer le trafic par la rivière Mackenzie.

Néanmoins, à elle seule, cette route ne semble pas suffire pour permettre la mise en exploitation de la région du lac La-Ronge. Un chemin de fer serait indiscutablement nécessaire. Il faudrait, en somme, construire un embranchement de 155 milles de longueur pour relier La-Ronge au Sud. De cette façon, on pourrait en outre tirer partie des ressources forestières de la région et construire une usine de pâte et de papier au lac Candle.

Si le gouvernement provincial est indiscutablement disposé à favoriser la construction du chemin de fer, aucun projet précis n'a encore été fait.

Le développement du nord de la Saskatchewan est donc indiscutablement en retard. Le caractère spectaculaire de l'extraction de l'uranium ne doit pas faire oublier qu'une masse importante de rocs précambriens, qui renferme de nombreux gisements minéraux, est totalement inutilisée et à peu près inaccessible. Il faudra sans doute des années pour que ces ressources soient, sinon pleinement développées, tout au moins exploitées.

* * *

Bien au contraire, le nord du Manitoba, dont la structure géologique n'est guère différente de celle de la Saskatchewan, est exploité depuis fort longtemps. C'est de tous les territoires nordiques canadiens celui qui a été le mieux mis en valeur. Mais cette ancienneté relative n'affecte pas le rythme de croissance de l'extraction qui continue de s'accroître et de se diversifier.

LA MISE EN VALEUR DU GRAND-NORD

Les chiffres qui suivent ont trait à la production du nord manitobain en 1956 et 1957. Ils ne rendent pas justice à l'étendue de la production, puisque, nous l'avons dit plus haut, les trois quarts de bassin de Flin-Flon se trouvent sur le territoire de la Saskatchewan.

Production minérale du nord manitobain

(en millions de dollars)

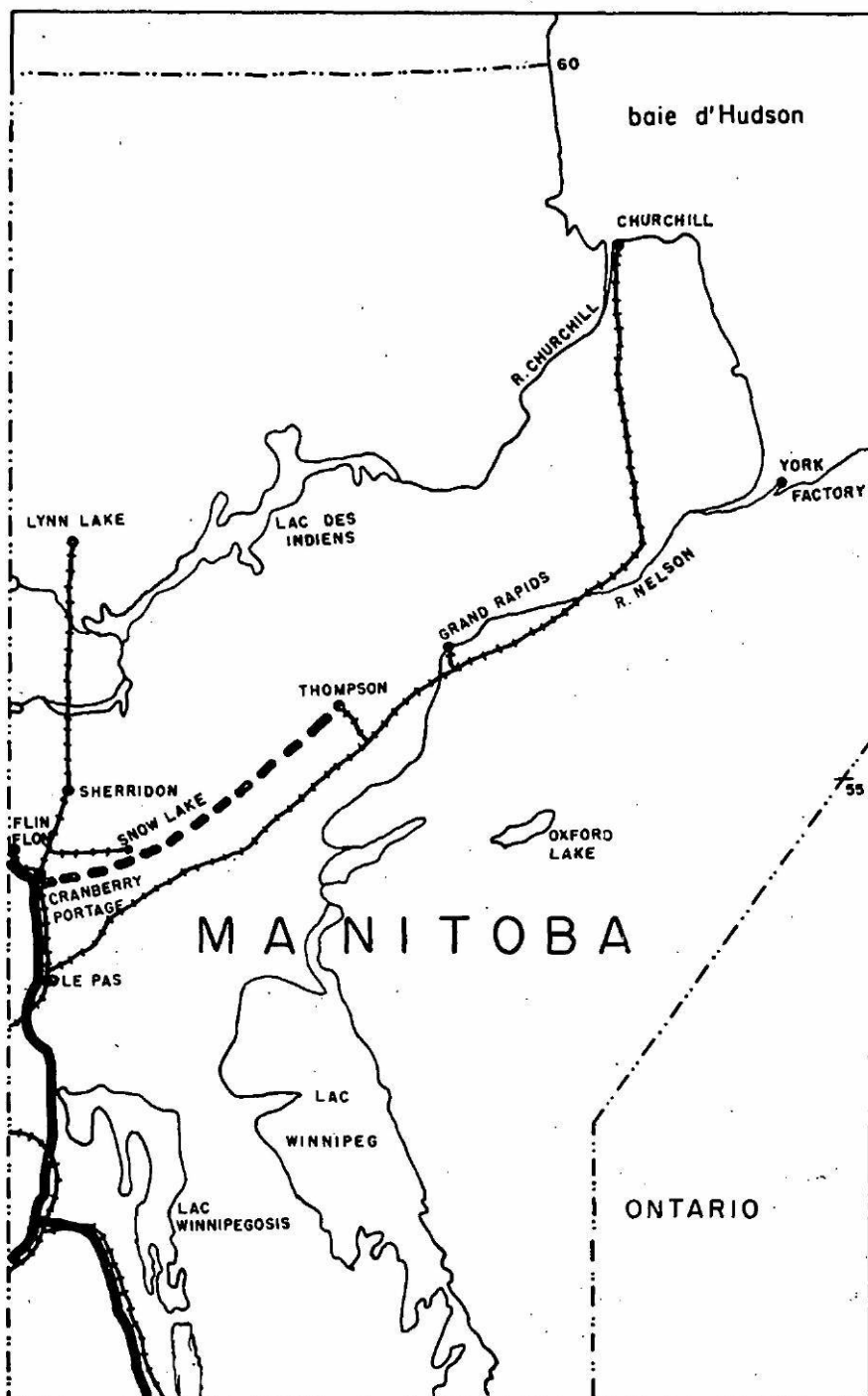
	1956	1957
Nickel.....	14.1	14.2
Cuivre.....	14.9	10.8
Zinc.....	5.3	3.4
Or.....	2.5	2.5
Tellure, sélénium et cadmium.....	0.5	0.5
Argent.....	0.4	0.4

