

serait pratiquement impossible de garder les navires au quai pour le chargement et le déchargement, sauf par une température inaccoutumée dans cette région du pays. Mon honorable ami sait sans doute lui-même que nous n'avons guère de brises estivales dans la baie d'Hudson. Le vent y est terriblement fort presque tous les jours et l'on me dit qu'avec les grands courants du fleuve Nelson les vents du nord ouest et les contre-courants sous-marins battant sur ces quais il serait impossible d'y charger les navires.

Mais supposons que nous puissions surmonter toutes ces difficultés, n'y en a-t-il pas d'autres contre lesquelles il faudrait se prémunir? Je crois que vous serez tous de mon avis que le navire marchand ordinaire ne saurait convenir à cette route à cause de la glace. Il faudrait construire un genre spécial de navire qui soit renforcé, de l'étrave aux manœuvres, et peut-être davantage. Ces navires coûteraient naturellement beaucoup plus cher que les rouliers ou les navires marchands ordinaires, et puisque, dans la baie d'Hudson, comme le dit mon honorable ami, ils ne pourraient faire le service que pendant quatre mois, au plus de l'été, qu'en ferait-on durant les huit autres mois de l'année? Comme navires marchands, ils ne seraient pas pratiques, parce que leur construction coûterait deux fois celle du navire ordinaire, et en cas de concurrence avec d'autres navires sur d'autres routes, après leur quatre mois de services sur la route de la baie d'Hudson, il leur faudrait avoir des taux-marchandises plus élevés que les navires concurrents, afin de gagner assez pour assurer le paiement de leurs dépenses et de dividendes. Il serait impossible de laisser là ces navires sans les utiliser ensuite, lorsqu'ils n'auraient fait que quatre mois de service. Il est déjà difficile pour ceux qui s'occupent du commerce maritime de faire rencontrer les deux bouts lorsque leurs navires font un service de douze mois par année. Donc, à moins que mes honorables amis s'attendent à ce que le gouvernement construise ces navires et dépense des sommes considérables d'argent dans la construction de quais, il n'y a pas une compagnie maritime qui voudra mettre de l'argent dans la construction de navires convenant à la route de la baie d'Hudson.

Quel serait en effet, le résultat dans le cas où, soit le Gouvernement, soit les compagnies maritimes construiraient ces navires? Je crois que tous les honorables députés penseront comme moi qu'aucun navire n'entreprendra un commerce périlleux, ou voyagerait par cette route, à moins qu'au moment de l'affrètement, on leur ait garanti un taux-marchandise plus élevé que si la baie d'Hudson était libre de

[M. Duff.]

glace, et alors qu'ils pourraient voyager jour et nuit sans danger. Puisque donc il faut construire des navires spéciaux, qui ne feront qu'un service de quatre mois pendant l'année, et qui demanderont un taux plus élevé, cependant que les compagnies d'assurance aussi exigeront davantage tant sur le navire que sur la cargaison, mon honorable ami verra qu'au lieu d'obtenir des taux plus bas que les taux actuels, le taux-marchandise, sur la route de la baie d'Hudson, serait beaucoup plus élevé que celui que l'on demande par voie de Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax.

Je ne crois pas nécessaire d'en dire davantage. L'honorable député de Nelson (M. Bird) a fait allusion à ce que le capitaine Anderson avait dit au sujet de cette route. Je ne voudrais pas ennuyer mes honorables amis par des citations prolongées, mais, j'ai en mains le rapport du capitaine Anderson, pour l'année 1914, et j'en lirai quelques extraits afin de faire savoir ce qu'il pense de la baie d'Hudson comme route pratique. Il dit:

Sorti de la glace près de Belle-Isle, nous avons suivi la route à 75 ou 100 milles au large, et nous n'avons rencontré que très peu de glace, jusqu'à ce que nous nous soyons dirigés vers le cap Chidley, dimanche le 19.

C'était le 19 juillet. Le cap Chidley est situé au large de la baie d'Hudson.

A trois heures du matin, nous entrions dans des glaces légères d'hiver à travers lesquelles nous avons voyagé sans embarras jusqu'à sept heures du matin, alors qu'à environ 90 milles au sud-est du cap Chidley et 60 milles au large, nous avons rencontré de fortes glaces d'hiver, de la glace du Nord, au milieu de laquelle nous n'avons pu avancer que lentement et à tout risques. Plus tard, dans la journée, le gouvernail fut endommagé par une immense banquise, en "reculant", et le navire dut être réparé.

"Reculer" signifie que lorsque le navire ne peut pas passer au travers de la glace, il doit reculer pour avancer de nouveau.

M. SHAW: Quel est le nom de ce navire?

M. DUFF: *L'Acadia*, mais je pourrais citer également les expériences du *Boethic*, du *Minto* et du *Bonaventure*. Il continue:

Nous nous aperçûmes alors que la mèche du gouvernail avait été tordue, qu'il fallait enlever la barre à secteur pour renouveler la rainure de la clavette. Le reste de la journée et la nuit y passèrent.

Les champs de glace nous parurent très vastes, l'eau n'était pas visible du sommet du mât. Le navire Bonaventure nolisé par le ministère des Chemins de fer et Canaux pour le transport d'approvisionnement à la tête de ligne de la baie d'Hudson, Port Nelson, était pris dans les glaces à vingt-cinq milles environ au sud-est de l'île Button, et la nouvelle nous en fut communiquée par le télégraphe sans fil.

Le *Bonaventure* était pris dans les glaces à vingt-cinq milles environ de l'autre navire, ce qui prouve, de manière concluante, qu'il y avait là un immense champ de glace couvrant pratiquement toute la baie d'Hudson.