

Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord

VI — Caractéristiques de la mise en exploitation du Nouveau-Québec

Gérard Gardner

Volume 35, numéro 4, janvier–mars 1960

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001493ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001493ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gardner, G. (1960). Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord : VI — Caractéristiques de la mise en exploitation du Nouveau-Québec. *L'Actualité économique*, 35(4), 596–617. <https://doi.org/10.7202/1001493ar>

Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord

VI — Caractéristiques de la mise en exploitation du Nouveau-Québec

Un si grand nombre d'articles ont été écrits sur le Nouveau-Québec, l'Ungava et la Côte-Nord qu'on peut se demander dans quelle mesure il est utile de reprendre certains des faits signalés et certaines des idées exprimées sans risquer d'être lassant. Et pourtant bien des questions, si elles ont été agitées, restent sans réponse. Où a-t-on trouvé du minerai de fer? Il y a quelques années, on aurait dit: dans la fosse du Labrador. C'est loin d'être encore vrai. Jusqu'où s'étend le contrôle américain sur le minerai? Compte tenu de la floraison extraordinaire des découvertes de divers métaux depuis cinq ans, où sont situés les principaux centres d'exploitation, actuels ou à venir, et comment sont-ils ou seront-ils reliés à l'extérieur?

Répondre à de telles questions implique que l'on cherche à prendre une vue d'ensemble de la région, sans vouloir rattacher l'étude à un critère géographique (hinterland de la Côte-Nord, par exemple, ce qui a été exact mais ne l'est plus) ou à un critère économique (l'établissement d'aciéries dans la région de Montréal).

Aux fins de la présente étude, on définira comme étant le Nouveau-Québec, tout ce qui se trouve au nord du 50^e parallèle. Définition tout à fait arbitraire, il faut bien le reconnaître, mais qui, dans ce cas, a une signification économique indiscutablement précise. Les activités économiques qui se trouvent immédiatement

au sud du 50° parallèle sont, en effet, intégrées au reste de la Province et n'ont plus, en définitive, ce caractère de marche extérieure de la civilisation. Un réseau complexe de transport les a, récemment ou depuis des années, reliées au Sud.

L'Abitibi, sans doute, mais aussi les exploitations de cuivre de Chibougamau, reliées par chemin de fer et à l'Est et à l'Ouest de la Province, les grands barrages de Bersimis reliés au réseau électrique de Montréal, les exploitations les plus septentrionales de pâtes et de papier (à l'exception de la petite usine de Clark-City), l'usine d'aluminium de Baie-Comeau, tout cela est au sud du 50° parallèle, parfois de quelques milles à peine. Plus au nord, il n'y avait, il y a dix ans, que les quelques villages de pêche de la Côte-Nord, les Indiens et les Esquimaux du Grand-Nord, les aéroports civils ou militaires auxquels le dernier conflit avait parfois donné une expansion considérable, des postes d'observation météorologique, et les agents de la *Hudson Bay Company*.

Il y a donc de chaque côté de ce parallèle une césure radicale, que les événements récents n'ont pas comblée. En 1945, il n'existait dans cet immense pays, aucune route, aucun chemin de fer. Les géographes cherchaient encore la source de certaines rivières grandes comme les fleuves d'autres continents.

Sans vouloir reprendre ici l'histoire de la découverte des gisements miniers, deux noms sont cependant à retenir. Celui du R.P. Louis Babel, qui entre 1866 et 1873 circula à plusieurs reprises dans le Nouveau-Québec et dressa une carte étonnante de précision et d'exactitude, où les affleurements de minerais métalliques et, en particulier, de minerai de fer sont déjà indiqués. Celui de A.P. Low, d'autre part, dont les explorations de 1885 à 1904 ont longtemps représenté l'essentiel des connaissances sur le Nouveau-Québec.

* * *

Le développement du Grand-Nord québécois est minier, et n'est que minier. Il ne sera jamais autre chose, et ces immenses régions qui s'étendent sur plus de 12 degrés de latitude et sur 15 degrés de longitude sont à peu près impropres à toute autre activité, à moins que, un jour, une usine sidérurgique ne s'établisse sur la Côte-Nord.

Cet avenir minier s'appuie, à l'heure actuelle, sur des gisements de quatre métaux, le fer, le nickel, le cuivre et le zinc. L'évacuation de ces minerais vers l'étranger posait des problèmes qui sont pour la plupart résolus. Nous nous proposons dans les pages qui suivent d'esquisser brièvement les traits saillants de l'exploitation des quatre minéraux que nous avons mentionnés, puis d'exposer quelques considérations relatives au transport, dans la mesure où on n'en aura pas discuté auparavant.

* * *

Le minerai de fer (ou le titane mêlé au fer), si on excepte le peu de poisson, de bois ou de fourrure qui traditionnellement sont sortis de cette région, est la seule ressource actuellement exploitée. On a déjà dépensé, pour l'extraire, des sommes colossales et on en dépensera encore d'aussi considérables.

