

raient abandonner l'entreprise. Voici les paroles que prononça le ministre des Finances dans cette circonstance :

Le ministre des Finances : Je ne crois pas que les vaisseaux de ce modèle n'aient pas donné satisfaction. Des architectes en construction navale très renommés ont affirmé que ces vaisseaux répondraient au but auquel on les destinait. La difficulté ne provenait pas du modèle des vaisseaux mais de la question financière. Les capitalistes ne réalisaient pas dans cette entreprise autant de bénéfices qu'ils l'avaient espéré et ils se sont retirés.

M. Lemieux : Le ministre (l'hon. M. Fielding) sait-il que ce dépôt de M. Petersen donne lieu à des réclamations ?

N'en a-t-on pas produit au ministère ?

Le ministre des Finances : Je ne m'en souviens pas. Je ne veux pas contredire l'honorable député (M. Lemieux) mais je n'ai connaissance d'aucune recommandation.

M. Lemieux : M. Petersen a retenu les services d'avocats et a refusé de payer les créanciers qui ont déposé leurs réclamations. On m'a demandé de prier le ministre de ne pas remettre le dépôt de M. Peterson avant que ces comptes fussent acquittés.

Le ministre des Finances : J'irai aux informations.

M. Lemieux : Je déposerai le compte d'une personne. . .

Le ministre des Finances : Si vous ne l'avez pas encore fait, je crains qu'il ne soit trop tard.

Naturellement, il s'en est suivi certains commentaires dans la Chambre. J'ai sous la main une question qui a été inscrite au Feuilleton par l'honorable député qui représentait alors York-Ouest (M. Wallace), demandant s'il y avait eu un échange de correspondance avec M. William Petersen au sujet de la signature du contrat en 1897 et si M. Petersen était Allemande. Le ministre du Commerce de cette époque, sir Richard Cartwright, répondit qu'il n'avait pas entendu cette rumeur, mais qu'il avait l'impression que Petersen était Scandinave. Il serait peut-être intéressant de connaître l'origine de sir William Petersen, mais je vois que le *Who's Who* n'en dit rien. Dans les années qui suivirent, on a parlé d'abondance sur le contrat Petersen-Tate avec le Gouvernement. Nous constatons qu'il en a été question en 1897 et 1898 — plusieurs fois en cette dernière année — et de nouveau en 1899. Nous lisons des observations relatives à ce sujet dans divers volumes du *hansard* jusqu'en 1903 alors que la compagnie Petersen-Tate a été remboursée.

Dans le cas qui nous occupe, sir William Petersen a peut-être cru plus sage, en signant une convention avec le Gouvernement, de ne faire aucun dépôt. Cela éviterait l'enpui de se faire rembourser plus tard s'il violait son contrat. Il est remarquable que, la même année où sir William Petersen a été relevé de son contrat avec le Gouvernement au sujet du service rapide de l'Atlantique, M. W. T. R. Preston a été envoyé en Angleterre pour prendre la direction de l'immigration. Avant l'expiration de cette année, c'est-à-dire en novembre 1899, la

[M. Sutherland.]

North Atlantic Trading Company fut établie et après qu'on eût retiré du trésor \$360,000 sous forme de subventions pour les personnes que j'ai mentionnées et qui s'en venaient au pays, les états contenus dans le rapport de l'auditeur général donnèrent lieu à une enquête par le Parlement avec le résultat que ceux qui étaient mêlés aux affaires de cette compagnie furent amenés d'Angleterre au Canada pour rendre témoignage devant un comité de la Chambre. M. Smart, qui était alors sous-ministre de l'Intérieur, lorsque la convention a été faite, mais qui devint plus tard à l'emploi de la North Atlantic Trading Company dut aussi comparaître mais il refusa de divulguer les noms de ceux qui faisaient partie de la compagnie. M. Preston, qui fut également entendu, ne voulut pas non plus dévoiler les noms des associés de la compagnie qui avait reçu \$360,000. Des motions furent proposées ici pour forcer ces personnages de comparaître à la barre de la Chambre et de répondre à certaines questions, mais elles furent rejetées par le parti ministériel.

En 1906, sir George Foster, alors député de Toronto-Nord, proposa l'annulation du contrat, et durant le débat qui s'ensuivit, M. Oliver, ministre de l'Intérieur lui apprit que le contrat avait été résilié. On demanda au ministre quand avait eu lieu cette résiliation, et il répondit qu'elle datait de deux semaines environ avant la discussion de ce contrat. Aucune raison satisfaisante ne fut donnée. La compagnie avait signé une convention avec le Gouvernement pour une période de plus de dix ans dont deux seulement étaient écoulés, mais le contrat était annulé. Ce n'était même pas en vertu d'un décret que le premier accord avait été fait en 1899, mais seulement de l'autorité d'une lettre du sous-ministre de l'Intérieur adressée à la North Atlantic Trading Company et M. W. T. R. Preston avait accepté la proposition au nom du Gouvernement. Cette compagnie cessa ses opérations en 1906 et il fut proposé l'année suivante de faire une nouvelle enquête. Mais cela fut rejeté aussi par le Gouvernement. Si je mentionne ces faits c'est qu'on a fort soupçonné alors certaines compagnies maritimes d'avoir obtenu des pots-de-vin au sujet du service des immigrants à cette époque. Je crois que l'on a câblé à sir William Petersen de venir au Canada concernant l'enquête qui va être tenue, et il se peut qu'il jette quelque lumière sur les agissements passés de la North Atlantic Trading Company.

Je n'en dirai pas davantage et je n'aurais pas pris la parole si ce n'était de la même attitude que j'ai assumée l'an dernier lorsque j'ai fait en cette enceinte des assertions qui