

Outre le minerai de fer, des affleurements de minerai de manganèse et de plomb, de zinc et de cuivre ont été découverts sur les concessions. Ces minerais, il va sans dire, valent beaucoup plus, par tonne, que le minerai de fer; si on en reconnaît en quantité exploitable, ils constitueront un apport très précieux à la nouvelle région minière. Le minerai de manganèse est très recherché au Canada et aux États-Unis car on n'en a pas encore découvert en quantité appréciable en Amérique.

Parmi les trois catégories de minerai de fer, le manganésifère est probablement le plus recherché. Il fournit, sous forme commode et économique, le manganèse nécessaire à la production de gueuses de fonte. Le minerai propre au bessemer, pauvre en phosphore, commande un prix plus élevé que le minerai impropre au bessemer.

Conditions d'exploitation.—En général, les conditions d'exploitation sont bonnes. Comme on l'a dit, des tunnels percés dans la partie centrale de deux des massifs permettront de transporter facilement à la pelle le minerai, une fois celui-ci dégagé au moyen de trous de mine largement espacés. Les puits initiaux étant situés au-dessus du niveau de la vallée, on pourra y accéder par des voies à niveau sans avoir à pratiquer le pompage; les frais de wagons à minerai seront donc réduits au minimum durant quelques années.

Le régime climatérique de cette région durant la saison d'expédition est à peu près le même que celui du nord du Minnesota, bien que la latitude de la première soit environ 500 milles plus au nord ou presque la même que celle d'Edmonton (Alb.). Le transport à partir de la mine ne se fera que durant six mois de l'année parce que le froid hâtif et tardif ferait geler le minerai dans les wagons. Les expéditions par eau à partir de Sept-Îles seront possibles durant une période plus longue, le climat du littoral étant beaucoup moins rigoureux. En hiver, les conditions sont probablement plus rigoureuses qu'au Minnesota; des vents constants accumulent de hauts banes de neige dans certaines des vallées, mais il n'y a aucune raison de croire que la vie aux mines du Labrador sera différente de celle de n'importe quel autre camp minier bien dirigé du nord du Canada. Tout probablement, le personnel qui y séjournera durant l'hiver sera relativement peu nombreux.

Transport.—Jusqu'à maintenant, le seul moyen d'accès aux gisements du Labrador a été l'avion. Une filiale a été constituée pour s'occuper de faire circuler des avions Dakota entre le chemin de fer à Mont-Joli, sur la rive sud du Saint-Laurent, et l'aéroport de Knob-Lake dans la région du minerai de fer. Des avions plus petits servent au transport des équipes de prospecteurs et de géologues au sein même des concessions.

Toutes les fournitures et tout l'équipement, y compris les camions, les foreuses et les bulldozers, ont été transportés par avion. Une route d'hiver est en voie d'aménagement qui servira à la construction du chemin de fer lorsqu'elle commencera.

Une emprise ferroviaire de 350 milles de long a été arpentée à partir du port de Sept-Îles jusqu'à la principale zone de minerai, aux environs de Burnt-Creek. A travers les cent milles de terrain accidenté donnant sur le Saint-Laurent, la ligne projetée suit la rivière Moisie et ses tributaires. Le reste de la route traverse une zone relativement plate, d'une élévation de 1,500 à 1,800 pieds, et ne présente aucune difficulté spéciale. Le profil est bon sur tout le parcours et permet ainsi à de longs convois d'y circuler à un minimum de frais.