

M. HOEY: Vous voulez dire le détroit d'Hudson.

M. DUFF: Je parle de l'entrée de la baie d'Hudson.

M. BANCROFT: L'honorable député parle du détroit d'Hudson, qui est situé à plusieurs milles de la baie.

M. DUFF: Comment pourrait-on pénétrer dans la baie sans passer par le détroit?

M. BANCROFT: Je ne croyais pas que l'honorable député discutait ce point.

M. DUFF: Je ne comprends pas bien où mon honorable ami veut en venir. Je dis que la glace emprisonna ces bateaux pendant un temps considérable, que ce soit dans le détroit ou dans la baie d'Hudson.

M. FORKE: C'est dans le détroit.

M. DUFF: Quelle différence cela peut-il faire? Les bateaux doivent passer par le détroit pour pénétrer dans la baie.

M. IRVINE: A moins qu'ils ne s'y rendent par chemin de fer.

M. DUFF: Je n'ai pas bien saisi la remarque de mon révérend ami. Le capitaine Anderson continue dans les termes suivants:

Le lendemain matin, lundi, 20 juillet, on fit une tentative, mais sans grand succès, car il était risqué d'essayer de se forcer un passage à travers des glaces aussi épaisses et aussi basculées.

M. MARTELL: Le steamer *Bonaventure* dont il est question, n'était-il pas auparavant un bateau terre-neuvin employé à la chasse au phoque et spécialement construit pour la navigation dans les glaces?

M. DUFF: Ce vapeur faisait partie de la flottille terre-neuvienne engagée à la chasse au phoque et avait été vendu au ministère des Chemins de fer et Canaux spécialement en vue d'essayer de pénétrer dans la baie d'Hudson. Voici un autre extrait de ce rapport:

A partir de cette date jusqu'au 30 du mois—juillet—le bateau resta plus ou moins emprisonné dans les glaces, qui s'étendaient apparemment jusqu'à la terre ferme. Bien qu'à différents temps il ait été possible de faire quelques milles, on n'avança que très peu, parce que le courant arctique vers le sud reculait ensuite le bateau. Nous nous trouvions approximativement à 40 milles du rivage et à 60 milles au sud-est du cap Chidley.

Pendant une tempête du sud-est, il se produisit un reflux considérable dans les bancs de glaces et le navire se trouva dans une situation très précaire, alors que d'énormes glaçons qui venaient le heurter et lui labourer les flancs. Finalement nous réussîmes à amarrer le bateau à une banquise, de façon à mettre le gouvernail et l'hélice à l'abri.

Bien qu'il n'y ait eu aucun dommage sérieux, nous subîmes plusieurs légères avaries. Il se produisit une voie d'eau dans le réservoir de l'avant et il fallut utiliser fréquemment les pompes. Les tôles de la coque furent fortement bosselées, principalement à la cour-

bure de l'étrave, ce qui brisa des connexions à l'intérieur et occasionna des voies d'eau que nous pûmes heureusement arrêter.

Il n'est pas nécessaire que je continue cette lecture, mais l'on me permettra...

M. MILLAR: Mon honorable ami voudrait-il nous dire les conclusions du capitaine Anderson?

M. DUFF: Quand j'y serai rendu. Mais il me faudra du temps avant d'en arriver à la conclusion, si je lis tous les paragraphes que j'ai soulignés. Voici ce que j'allais dire: Outre ce rapport et les photographies qui montrent les champs de glaces de la baie et du détroit d'Hudson, il est aussi établi qu'il y règne d'épaisses brumes durant les mois pendant lesquels les honorables députés de Prince-Albert et de Nelson prétendent que la navigation est possible. Les honorables députés n'ignorent sans doute pas que la brume provient de ce que l'atmosphère est plus chaude que la glace. C'est pourquoi, même s'il n'y avait pas beaucoup de glace, la navigation serait encore très dangereuse dans le détroit et dans la baie. La brume y est tellement épaisse qu'on ne peut voir plus loin que la longueur du navire et aucun capitaine de vaisseau n'oserait faire la moindre vitesse dans ce chenal. En conséquence, je dis, qu'en sus de la glace, les conditions de la navigation sont telles qu'aucun expéditeur ne voudrait fréter de navires à destination de la baie ou du détroit d'Hudson.

M. CAMPBELL: L'honorable député serait-il prêt à soutenir que la brume est plus dangereuse dans la baie et le détroit d'Hudson que sur la côte sud-est de Terre-Neuve?

M. DUFF: Je ne saurais répondre à la question de mon honorable ami. Je sais cependant ce que sont les brouillards de Terre-Neuve. Je sais aussi que le capitaine Anderson mentionne que la brume y est parfois très épaisse. Que ce soit à certains jours seulement, ou pendant toute la saison, il n'en est pas moins vrai qu'on rencontre des brouillards, des glaces et des tempêtes dans la baie et le détroit d'Hudson. Il en résulte que les expéditeurs ne se croient pas justifiés de fréter des navires pour naviguer dans la baie d'Hudson ou dans ses parages.

Je ne ferai pas d'autres citations de ces rapports. Mes honorables amis peuvent les consulter et les lire eux-mêmes—je parle des rapports du capitaine Anderson, de 1911 à 1915. La lecture de ces rapports saura convaincre tout homme tant soit peu au courant de la navigation qu'aucune compagnie et aucun capitaine ne voudront prendre le risque d'aller dans la baie d'Hudson pour y prendre des chargements, tant qu'ils pourront en trouver ailleurs.