D'autre part, l'ouverture d'une nouvelle mine de nickel en 1960 devrait faire passer la production minière de cette région à près de 100 millions de dollars, sans tenir compte de l'ouverture possible d'autres mines.

Le réseau de transport est, pour ce genre de latitude, remarquablement diversifié, tout au moins jusqu'au 58^e parallèle.

À l'origine du développement du nord manitobain, on doit normalement placer la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Au moment de la construction, terminée en 1931, on espérait que la ligne servirait à l'exportation vers l'Europe du blé des Prairies. Ces espoirs ont été en partie frustrés et le port de Churchill, point d'arrivée du chemin de fer, ne charge guère que 6 p.c. des exportations de blé. De trop hauts taux d'assurance, le caractère unilatéral du trafic, l'absence de lignes régulières, les difficultés de navigation ont bloqué l'expansion du port, et, de nos jours, Churchill n'a qu'une population très faible, à peine plus de 1,000 habitants.

Mais la ligne ainsi tracée à travers brousse d'un côté à l'autre de la Province entre le 54^e et 59^e parallèle, d'Ouest en Est, a permis de commencer l'extraction dans un grand nombre de gisements miniers moyennant des dépenses relativement modestes pour la construction de voies de transport. En somme, une fois la percée faite, il suffisait de diversifier le réseau.



Il y a près de 30 ans déjà, on construisit un embranchement de Le-Pas vers Flin-Flon, et ses gisements de cuivre et de zinc, d'où rayonnent maintenant quelques petites voies supplémentaires. Lorsque plus tard un gisement analogue appartenant à Sherritt Gordon fut découvert à Sherridon, un embranchement de quelques dizaines de milles fut construit rejoignant la ligne Le-Pas-Flin-Flon à Cranberry-Portage. Enfin, en 1951, lorsque le gisement de Sherridon fut épuisé et que la compagnie déplaça son activité vers Lynn-Lake, 120 milles au nord, on continua l'embranchement jusque là.