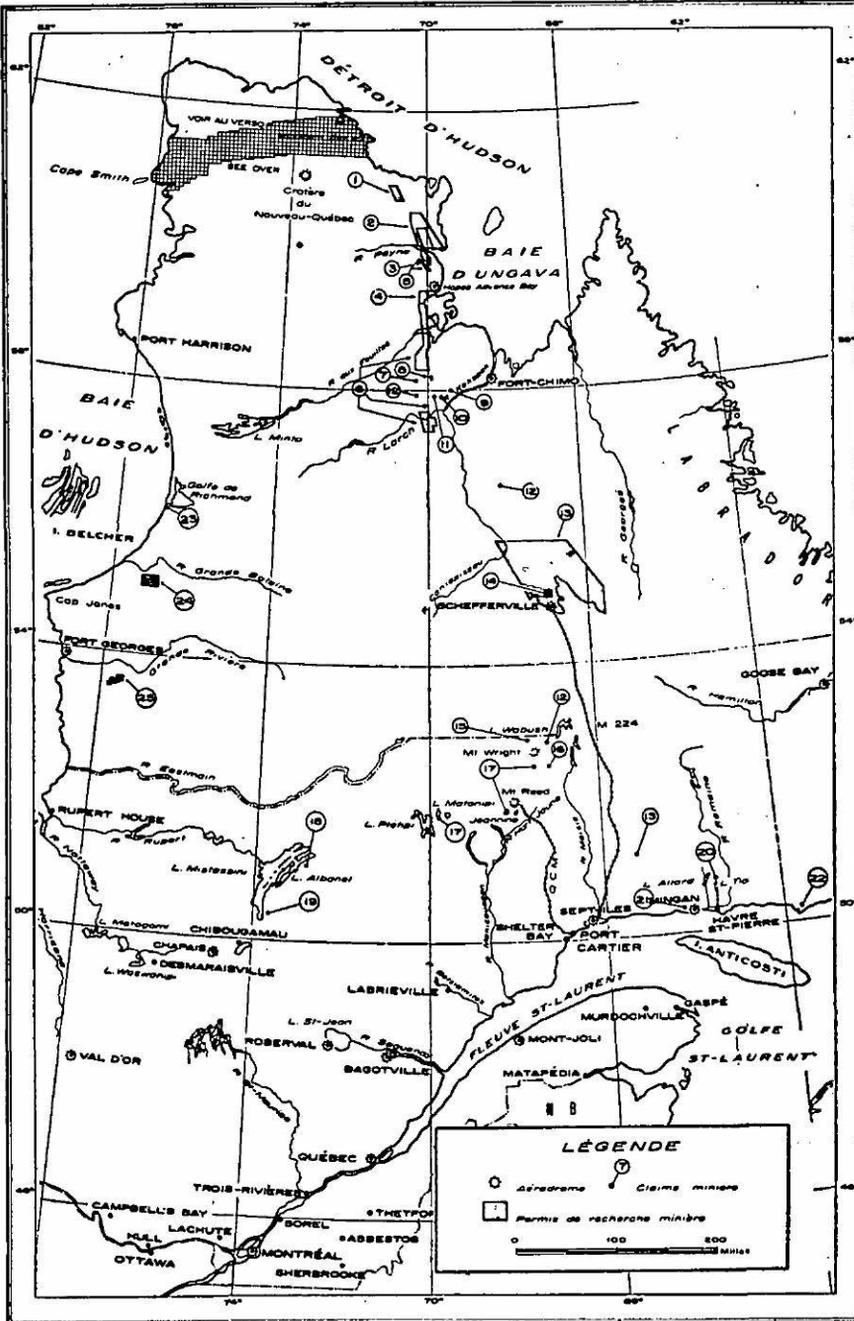
On a cru longtemps que, à l'exception des dépôts d'ilménite du lac Allard, tout le minerai de fer du Nord se trouvait localisé dans le géosynclinal du Labrador qui décrit, de la rive ouest de la baie d'Ungava jusqu'aux sources de la rivière Manicouagan, un vaste arc de cercle.

Il est clair, depuis quelques années, que tel n'est pas le cas. On a trouvé des gisements, parfois considérables, un peu partout. On en a découvert sur la côte de la baie d'Hudson, au lac Albanel et jusque sur la côte du Labrador. À toutes fins pratiques, on ne peut donc pas clore le dossier de l'exploration dans le Nouveau-Québec. Néanmoins, le géosynclinal du Labrador est et restera vraisemblablement l'axe principal de l'exploitation.

Il est historiquement curieux de constater que la première exploitation du minerai de fer à ces latitudes remonte très loin. Il y a près d'un siècle, en 1867, on commençait l'exploitation des sables magnétiques de la Côte-Nord. On dut l'arrêter cependant au bout de quelques années, d'une part, parce que l'acier qu'on en tirait aux États-Unis n'était pas de très bonne qualité et, d'autre part, parce que les tarifs douaniers américains n'en rendaient plus l'exploitation rentable. Ces sables n'ont pas été abandonnés. On considère qu'il y a 15 milliards de tonnes de sables magnétiques sur la Côte, dont la teneur en fer varie de 4 à 58 p.c. Si le projet

LA MISE EN VALEUR DU GRAND-NORD

PROVINCE DE QUEBEC
DÉVELOPPEMENTS MINIERS AU NORD DU 50° PARALLÈLE



d'en tirer une utilisation rentable n'a pas été abandonné, il n'en reste pas moins qu'elle ne s'annonce pas comme devant être prochaine.

Au cours des années récentes, la première exploitation a été celle du minerai de fer et de titane du lac Tio près du lac Allard, par la *Quebec Iron and Titanium Corporation*. Les dépôts d'ilménite qu'on trouve à cet endroit sont les plus considérables du monde. Le dépôt du lac Tio en renferme 125 millions de tonnes contenant de 35 à 36 p.c. d'oxyde de titane et de 40 à 42 p.c. de fer. L'exploitation se fait à ciel ouvert et un chemin de fer de 27 milles aboutissant à Hâvre-Saint-Pierre permet de diriger le minerai vers les fours à fusion de Sorel. Le rythme maximum d'exploitation de la mine atteint un million de tonnes, mais une partie seulement de la capacité a été utilisée jusqu'à maintenant. Le prix élevé du titane en restreint, en effet, l'utilisation industrielle. La production, a commencé en 1951, a atteint un sommet de 628,000 tonnes en 1957, mais a été durement touchée par la récession qui a suivi.

C'est, évidemment, à l'*Iron Ore Company* que le Nouveau-Québec doit d'avoir été ouvert à l'exploitation économique. Il est inutile de reprendre ici une histoire fort bien connue et souvent décrite en détails. On sait que les opérations d'aménagement débutèrent en 1950, par la construction d'un chemin de fer de 360 milles de Sept-Îles à Schefferville. L'exploitation commença en 1954 et, depuis, l'extraction a été la suivante:

Extraction

(en millions de tonnes)

	Québec	Labrador	Total
1954.....	0.6	1.2	1.8
1955.....	3.7	4.1	7.8
1956.....	7.1	4.9	12.0
1957.....	7.9	4.5	12.4
1958.....	5.1	2.8	8.0

Après une expansion considérable, la chute provoquée par la récession a été très brutale. Le relèvement, en 1959, aurait pu être spectaculaire, mais il semble bien que la grève des aciéries aura limité la production à guère plus de 12 millions de tonnes.

