

le détroit, et le navire arrivait généralement à Londres cinq semaines après le départ de la factorerie d'York.... Le "Prince-Rupert" a fait la traversée en 38 jours de Londres; il est donc évident qu'il n'a pas dû éprouver de retards prolongés dans les glaces du détroit.

Et Gordon dit :

Pour ce qui concerne la durée de la navigation active, si nous envisageons les glaces flottantes comme le seul obstacle, les renseignements nous permettent de dire que les détroits sont praticables pendant les mois de juillet, août, septembre et octobre. Règle générale, on éprouvera des retards pendant le mois de juillet, mais les navires renforcés et blindés n'ont rien à craindre pour entreprendre le passage.

M. Low dit :

On peut dire que la durée de la navigation, sans danger pour les paquebots ordinaires en fer dans les détroits d'Hudson et dans la baie de ce nom jusqu'à Fort-Churchill, s'étend du 20 juillet au 1er novembre. On peut probablement ajouter sans trop de risque une semaine avant cette date et peut-être deux semaines à la fin.

Dans mon rapport, l'année dernière, j'ai décrit trois variétés de glace, les montagnes ou icebergs, les lourdes banquises ou îlots de l'Arctique et les champs de glace ou glaces flottantes. Il y est dit que les îlots icebergs descendent le passage de Fox. Cette conclusion était tirée du rapport du poste n° 3, écrit dans le voyage de retour du "Neptune", et dans lequel il est consigné que les montagnes de glace dérivent de l'ouest à l'est. Ce rapport fut écrit sur la foi d'observations superficielles que l'expédition avait pu relever dans l'intervalle des deux escales que le "Neptune" a faites dans le chenal. Des observations plus suivies et plus complètes démontrent à l'évidence que les courants suivent la direction opposée et que les icebergs se meuvent de l'est à l'ouest.

Voici un fait très important :

S'il était besoin de plus de preuve à l'appui de l'existence de ce courant, on la trouverait dans l'expérience du "Alert" qui, immobilisé dans les glaces, dans l'anse à Ashe dérivait invariablement vers l'ouest.

On a dit bien souvent que beaucoup de notre grain devra s'emmagasiner à Churchill. C'est passablement vrai, mais il est également vrai que beaucoup de notre grain passe l'hiver dans des élévateurs de Port-Arthur et Fort-William.

Les Livres bleus nous donnent beaucoup de renseignements au sujet de la glace dans les bras de mer. Le docteur Ferguson, au Sénat, a décrit quatre sortes de glaces : la première, les glaces naissantes des ports, qui ne sont pas dangereuses ; la deuxième, la glace en banc, que le vent a chassée et amoncelée par lits à de grandes hauteurs. Tous ceux qui s'y connaissent disent qu'il n'y a pas d'icebergs dans la baie elle-même ou dans les eaux qui se jettent dans la baie d'Hudson. Ceux qu'ont rencontrés les navigateurs étaient

M. SCHAFFNER.

toujours à moins de 100 milles de l'Atlantique, et il semble maintenant convenu que ces icebergs prennent origine vers le Groenland, sont entraînés par le courant dans le détroit d'Hudson, d'où ils sont refoulés par un courant contraire vers l'Atlantique, après avoir pénétré peu avant dans le détroit.

Les icebergs sont des adversaires formidables pour tous les navigateurs, qui les traitent avec beaucoup de respect. Une autre variété sont les "épaves", ou icebergs fractionnés. Ils flottent entre deux eaux et sont d'une grande épaisseur. Comme tous les ennemis cachés, ils sont le plus à craindre. On dit que la plupart des naufrages dans le nord sont dus à ses "épaves", que l'on rencontre rarement dans les détroits de la baie d'Hudson. Les explorateurs les plus consciencieux, qui ont navigué depuis vingt ans dans ces bras de mer, dans le but exclusif d'y recueillir des informations, sont d'avis que la baie d'Hudson et ses bras de mer offrent maintenant toute la sécurité voulue à la navigation, sous le rapport des glaces, pendant au moins 4 mois $\frac{1}{2}$ par année. Et, le chenal maritime de Churchill à Liverpool étant libre d'écueils et de récifs, et ces 4 mois $\frac{1}{2}$ de navigation étant à l'époque de l'année où les jours sont très longs dans les régions du nord, le soleil luisant pendant 20 heures par jour, il n'y a pas de doute que la rapidité du passage des détroits ne peut qu'en être avantageusement affecté. Fort-Churchill est en communication aussi directe avec Liverpool qu'avec Halifax. En comparant Montréal avec Churchill, celui-ci n'a pas le désavantage de la longue navigation du Saint-Laurent.

Mon honorable ami d'en face (M. Knowles) a consigné au hansard un tableau des distances. Afin de rendre mon historique complet, au risque de répéter certaines de ses déclarations, je désire, moi aussi, consigner au hansard un tableau des distances, car, après tout, quand nous aurons établi sans conteste que les bras de mer et la baie sont navigables, et réussi à éliminer la glace de nos calculs, il ne restera que la grande question des distances, notre premier souci est de livrer nos produits le plus rapidement possible sur les marchés de l'univers. Le tableau suivant des distances est intéressant :

	Milles
De Fort-Churchill à Liverpool.. . . .	3,000
De Montréal à Liverpool.. . . .	3,220
De New-York à Liverpool.. . . .	3,057
De Duluth <i>via</i> New-York Liv pool..	4,201
De Duluth <i>via</i> la baie d'Hudson à Liverpool.. . . .	3,728
De Saint-Paul à Liverpool par voie de New-York.. . . .	4,240
De Saint-Paul à Liverpool par la baie d'Hudson.. . . .	4,096
De Vancouver à Liverpool par le Pacifique-Canadien.. . . .	5,868