Le réseau Le-Pas-Flin-Flon ou Lynn-Lake continue cependant de se diversifier. Une nouvelle voie est maintenant en construction jusqu'au lac Chisel et au lac Snow, qui doit être terminée l'année prochaine.

Plus à l'est, sur le chemin de fer principal de la baie d'Hudson, deux embranchements vont maintenant, l'un vers Thompson et l'autre vers Grand-Rapids, et desservent respectivement l'usine et la centrale hydroélectrique de l'International Nickel.

À ces voies de chemin de fer s'ajoutent quelques routes dont deux au moins ont un intérêt général. Flin-Flon est en liaison avec Le-Pas et les routes du sud. D'autre part, le gouvernement du Manitoba construit aux environs de Cranberry-Portage une grande route de 200 milles de longueur qui reliera la ville de Thompson de l'International Nickel avec les centres manitobains au sud-ouest. La route sera à peu près parallèle au chemin de fer de la baie d'Hudson, une trentaine de milles plus au nord.

Enfin l'on discute depuis quelque temps de la construction de routes militaires et stratégiques qui relieraient Churchill et sa base militaire, soit à Le-Pas, soit à Cochrane, en Ontario, soit même aux deux. Il ne s'agit là que de projets qui semblent bien vagues pour le moment et qui sont essentiellement déterminés par des considérations de défense. Les gouvernements américain et canadien semblent en avoir fait l'étude mais sans que l'on dispose de renseignements encore officiels.

On remarquera que, à l'exception du chemin de fer de la baie d'Hudson et des deux projets dont on vient de parler, toutes les autres voies de transport ont été essentiellement construites pour desservir une mine. Cela ne dénote pas une volonté très

nette des autorités publiques d'ouvrir un territoire. Dans la mesure, cependant, où les travaux *ad hoc* ont été entrepris avec suffisamment de célérité, le développement de cette région de la Province n'a pas été bloqué; comme, nous l'avons vu, cela a été trop souvent le cas dans un grand nombre de régions septentrionales du Canada.

La collaboration des chemins de fer nationaux, qui administre la voie de la baie d'Hudson au nom du gouvernement fédéral (sans en avoir la propriété), du gouvernement fédéral lui-même, et du gouvernement provincial, a permis d'en arriver là. Au Manitoba comme ailleurs, le gouvernement fédéral paie une partie de la construction des routes.

Pour deux ans encore, la principale entreprise minière du nord manitobain reste celle de Flin-Flon qui, nous l'avons dit, est située sur la frontière de la Saskatchewan et du Manitoba, un peu au sud du 55^e parallèle. L'entreprise appartient à la Hudson Bay Mining and Smelting Co. qui y extrait surtout du cuivre, du zinc et de l'or depuis 1930. Le principal dépôt minier, le dépôt initial, fut découvert en 1915.

Toute la région est cependant semée de dépôts minéralisés. La Hudson Bay en possède un grand nombre dont certains sont utilisés alors que d'autres sont gardés en réserve. On passera rapidement sur les mines les plus rapprochées (North Star, à 12 milles à l'est, Lac Birch, à 10 milles au sud-ouest, Coronation à 14 milles au sud-ouest, etc.), pour mettre l'accent sur la mise en exploitation graduelle des gisements des lacs Chisel et Snow, situés à environ 70 milles à l'est de Flin-Flon et dont certains sont particulièrement prometteurs. Il s'agit des mines Chisel et Stall, des gisements des lacs Osborne et Ghost.

	Réserve en milliers de tonnes	Teneur en		Or (en onces par tonne.)
		Cuivre	2 inc. (en p.c.)	
Réserves totales.....	19,461	2.7	5	0.0063
Mine Chisel.....	5,300	n.d.	11	n.d.
Mine Stall.....	783	4.5	n.d.	n.d.
Gisement Osborne.....	443	4.0	1.7	n.d.
Gisement Ghost.....	261	1.4	11	n.d.

On comprendra aisément l'importance de cette nouvelle région en comparant la réserve totale de la Hudson Bay et sa teneur moyenne, avec les réserves et la teneur de ces derniers gisements.