LA MISE EN VALEUR DU GRAND-NORD

Telle qu'elle est cependant, la production de ce bassin minier en fait déjà un des principaux centres du monde. La teneur moyenne, selon les mines (à ciel ouvert), est de 50 à 55 p.c. de fer. La quasi-totalité du minerai est destinée à l'exportation. En 1958, la répartition des ventes était, en effet, la suivante:

États-Unis.....	5.6 millions de tonnes
Grande-Bretagne.....	1.4 " "
Europe de l'Ouest.....	0.6 " "
Canada.....	0.5 " "

La construction de la Voie Maritime du Saint-Laurent a rendu possible une telle répartition, en même temps qu'un tel trafic en justifiait l'existence, en partie tout au moins. Néanmoins, les 300 millions de dollars investis par l'*Iron Ore Company* dans cette aventure, servent maintenant de catalyseur à d'autres initiatives.

Si, en fonction des travaux déjà entrepris, les mines de Schefferville peuvent encore atteindre une production maximum de 20 millions de tonnes, l'*Iron Ore* a dès maintenant commencé à aménager un autre bassin au lac Carol dans la région du lac Wabush, à peu de distance du chemin de fer. Il s'agit ici, cependant, d'un minerai dont le teneur est de 37 p.c. seulement. Il sera donc nécessaire de le concentrer avant l'expédition. Après des dépenses de 150 millions de dollars, la production commencera en 1962 ou 1963, et atteindra 6 millions de tonnes de concentrés.

Les résultats actuels et les projets à courté échéance de l'*Iron Ore* font donc, dès à présent, apparaître un ensemble minier de l'importance de celui de la Suède. Le rapprochement peut sembler assez incongru. Il est nécessaire pour qu'on puisse saisir toute la portée de cette exploitation.

Mais ce n'est là qu'un exemple de possibilités de la région: Plus à l'Ouest, dans le géosynclinal du Labrador, la *Quebec Cartier Mining* a découvert et s'est réservé plusieurs gisements (répartis entre le lac Jeannine, le mont Reid et le mont Wright) de minerai à basse teneur (30 p.c.); elle a déjà construit deux villes (à la mine: Gagnonville, et au port, Port-Cartier), un chemin de fer (193 milles) et a entrepris la construction d'un concentrateur d'une capacité de 8 millions de tonnes de minerai à 66 pour cent, exigeant l'ex-

traction de 20 millions de tonnes par an. Le coût des travaux d'aménagement sera, semble-t-il, de 300 millions de dollars et la production doit commencer en 1961.

D'autres travaux sont entrepris pour mettre en exploitation le district du lac Wabush, à 42 milles du chemin de fer de l'*Iron Ore*. On a démontré dans cette région l'existence d'au moins 1.5 milliard de tonnes de minerai de fer dont la teneur est de 36 à 38 p.c. Un embranchement est en voie de construction qui atteindra le chemin de fer principal au mille 224. La production prévue ne semble pas avoir été fixée mais serait de 5 à 10 millions de tonnes.

Les projets de construction en cours laissent donc prévoir que d'ici cinq ou six ans, les expéditions totales en provenance de la partie centrale ou méridionale du géosynclinal du Labrador atteindraient plus ou moins 40 millions de tonnes de minerai à haute teneur ou de concentrés (si la demande internationale est suffisamment active) soit 10 p.c. environ de la production mondiale actuelle. Il se sera produit dans cette région, et dans le commerce mondial du minerai de fer, une révolution analogue à celle que la découverte du pétrole au Moyen-Orient a provoquée, il y a plusieurs années.

Encore l'exploitation de ces gisements ne touche-t-elle qu'une fraction des ressources disponibles. Les explorations et les projets d'exploitation sont très nombreux. C'est ainsi, par exemple, que plusieurs sociétés ont reçu des concessions dans la partie septentrionale de la fosse du Labrador. Sur une distance de 250 milles, on a découvert plusieurs gisements et démontré qu'il y avait là largement plus de 3 milliards de tonnes de minerai dont la teneur est de 25 à 45 p.c., la majeure partie étant cependant d'une teneur de 35 à 38 p.c. Du nord au sud s'échelonnent les propriétés de *Quebec Explorers*, *International Iron Ore*, *Oceanic Iron Ore*, *Atlantic Iron Ore* et *Consolidated Fenimore Iron Ore*.

L'exploitation de ces gisements pose des problèmes très différents de ceux auxquels ont à faire face les entreprises situées plus au sud. La teneur du minerai est plus faible que celle du minerai de l'*Iron Ore* et exigera des opérations de concentration. Si, d'autre part, l'exploitation à ciel ouvert est facile, le climat — encore que moins dur qu'on ne le croit — va créer des problèmes de toutes espèces, le sol étant gelé jusqu'à 200 pieds de profondeur.

Le gisement de la société *Atlantic Ore* sera vraisemblablement le premier à être exploité et servira de champs d'expérience aux autres sociétés. Les travaux d'exploration sont terminés et les estimés comportent des dépenses préalables de l'ordre de 200 millions de dollars.

L'évacuation du minerai se ferait grâce à la construction d'un port dans la baie Hopes-Advance, à 25 milles du gisement, où l'on peut construire des quais en eau profonde.

Il est probable que les débouchés de ce minerai seraient exclusivement localisés en Europe. La distance de la baie d'Ungava à Rotterdam n'est, en effet, que de 2,570 milles, contre 2,245 milles du même point à Philadelphie. Il reste cependant que la baie d'Ungava est encombrée ou bloquée par la glace flottante plusieurs mois par an et que, dans ces conditions, l'évacuation pose divers problèmes. On a suggéré, pour les pallier, deux solutions. La première consisterait à faire construire des navires de 70 à 72 milliers de tonnes qui transporterait le minerai directement en Europe. La seconde consisterait à utiliser de petits navires rapides de 4,000 tonnes qui feraient la navette en deux jours entre le Groenland et l'Ungava. Les stocks accumulés au Groenland seraient alors expédiés vers l'Europe pendant les autres mois de l'année.

Il est encore beaucoup trop tôt pour savoir quelle solution sera adoptée ou même si ces gisements septentrionaux seront mis en exploitation dans un avenir prochain. On notera, cependant, qu'au terme de la concession obtenue du gouvernement de la province de Québec, l'entreprise *Atlantic Iron Ore* doit commencer l'extraction au moins d'une section de son gisement au cours de 1962.

