

en lavant le gravier à la batée, d'énormes dragues hydrauliques sont aujourd'hui à l'œuvre; de fait, cette région a été si féconde, qu'un ruisseau, le Bonanza, a subi trois exploitations successives. Les gisements de métaux communs de Mayo et de Keno-Hill furent rapidement mis en valeur sous la poussée des prix élevés. C'est aussi ce qui amena l'entrée en production des mines les plus riches du champ aurifère de Yellowknife. L'extraction de minerai radioactif au Grand lac de l'Ours fut stimulée lorsque l'uranium, jusqu'alors un sous-produit de la production du radium, est devenu d'importance capitale comme source d'énergie atomique.

Bien que tout cela fût très satisfaisant, il ne faisait aucun doute que les véritables possibilités du Nord canadien ne pouvaient se réaliser que par l'exploitation de nouveaux champs, qui y sont du reste fort nombreux. Les gens qui y travaillent l'ont compris, comme le révèle la saine répartition de l'activité, depuis 1946, entre les trois phases classiques de l'entreprise minière: prospection, traçage et production. Inspirés par l'œuvre de pionnier des géologues et topographes de l'État, des centaines de prospecteurs ont envahi les terres du Nord, jalonnant les régions d'où ils espèrent voir un jour surgir la richesse.

Transport.—Toute grande augmentation de la production minérale dans le Nord devra s'appuyer sur des services de transport plus étendus et moins coûteux. Il faut des moyens de transport, d'abord pour découvrir les gisements de minerai, puis amener l'outillage de traçage, et, enfin, extraire et expédier le minerai. Actuellement, on se sert de l'avion, du bateau et de l'automobile; le seul chemin de fer est le *White Pass and Yukon*, long de 110 milles et qui relie le port de Skagway, dans l'enclave de l'Alaska, à Whitehorse (Yukon). Un aperçu des services existants aidera peut-être à saisir l'étendue des problèmes à résoudre pour doter le Nord d'un réseau de transport à tarif raisonnable.

De toutes les innovations apportées par le XX^e siècle au Nord canadien, l'avion a sans doute été la plus bouleversante. Il a peut-être rendu ses plus grands services au cours de la phase d'exploration de l'entreprise minière, particulièrement dans les Territoires du Nord-Ouest. Mode de transport assez périlleux au cours des années 1920, alors que l'adresse du pilote et du mécanicien offrait souvent la seule garantie contre le désastre, il est maintenant devenu d'une grande sûreté. Monté sur patins en hiver et sur flotteurs en été, l'avion a peu de difficulté à trouver où se poser dans ce pays semé de lacs et de marécages. Il peut conduire le géologue et le prospecteur à l'endroit voulu, ce qui ajoute des mois à la courte saison de travail. Le voyageur n'a plus à marcher cinquante milles vers l'ouest pour se rendre à dix milles au nord. Et ceux qui désirent travailler au printemps ou au début de l'été n'ont plus à s'embarquer pour le Nord l'année précédente et y passer tout un hiver à attendre.

Dans la deuxième phase de l'activité minière,—le traçage,—l'avion joue un rôle grandissant. A mesure que les pistes d'atterrissage se multiplient, des avions commerciaux de plus en plus gros atteignent les endroits reculés du Nord. Aujourd'hui, une des premières tâches entreprises sur une concession prometteuse est l'aménagement d'une piste d'atterrissage, afin qu'on puisse y transporter l'outillage et l'approvisionnement.

Même dans la dernière phase, la livraison du produit sur le marché,—l'avion est utilisé. Bien que plusieurs produits, comme les métaux communs, ne sauraient être transportés économiquement par avion, certains peuvent l'être. Ainsi, les concentrés d'uranium et d'or ont une telle valeur par rapport à leur poids que le transport aérien est praticable.