Il y a là des ressources d'importance inégale, mais de teneur parfois très forte. Si on estime que, dès 1960, près de la moitié du minerai traité par la Hudson Bay viendra d'ailleurs que de la mine principale, on voit aussi que le centre de gravité va se déplacer vers le Manitoba et donc que la proportion de la valeur des produits attribuée à la Saskatchewan va probablement décroître.

La compagnie possède à Flin-Flon une usine où le minerai est concentré, puis où le zinc et le cuivre sont séparés. L'affinage du cuivre et la récupération des métaux précieux se font à Montréal-Est par Canadian Refiners.

Une usine hydroélectrique pour alimenter les mines et l'usine a été construite à Island-Falls en Saskatchewan. La capacité des turbines est de 129,000 chevaux-vapeurs.

Flin-Flon est donc, au centre de ce grand bassin minier, devenu petit à petit une ville d'une certaine taille dont la population dépasse maintenant 10,000 habitants. C'est, indiscutablement, en raison de la production de la Hudson Bay, une des plus grandes villes minières du Canada.

La mine Sheritt-Gordon à Lynn-Lake a donné lieu, lors de son établissement, à des travaux d'un caractère et d'une ampleur inhabituels. La compagnie exploitait à Sherridon une mine de cuivre-zinc qui fut fermée en septembre 1951 à la suite de l'épuisement des gisements. Cependant la société avait découvert beaucoup plus loin des gisements importants de cuivre-nickel qui furent mis en exploitation. On décida alors de déménager la ville de Sherridon à 120 milles plus au nord dans un endroit où les températures d'hiver atteignent parfois 50 degrés sous zéro et où le sol ne dégèle jamais sur une profondeur de plus de deux pieds. Les maisons furent déplacées sur charriots, le coût étant partagé entre les habitants et la société.

Une centrale électrique fut construite et la production put commencer en 1953. Un concentrateur a été monté sur place, les concentrés étant ensuite expédiés à Fort-Saskatchewan en

Alberta, où la société possède une usine d'affinage qui tire du gaz naturel l'énergie nécessaire à ses opérations.

Sans avoir la taille de la Hudson Bay, l'entreprise Sheritt-Gordon a eu une production d'environ 17 millions de dollars en 1957. La découverte de nouveaux gisements au cours de l'année porte les réserves à 13,640,000 tonnes de minerai dont la teneur en nickel est en moyenne de 1.1 p.c., ce qui est à peine inférieur à la teneur des mines de l'International Nickel à Sudbury. Sheritt-Gordon vient évidemment très loin derrière l'International Nickel et sa production représente à peine plus de 5 p.c. de la production canadienne totale.

L'importance relative de Lynn-Lake va d'ailleurs diminuer encore davantage après l'ouverture de la nouvelle mine de l'International Nickel près de Thompson. Le plus grand producteur du nickel au monde met, en effet, en exploitation un très important gisement dans le district des lacs Moak et Mystery, à 400 milles environ au nord de Winnipeg.

La découverte d'un double gisement de minerai de nickel a amené l'investissement de sommes énormes: on calcule en effet que l'ensemble des travaux qui se font dans cette région auront coûté au delà de 200 millions de dollars.

On a d'abord créé de toutes pièces une ville qui dès l'ouverture de l'exploitation en 1960 aura 8,000 habitants. Déjà en 1958, 250 maisons ont été construites. La voie ferrée National Canadien, de Sipiwesk à Thompson, a été terminée le 20 octobre 1957.

D'autre part, on a commencé la construction d'une centrale électrique à Grand-Rapids sur la rivière Nelson, à 53 milles des mines. La centrale, appelée Kelsey, va coûter 42 millions de dollars pour une capacité de 400,000 chevaux-vapeurs, correspondant à quatre turbines. Il sera possible d'installer plus tard cinq autres turbines dans la mesure où la demande les justifie.

Pour financer la construction du barrage, les génératrices et l'équipement de transmission, un accord est intervenu entre le gouvernement provincial et l'International Nickel Company. La société prêtera, en effet, 20 millions de dollars pour quatre ans à 2% d'intérêt seulement. Le prêt sera ensuite transformé en obligations et payé par versement.