Deux autres gisements de minerai de fer ont, enfin, été découverts dans la province de Québec, et leur exploitation doit débiter à plus ou moins brève échéance. Il s'agit d'abord de celui de la rivière Great-Whale qui est, semble-t-il, le plus considérable des dépôts connus de magnétite. Il recèle un milliard et quart de tonnes de minerai dont la teneur varie de 38 à 40 p.c. L'exploitation de ce gisement à ciel ouvert semble possible et les conditions climatiques de la région ne sont pas d'une rigueur particulière. Le gisement est localisé à 45 milles de la baie d'Hudson: un chemin de fer et un port devront donc être construits. On ne voit pas

encore très bien de quel côté se ferait l'évacuation du minerai. La réfection du port de Moosenee, au fond de la baie James, facilitera le transport du minerai vers les aciéries du Canada et des États-Unis, encore que les distances du transport ferroviaire soient telles qu'on peut valablement se demander si un minerai, même concentré, pourrait être livré au Sud à des prix qui soient concurrentiels. La seconde solution serait de l'évacuer par le Nord. À cet égard, cependant, et si telle était la solution finalement adoptée, les minerais de Great-Whale devraient entrer en concurrence avec ceux de la baie d'Ungava qui seraient eux-mêmes plus rapprochés des marchés. Le gisement de la rivière Great-Whale — comme d'ailleurs celui des îles Belcher — pose un problème de transport à l'égard duquel on ne peut guère que présenter des conjectures¹.

Le second gisement important est situé au lac Albanel. Il est connu depuis fort longtemps mais il n'a donné lieu à des projets précis que récemment. L'intérêt porté à ce gisement depuis quelque temps illustre bien le principe du développement graduel des régions nordiques, plutôt que le développement par poussées spectaculaires en pleine région désertique. Le lac Albanel est, en effet, situé à 80 milles au nord-ouest de Chibougamau. Une fois les mines de cuivre établies pour cette région, un chemin de fer fut construit pour la relier au lac Saint-Jean et donc au port maritime de Port-Alfred. Du coup les gisements du lac Albanel cessaient d'être à des distances considérables des centres habités, et un simple embranchement du chemin de fer existant suffisait à assurer l'exploitation du minerai de fer. Les chemins de fer nationaux ont garanti la construction de cet embranchement et rien ne peut donc empêcher la mise en exploitation du gisement. Plus de 200 millions de tonnes de minerai ont été repérés sur trois des dix-neuf propriétés où du fer a été découvert. On étudie l'établissement d'une usine d'une capacité de 3 millions de tonnes par an de minerai concentré. On a d'autre part annoncé la construction d'un complexe sidérurgique dans la région du Saguenay. Si ce projet aboutit, et qu'une entente est faite avec *Albanel Minerals*, le moins important de tous les gisements, l'un des moins riches, sera aussi

1. La découverte d'un gisement au sud de celui de *Great Whales*, par la *Ducan Range Iron Ore*, présente le même problème d'évacuation. D'ailleurs l'exploitation de ce gisement est encore loin d'être envisagée.

celui qui fournira la contribution la plus importante à l'économie canadienne. Il est, en effet, notoire que de tous les gisements dont on vient de faire état, c'est le seul dont l'exploitation n'aurait pas été faite à peu près exclusivement aux fins d'alimenter le commerce d'exportation et ait donné lieu, dès la mise en œuvre des travaux préliminaires, à l'élaboration de projets corollaires de traitement du minerai dans le pays d'origine.

Quoi qu'il en soit, on peut d'ores et déjà dégager certains traits généraux de l'exploitation du minerai de fer dans la province de Québec.

a) Les réserves disponibles semblent énormes et dépassent sûrement 5 ou 6 milliards de tonnes. Ceci fait du Nouveau-Québec une des toutes premières réserves mondiales de ce minerai. Dans l'hémisphère occidental, il n'y a guère que les gisements du Brésil et du Venezuela qui puissent lui être comparés.

b) Contrairement à ce que l'on a affirmé pendant longtemps, la teneur en fer du minerai est très inégale et est rarement très élevée. La teneur de la plupart des minerais est de 35 à 55 p.c., mais surtout de 35 à 40 p.c. Un tel état de chose aurait pu retarder considérablement le développement de la région (à l'exception de Schefferville) si deux événements majeurs ne s'étaient produits.

En premier lieu, l'appauvrissement des réserves aux États-Unis a obligé les compagnies américaines à chercher ailleurs. Encore doit-on remarquer que ce facteur n'aurait pas été en lui-même suffisant. Rien n'empêchait les compagnies américaines de concentrer la majeure partie de leurs capitaux en Amérique du Sud. Effectivement, on doit noter que le Venezuela occupe dans les importations américaines la même place que le Canada, et que les deux bassins ont été développés en même temps.

En second lieu, une transformation radicale dans la technologie de la sidérurgie fait que les opérations de bonification du minerai sont de plus en plus fréquentes. Alors qu'en 1953, 30 p.c. du minerai du Minnesota était bonifié, plus de la moitié subit maintenant un traitement de ce type et le pourcentage continue de croître. La concentration nécessaire de la plus grande partie des minerais du Québec ne présente plus les aspects défavorables qu'une telle opération aurait eus il y a quelques années. Il semble, en tout

cas que seul le gisement de l'*Iron Ore Company* se prête à une expédition directe et n'exige pas une concentration préalable:

c) Les voies d'évacuation du minerai du Nouveau-Québec rayonnent dans toutes les directions. Le golfe du Saint-Laurent, la baie d'Ungava, la baie d'Hudson et le lac Saint-Jean vont servir de voie de transport au minerai. Ceci implique la construction de voies de chemin de fer plus ou moins longues reliant divers points de l'hinterland aux côtes et la construction de plusieurs ports.

L'exploitation du minerai de fer ne va donc pas provoquer l'apparition de quelques centres urbains de taille importante, mais la multiplication de petits centres très dispersés. On ne pourra obtenir les importantes économies de taille dont les exploitations américaines du Minnesota ont pu jouir pendant toute leur existence. La seule possibilité d'intégrer les exploitations ou tout au moins plusieurs exploitations du Nord du Québec serait de prolonger la voie ferrée de Sept-Îles à Schefferville jusqu'à la baie d'Ungava. Nous reviendrons plus loin sur cette question.

