

quement politiques, et s'y sont lancés inconsidérément et à l'aveugle parce qu'il est facile de se procurer la preuve qu'on était au fait des renseignements essentiels contenus dans ces rapports. Les plus importants de ces rapports sont celui de Gordon en 1884, 5 et 6, de Wake-man en 1897 et le rapport des levés hydrographiques du capitaine Anderson et d'autres, de 1910 à 1914. Je sais qu'on a tenté quelquefois de déprécier ces rapports. Le préjugé a quelquefois porté les gens à décrier ces rapports, mais je prétends que tout homme qui les étudie loyalement doit admettre leur grande valeur et je dirai, jusqu'à un certain point, leur caractère décisif. La conviction croissante qui s'en dégage, ne laisse pas d'échappatoire. Ils varient quant aux détails mais ils s'accordent presque tous sur les points essentiels. J'estime qu'on peut les considérer dignes de foi et pratiquement complets; comme une sorte de précis de tout ce qui peut se dire en faveur ou à l'encontre de cette route. Je pourrais ajouter que ces rapports ont une autre valeur parce qu'ils comprennent, intercalés dans leur texte, tous les témoignages non officiels disponibles, recueillis pendant une longue période de temps, des capitaines de navires, des fonctionnaires de la compagnie de la baie d'Hudson, et d'autres, qui ont qualité pour parler. Tous ces témoignages se trouvent dans ces rapports.

Après avoir fait une étude précise de ces rapports, la conclusion à laquelle je suis arrivé —et j'espère que mon penchant pour cette route n'a pas influencé mon jugement—est, comme on l'a déjà dit il y a quelques instants, que les mois d'une navigation raisonnablement sûre sont ceux de juillet, d'août, de septembre et d'octobre. Et vraiment dans quelques années favorables vous pouvez ajouter une partie de juin et de novembre. La période de navigation des détroits dépend de l'action des courants arctiques sur la glace, venant de la baie de Baffin qui ferme l'entrée orientale des détroits de la fin de novembre au commencement de juillet. Au début de juillet, habituellement dans la première semaine, la glace se désagrège et permet aux navires d'entrer et la date de cette ouverture ne varie guère. Des rapports qui remontent à deux cents ans, indiquent que la navigation commence généralement dans la première semaine de juillet. Quelquefois des navires peuvent entrer au milieu de juin et l'on peut citer des cas où c'est arrivé. La navigation finit généralement aussi chaque année dans la dernière semaine de novembre à peu près, bien que parfois elle se prolonge en décembre et dans quelques cas jusqu'au commencement de janvier; en réalité une ou deux fois les détroits sont restés ouverts jusque dans

[M. Bird.]

la première semaine de janvier. Tels sont les faits relatifs à la navigation dans les détroits et bien que je pense que dans la partie ouest des détroits la glace du canal de Fox soit un facteur important, pourtant d'après les témoignages on ne peut pas dire que la navigation des détroits dépende de la glace du canal de Fox. Tout ce que vous pouvez dire de la partie est, s'applique aussi à l'ouest. Cela ne signifie pas que la route est telle qu'il n'y aura pas à tenir compte de ses difficultés. Les difficultés sont grandes dans leur genre, mais elles ne sont pas du tout insurmontables. On peut les vaincre.

Elles l'ont été et elles le sont encore. Les rapports du capitaine Anderson, du service hydrographique, établissant qu'à chaque campagne d'exploration on découvre de nouveaux faits appréciables touchant la navigation dans le détroit. Le fait qui suit est peut-être le plus instructif à ce sujet: Lorsqu'en 1911, le *Minto* entra pour la première fois dans le détroit d'Hudson, le voyage fut des plus pénibles et il subit de rudes avaries, mais en 1912, l'expérience acquise au cours de la saison précédente, le même voyage s'effectua sans le moindre anicroche. La même leçon se dégage aussi des constatations faites lors des voyages entrepris par divers vapeurs au cours de la même saison et à la même époque. Ces expériences ont fait l'objet de rapports que tout le monde peut consulter avec profit. Pour ne citer qu'un exemple, l'*Acadie* à un moment donné, fut absolument immobilisé dans les glaces entre les îles Mansell et Coats tandis que dans le même temps pour ainsi dire, le *Bonaventure* découvrait un passage de cinq milles de largeur au même endroit. A l'extrémité est du détroit—je crois que c'était en 1914—le navire du capitaine Anderson fut pris dans les glaces, tandis qu'à la même époque une flotte de cinq navires, y compris le *Sheba*, un vapeur irrégulier de construction ordinaire, traversa le détroit sans encombre. Ces faits démontrent que l'on apprend du nouveau à chaque saison de navigation, d'où il faut conclure que la navigation dans ces détroits deviendra de plus en plus sûre et praticable par la continuation des enquêtes, l'accumulation des expériences et l'adoption des méthodes les plus modernes.

Avec la permission de la Chambre, je dirai un mot du rapport que le Sénat a fait touchant cette question, il y a trois ans. Je suis disposé, toutefois, à admettre que ce rapport laissait à désirer au point de vue des arguments qu'il invoque. Ce document vaut ce qu'il vaut, je veux bien le concéder; mais il constitue suivant moi, une tentative honnête de coordonner tous les témoignages qui exis-