De son côté le gouvernement provincial s'engage à vendre l'électricité au prix coûtant à la société pendant 20 ans à partir du 1^{er} juillet 1960.

Finalement, la société doit construire à Thompson un concentrateur, un four à fusion et une affinerie.

Les réserves disponibles semblent être énormes. Si on ignore de façon précise les réserves de la mine Moak, celles de la mine Thompson semblent dépasser 500 millions de tonnes, c'est-à-dire au delà des réserves de la mine principale de Sudbury. La teneur moyenne des gisements de Moak et de Thompson serait de 1¼ p.c., soit à peu près l'équivalent de la teneur à Sudbury.

Cependant le minerai ne contient que des quantités négligeables de cuivre et d'autres métaux, si bien que la production totale de la Société, au Canada, ne sera accrue que du nickel extrait. Il est probable que l'on ne cherchera même pas à récupérer le cuivre du minerai.

On s'est fixé un objectif de 75 millions de livres de nickel pour 1960, soit 20 p.c. de la production actuelle totale de nickel au Canada; aux prix actuels du marché, une telle production aurait une valeur de 53 millions de dollars. Il s'agit donc, dès le départ, d'une entreprise de grande importance.

Nous n'avons discuté jusqu'à maintenant que des entreprises minières de première zone. Il y en a d'ailleurs fort peu d'autres. Une seule était en exploitation en 1958, celle de Nor-Acme Gold Mines Ltd. dont la mine de quartz aurifère est la plus grande au Manitoba. La mine se trouve à Snow-Lake; si elle a eu une importance assez grande il y a quelques années, elle ne fonctionnait plus récemment que sur une base de récupération et les opérations sont maintenant arrêtées.

On a évidemment découvert divers gisements métalliques dans le nord manitobain, mais les *claims* sont tous situés au voisinage des trois grandes entreprises que nous avons décrites, à peu d'exceptions près (Oxford-Lake, par exemple).

Il reste que la Commission Borden a fait revivre l'hypothèse de gisements de pétrole au sud et à l'ouest de la baie d'Hudson et de la baie James, c'est-à-dire dans ces terrains sédimentaires siluriens et ordoviciens qui séparent le Bouclier canadien des

grandes baies du centre canadien. Rien encore cependant ne permet d'exprimer autre chose qu'un souhait et la constatation du possible.

Quoi qu'il en soit, il est manifeste que l'intense, la remarquable exploitation des zones nordiques du Manitoba est limitée à une région bien déterminée. Le reste n'a pas été touché. Si l'on sort du voisinage des deux grands axes Le-Pas-Lynn-Lake et Le-Pas-Churchill, on ne trouve guère qu'une étendue montagneuse mal connue et déserte à l'exception des tribus indiennes qui y vivent encore.

* * *

Au terme de cet exposé, on ne peut que souligner à nouveau la diversité des modes d'exploitation des trois provinces des Prairies. L'Alberta combine, au delà du 55^e parallèle, une agriculture assez développée et l'extraction du gaz et du pétrole, ces deux activités n'étant que le prolongement de l'exploitation type des régions méridionales. Mais, en même temps, l'Alberta est la voie de passage vers l'extrême Nord.

La Saskatchewan a vu deux régions périphériques se développer à partir de l'extérieur, c'est-à-dire de l'Alberta et du Manitoba; et commence à peine à s'intéresser à son hinterland en traçant une première route.

Le Manitoba exploite depuis déjà longtemps d'abondantes ressources métalliques, grâce à des facilités de transport qui, en partie tout au moins, devaient servir à l'exportation du blé, mais qui ont permis, contrairement à ce qui s'est passé en Alberta, d'ouvrir à l'extraction, plusieurs gisements miniers, à relativement peu de frais.

On constate une fois de plus quelle aberration il peut y avoir à grouper, comme on le fait constamment, les économies de ces provinces de l'Ouest.

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