* * *

L'histoire de l'extraction du minerai de fer de la fosse du Labrador est donc proprement stupéfiante. On ne peut guère lui comparer que celle du développement de l'extraction du pétrole et du gaz au Sahara. Dans un cas comme dans l'autre, les gisements exploités se trouvent localisés dans de vastes régions désertiques, très loin des centres de consommation et des voies de transport établies. Dans un cas comme dans l'autre, la mise en exploitation s'est faite très rapidement, en quelques années à peine, et les centres de production ainsi constitués ont atteint presque tout de suite un rang très élevé dans l'ordre de la production mondiale.

À ces données générales s'arrête cependant la comparaison. Autant qu'il a été possible de le faire, le gouvernement français a accordé la priorité aux capitaux nationaux, et n'a autorisé la participation des consortiums étrangers que dans le cadre de règlements précis. Les débouchés du pétrole du Sahara seront d'abord en France, et secondairement ailleurs.

Au contraire, l'extraction du minerai de fer de l'Ungava a été faite jusqu'ici par des capitaux américains et la destination du

minerai est presque exclusivement étrangère. L'intervention des pouvoirs publics canadiens s'est limitée:

- a) au niveau provincial, à exiger une redevance dont le montant, a-t-on dit, est beaucoup trop faible. Il n'y a pas lieu de s'engager ici dans ce débat;
- b) au niveau fédéral, à fournir les moyens de transport nécessaires à l'évacuation du minerai. La construction de la Voie maritime du Saint-Laurent et les quais du port de Sept-Îles en sont les exemples essentiels.

Un article publié dans cette revue faisait état de certaines anomalies qui sont apparues en raison de la politique suivie: en particulier, il serait impossible, ou à peu près impossible, pour les entreprises sidérurgiques canadiennes de s'approvisionner dans l'Ungava, en raison des besoins des entreprises sidérurgiques américaines qui, ayant engagé les fonds, exigent de recevoir la matière première. D'ailleurs, une partie du minerai serait-elle disponible pour les aciéries canadiennes que le produit leur serait vendu au prix de base du lac Érié, calculé de façon à maintenir dans une situation rentable les gisements en voie d'épuisement du lac Supérieur. Le minerai de l'Ungava, aussi bon marché soit-il, ne doit pas contribuer à éliminer les gisements américains du Messabi avant qu'ils ne soient épuisés.

Il y a là un phénomène de domination d'une économie par une autre, qui est profondément troublant dans sa simplicité et ne peut être résolu que si, dans le sillage des grandes entreprises américaines, les entreprises canadiennes s'engagent elles-mêmes dans l'extraction du minerai.

Déjà plus d'une cinquantaine de compagnies ont commencé la mise en valeur ou l'exploration de gisements reconnus. Ces compagnies sont, pour la plupart, des entreprises contrôlées par d'autres, qui le sont à leur tour par d'autres encore. Répondre à la question que nous venons de soulever, c'est donc essentiellement étudier le contrôle de ces compagnies. Ce qui peut sembler à première vue une simple étude financière est, à toute fin pratique, la clef de l'orientation actuelle de l'Ungava. Le travail à effectuer n'est pas simple, les combinaisons financières faisant foi de l'imagination débridée de leurs promoteurs. Il est donc inutile de

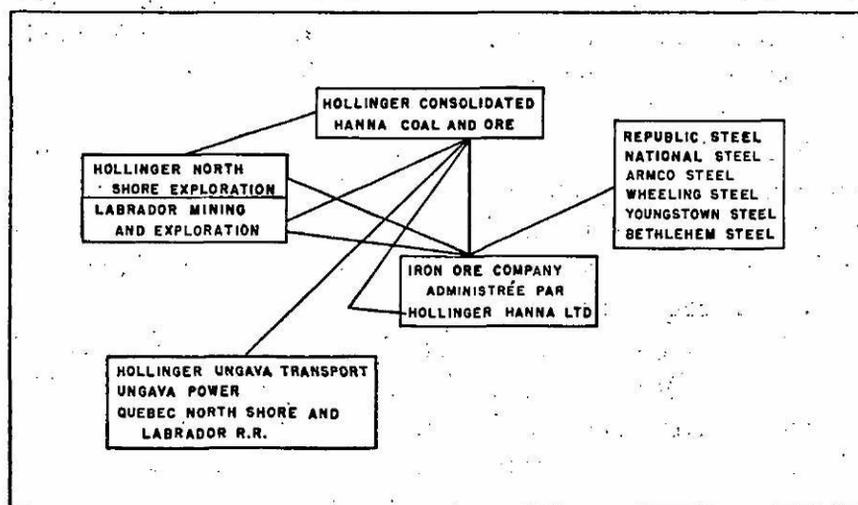
décrire en détail chacune des liaisons entre les compagnies; mais utile d'en faire ressortir le cadre de façon à déterminer où sont localisés les centres de décision.

Trois groupes de toute première taille ont commencé à produire ou sont sur le point de le faire. Il s'agit de l'*Iron Ore Company*, du groupe *Wabush-Javelin*, et de la *Quebec Cartier Mining*.

a) En 1943, deux entreprises: *Hollinger Consolidated Gold Mines* et *M. A. Hanna Company*, de Cleveland, achètent les concessions de la *Labrador Mining and Exploration*, et fondent la *Hollinger North Shore Exploration*. La décision de mettre le bassin en exploitation amène alors la fondation de l'*Iron Ore Company*, à laquelle participent plusieurs grandes aciéries américaines, et la *Hollinger-Hanna*, qui sera chargée d'administrer l'*Iron Ore Company*. Plusieurs autres sociétés sont fondées pour prendre en charge les services de transport et l'électricité.

Sous forme de diagramme, la situation actuelle se présente ainsi, les traits impliquant le contrôle d'une entreprise par une autre.

Diagramme I



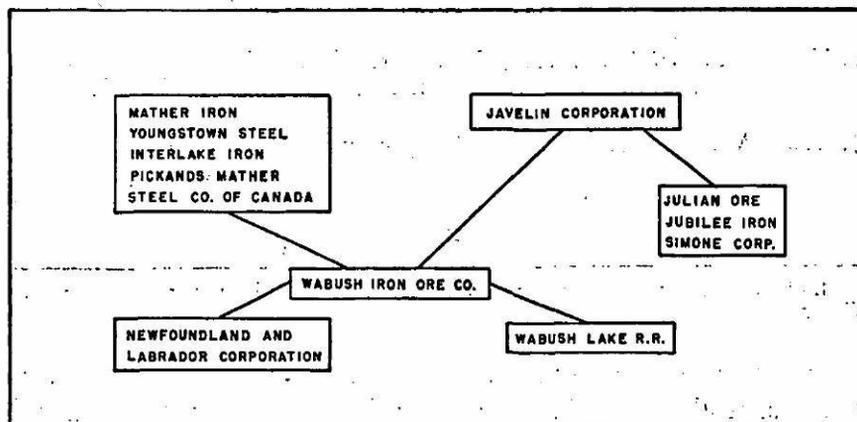
On remarquera que toutes les aciéries en cause sont américaines, y compris *Hanna*. Quant à *Hollinger*, qui, avant l'organisation du consortium ne faisait pas partie du complexe sidérurgique, la location de ses concessions, ses entreprises auxiliaires et ses intérêts dans l'*Iron Ore* ne lui laisse aucune liberté de manoeuvre.

b) Le second groupe a trouvé son origine dans les concessions de la *Newfoundland and Labrador Corporation* qui en céda une partie à la *Canadian Javelin*. Cette compagnie, devenue depuis *Javelin Limited*, fut incapable de financer l'exploitation et céda ses droits à un groupe d'intérêts sidérurgiques. De cette cession sortit la *Wabush Iron*. La *Wabush Lake Railway* est chargée de construire un embranchement de 42 milles qui rejoindra la voie ferrée de la *Quebec North Shore and Labrador R.R.* *Javelin* n'a plus qu'un intérêt de 10 p.c. dans ces deux compagnies. Elle renonce à tout droit de regard sur les ventes de minérai en Amérique du Nord, mais reçoit l'agence exclusive des ventes ailleurs dans le monde.

D'autre part, *Javelin Limited* avait réussi à acheter la *Newfoundland and Labrador* en 1957. L'année suivante, la *Wabush Iron* se saisit du contrôle. *Javelin* gardait cependant le contrôle de trois sociétés minières. Il semblerait, cependant, que le contrôle de *Javelin* soit enfin passé aux États-Unis au début de 1959.

À la fin de ces multiples tribulations, le diagramme du consortium se présente ainsi:

Diagramme II



Une seule aciérie canadienne apparaît à ce tableau, la *Stelco*. Par contre, la *Wabash Iron Ore* non seulement est administrée par *Pickands Mather*, mais cette compagnie américaine dispose de l'agence exclusive des ventes en Amérique du Nord.

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

c) Le troisième groupe présente l'étonnante particularité d'être extrêmement simple. La *Cartier Mining* est une filiale de la *United States Steel Corporation*; elle construit, ainsi qu'on l'a indiqué plus haut, ses propres installations (Gagnonville), son propre chemin de fer, et sa ville portuaire (Port-Cartier).

Ces trois groupes ont concentré leurs opérations dans la partie centrale et méridionale de la fosse du Labrador. Ils ne sont évidemment pas les seuls à être intéressés à ces gisements, les plus riches et les plus accessibles qui aient été jusqu'à maintenant découverts. Plusieurs compagnies qui n'apparaissent pas aux diagrammes précédents détiennent des terrains et y font d'actives prospections:

Compagnie ¹	Contrôlée par:	Remarques
1. <i>Bellechasse Mining</i>	Indépendante	A cherché à vendre à <i>Pickands Mather</i> , qui a refusé.
2. <i>Consolidated Fenimore</i>	" "	—
3. <i>Consolidated Morrison</i>	" "	—
4. <i>Midway Ore</i>	<i>Pickands Mather</i>	—
5. <i>Mount Wright Iron Mines</i>	Indépendante	Il n'est pas encore assuré que les propriétés aient une valeur.
6. <i>Normandville Mining</i>	<i>Jones & Laughlin</i> (Pittsburg)	Option pour s'associer à <i>Cleveland Cliffs</i> .
7. <i>Roxton Mining</i>	Indépendante	Il ne semble pas que des quantités importantes de minerais aient été trouvées.

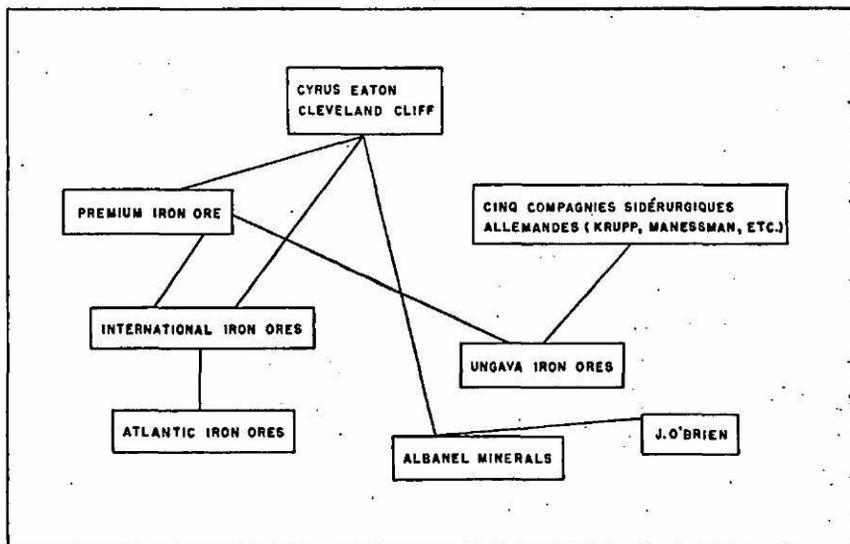
1. On ne fait pas état de *Consolidated Bellekeno Mines* pour laquelle aucun renseignement n'est disponible.

Plusieurs de ces compagnies sont canadiennes. Il faut remarquer, cependant, qu'elles sont pour la plupart des entreprises à caractère spéculatif, sans appui financier important, dont la tâche se limite à découvrir du minerai au voisinage des grandes sociétés et à leur vendre le terrain une fois la découverte assurée. Aucune des compagnies indépendantes n'est reliée, à l'heure actuelle, aux entreprises sidérurgiques canadiennes.

Le minerai de fer dont on constate la présence ailleurs dans la province de Québec est aux mains d'intérêts les plus divers.

Le plus important de tous est le groupe Cyrus Eaton, de Cleveland. Étant souvent associé à la Compagnie *Cleveland Cliffs*, il est présenté avec elle dans le diagramme qui suit:

Diagramme III



C'est ce groupe qui sera responsable du développement éventuel de l'extraction à l'extrême nord de la province de Québec; dans la baie d'Ungava. Il dispose, en outre, associé aux intérêts O'Brien d'Ottawa, des gisements du lac Albanel.

Plusieurs groupes sidérurgiques américains sont représentés dans l'exploration ou l'exploitation des autres gisements:

- *Jones & Laughlin* (Pittsburg) contrôle un gisement à Chibougamau;
- *Oglebay Norton* (Cleveland) contrôle *Altin Rufner* (sud de la baie James);
- *Kennecott Copper* et *New Jersey Zinc* contrôlent *Quebec Iron and Titanium*.

Enfin des intérêts anglais ont acheté plusieurs concessions ou propriétés:

- *Rio Tinto* contrôle *Oceanic Iron Ore* (sur la baie d'Ungava);

— La Banque Rothschild contrôle la *British Newfoundland Exploration*.

Ce dernier groupe limite cependant son activité au Labrador et à Terre-Neuve.

Quelle place est occupée dans toute cette immense région par les entreprises canadiennes? À une exception près, elle est bien mince. On trouve, comme toujours les petites entreprises de prospection qui cherchent un gisement et le vendront si elles le trouvent (*Chesbar Chibougamau, Nordeau, Halmon, etc. . .*). D'autres cherchent à trouver le moyen d'exploiter les sables ferrugineux du golfe (*Burex, Oliver, ou Aconic*), et ont peut-être des chances d'aboutir si le groupe belge *Sogemines* accepte de s'y intéresser.

Le seul groupe canadien important dans toute cette région, *Great Whale Iron*, dispose de très vastes gisements de minerai à basse teneur (37 p.c.) qui pourrait être concentré et expédié par un port de la baie d'Hudson. La compagnie a été fondée par *Belcher Mining Corporation*, associée à *Wright Hargreaves Mines* et *Malartic Gold Fields*. *Belcher* est, à son tour, contrôlé par *Little Long Lac*, alors que les deux autres compagnies sont contrôlées par *Lakeshore Mines*.

Les gisements de la rivière *Great-Whale* sont les seuls qui auront été développés par des intérêts canadiens, si jamais ils le sont. Nous avons constaté d'autre part que la *Steel Company of Canada* avait des intérêts dans la *Wabush Iron Ore*. À toutes fins pratiques, ces deux initiatives représentent la totalité de la collaboration des entreprises nationales au développement de l'exploitation du minerai de fer.

* * *

Aussi importantes que soient les découvertes du minerai de fer, ce ne sont pas les seules qui aient été faites dans le Nouveau-Québec depuis un certain nombre d'années.

C'est ainsi, par exemple, que la découverte d'une « bande » de nickel à travers la péninsule de l'Ungava, soit de la baie *Wakeham* sur la baie d'Ungava au cap *Smith* sur la baie d'Hudson, a attiré pendant quelque temps une attention considérable. En 1957

seulement, dix millions de dollars ont été dépensés pour l'exploration et le sondage des gisements. À un moment donné, 22 compagnies (ou tout au moins 22 sociétés ou prête-nom) étaient engagées dans la prospection.

Depuis, il a fallu déchanter. Dans bien des cas la teneur en nickel était trop basse compte tenu du prix du métal et du coût d'exploitation à de semblables latitudes, ou bien encore les réserves étaient trop faibles. C'est ainsi que le gisement dit prometteur de *Raglan Nickel Mines*, dont l'exploration avait été entreprise par *Asarco* (filiale de l'*American Smelting and Refining Company*), a été abandonné. Les autres sociétés dont les découvertes avaient semblé les plus importantes (*International Nickel*, *Le Moyne Ungava Mines* et la *Compagnie minière de l'Ungava*) n'ont guère fourni de nouvelles de leurs explorations depuis deux ans.

D'une façon générale d'ailleurs, on comprend que l'enthousiasme initial ait considérablement fléchi. Nous avons vu dans un article précédent que l'*International Nickel* a ouvert un nouveau gisement dans le nord du Manitoba, à Thomson. Il s'agit là d'une augmentation majeure de la capacité de production, au moment même où la pénurie mondiale de nickel est à peu près disparue et où les grandes entreprises disposent d'excédents de capacité. Il faudrait alors, pour que l'exploitation soit entreprise dans la péninsule de l'Ungava, que les gisements aient une teneur exceptionnelle ou une abondance sans précédent. Il ne semble pas que ce soit le cas, et il est donc probable que pendant des années encore ces gisements restent à l'état de réserve.

La deuxième découverte récente va donner lieu, au contraire, à une exploitation très rapide. Il s'agit des gisements découverts dans la région du lac Mattagami. Le district minier dont il s'agit s'étend sur 40 milles environ du nord au sud et sur 100 milles de l'est à l'ouest. Il est situé au nord d'Amos et de Senneterre, et il est vraisemblable qu'une ligne de chemin de fer reliera éventuellement cette région à la ligne principale qui va de l'Abitibi à Chibougamau.

Sans doute ce gisement est-il situé tout juste sur la limite méridionale que nous avons assignée à notre étude. Néanmoins l'isolement de la région par rapport au reste de la Province (il

n'y a encore qu'un chemin d'hiver qui l'atteigne) en justifie la localisation dans le Nouveau-Québec.

On a trouvé au lac Mattagami des minerais de zinc et de cuivre auxquels sont alliés un peu d'or et d'argent. La société principale, celle dont les travaux miniers proprement dits doivent commencer cette année, est la *Mattagami Lake Mines*, constituée par la *Mattagami Syndicate*, qui comprend six compagnies dont le groupe *Noranda-McIntyre — Canadian Exploration*.

D'autres compagnies détiennent aussi des terrains dans cette région, parmi lesquelles la *New Hosco Mines* dont les titres ont donné lieu à un certain moment à la plus frénétique spéculation boursière que l'on ait connue depuis des années.

On a formé le projet de construire au lac Mattagami le premier four à fusion du zinc dans l'Est du Canada. Le projet est cependant lié aux possibilités d'exportation aux États-Unis. Les quotas imposés par ce pays aux ventes de zinc et de plomb ont déjà considérablement ralenti la production de ces métaux au Canada, et il n'est pas impossible que l'avenir immédiat de la région minière du lac Mattagami en soit temporairement affecté.

Ajoutons, pour terminer, qu'un nouveau gisement minier vient d'être découvert au lac Frotel; il est encore beaucoup trop tôt pour déterminer l'importance de la découverte et ses possibilités d'exploitation. On sait seulement que les minerais rencontrés contiennent du cuivre, du nickel ou du zinc. Le lac Frotel est situé à 50 milles au nord de Chibougamau.

* * *

Cette vue d'ensemble des développements miniers du Grand-Nord de la province de Québec fait donc apparaître trois phénomènes différents.

1- L'expansion graduelle vers le Nord de l'exploitation de minerais plus ou moins semblables à ceux de l'Abitibi et de Chibougamau.

2- L'exploitation intensive de minerai de fer d'abord dans le géosynclinal du Labrador et éventuellement dans plusieurs autres régions.

3- À l'extrême nord, la découverte et, semble-t-il, la mise en réserve de gisements étendus, sinon importants de minerais de nickel.

Sans doute une telle description ne peut-elle et ne cherche-t-elle pas à être complète. Elle n'en contient pas moins les traits essentiels de la situation présente.

Cette situation laisse déjà prévoir une modification radicale de la plus grande partie, géographiquement parlant, de la province de Québec.

En raison même des énormes distances entre les gisements et les centres habités, ces événements récents remettent en cause toute la politique des transports sur une immense superficie. Sans doute peut-on poser en principe que des modifications apportées à une telle politique débordent le rôle d'un seul gouvernement et que les intérêts provinciaux conçus dans un sens trop étroit ne peuvent que provoquer des politiques erronées. Il n'en reste pas moins que le problème est posé et doit être résolu.

Il y a manifestement deux grands axes de transport qui sont apparus au Nouveau-Québec. Le premier relie maintenant l'Abitibi au lac Saint-Jean, c'est-à-dire l'hinterland le plus reculé de la province de Québec à un port de mer, en opposition radicale à l'axe traditionnel qui faisait que le seul débouché de l'Abitibi fût vers le Sud, par les chemins de fer de l'Ontario. Ce nouvel axe, dont la cause immédiate a été l'ouverture des gisements de Chibougamau, va maintenant se diversifier soit vers le lac Albanel soit vers la région de Mattagami, c'est-à-dire vers de nouvelles exploitations minières, alors que, en même temps, il servira à ouvrir des régions forestières importantes, mais encore vierges.

Deux extensions majeures de cet axe peuvent être envisagées. La première, celle qui a soulevé le plus d'intérêt, consisterait à prolonger le chemin de fer du lac Saint-Jean jusqu'à la Côte-Nord. Dans la mesure où la navigation d'hiver s'établirait dans le golfe du Saint-Laurent d'une façon définitive, un port libre de glace toute l'année serait alors rendu disponible pour toutes les régions minières et forestières qui s'étendent de l'Abitibi jusqu'au lac Saint-Jean et pour le complexe industriel du Saguenay.

Il est probable que si des ressources minières ou forestières importantes avaient été découvertes quelque part entre Chicou-

timi et Baie-Comeau, cette extension serait déjà en voie de réalisation.

Dans les conditions actuelles, il semble qu'il faudra attendre le développement intensif de l'hinterland et la construction d'un centre sidérurgique au Saguenay avant que ce projet n'aboutisse.

La seconde extension du réseau est plus aléatoire et plus douteuse. Il s'agit de l'accès par chemin de fer à la baie James. L'idée n'est pas nouvelle. Dès le tournant du siècle, Henry O' Sullivan avait étudié divers tracés pour le compte du gouvernement provincial. Plus récemment, en 1952, une compagnie a été enregistrée sous le nom de *Montreal and James Bay Railway* (la plupart des projets élaborés visent à relier la métropole à la baie James et non pas à relier un port de la baie James à l'axe Abitibi-Lac-Saint-Jean).

Il est vraisemblable que si le minerai de fer de Great-Whale ou des îles Belcher était extrait, de tels projets attireraient davantage d'intérêt. Il faudrait encore démontrer cependant l'utilité ou la rentabilité d'un transfert vers Port-Alfred et Baie-Comeau ou bien vers Montréal.

Le deuxième grand axe de transport est celui du géosynclinal du Labrador. Il est maintenant formé de deux lignes de chemin de fer grossièrement parallèles (celle de la *Quebec Cartier Mining* et celle de l'*Iron Ore Co.*). Lorsque toutes les projections envisagées auront été réalisées, la totalité de la partie centrale et méridionale du géosynclinal sera desservie par des chemins de fer privés d'une longueur d'au moins 700 milles. Il restera à savoir si le chemin de fer principal de Schefferville sera continué jusqu'à la baie de l'Ungava. Le problème est de taille. On peut, en effet, se demander si un minerai, même concentré, peut porter le coût de transport par rail sur une distance de 650 milles environ et ne pas coûter beaucoup trop cher une fois arrivé au port de Sept-Îles. Il y a là cependant une décision qui relève exclusivement des compagnies exploitantes et dont l'État ne peut influencer l'issue qu'en déterminant le montant des dépenses qu'il est prêt à engager dans la construction du port de la baie Hopes-Advance.

La politique des transports de l'État va cependant être déterminante lorsqu'il s'agira de trancher les conflits qui sont apparus pour déterminer de quelle façon cette région serait reliée au Sud.

Trois projets existent à cet égard. Le premier consiste à favoriser la liaison de la Côte-Nord à la rive sud du Saint-Laurent, la seconde à favoriser l'interpénétration de la région du Saguenay et de la Côte-Nord, la troisième à assurer une liaison facile de la Côte-Nord et de la ville de Québec. La première solution postule l'aménagement de la navigation d'hiver. La seconde implique soit la construction d'une route soit le prolongement du chemin de fer qui vient d'Abitibi. La troisième a déjà donné lieu à la construction presque terminée d'une route du littoral de la Côte-Nord et le réaménagement du système de traversier sur le Saguenay. La construction d'un pont à Baie-Sainte-Catherine ou dans les environs serait la clef de voûte, coûteuse, de cette troisième solution.

On peut évidemment chercher à poursuivre les trois objectifs en même temps, et la diversité des intérêts et des autorités publiques qui sont impliqués laisse croire que la tentative sera faite de procéder dans les trois directions en même temps. Encore faudrait-il être assuré que cette multiplicité des plans n'en garantira pas la faiblesse.

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