

par exemple, qui nous viennent d'Angleterre. Au point de vue politique, l'établissement d'une centaine de familles ou plus dans quelques-unes de ces divisions électorales, où les deux partis sont d'égal force, avec les relations que nous pourrions avoir et maintenir ici, assureraient au parti nombre de sièges douteux dans cette province.

Or, l'auteur de cette lettre émergeait au trésor public et il était censé travailler dans l'intérêt général. Et cependant, à son titre de surintendant de l'immigration, il s'occupait d'un projet néfaste de cette nature? Pour quelle raison donnait-il la préférence aux Doukhobors de Russie plutôt qu'aux immigrants des Iles-Britanniques? Pourquoi mes honorables amis de Salcoats (M. Sales) et de Red-Deer (M. Speakman) n'attachent-ils aucune importance à cette affaire? Ils ont dit: si le Gouvernement choisit un homme de ce calibre, il doit assumer toute la responsabilité de ses faits et gestes. Puisque mes honorables amis ont consenti à nommer un homme, qui préfère un Doukhobor à un immigrant des Iles-Britanniques, qu'ils assument la responsabilité de tous ses actes. J'ai proposé de rayer ce crédit du budget, mais les honorables membres du groupe progressiste ont voté contre ma proposition. Ils doivent donc porter la responsabilité des agissements de celui qui a été nommé pour conduire cette enquête, de l'homme qui s'identifia avec la compagnie touchant une prime d'un louis sterling pour chaque Doukhobor arrivé au pays, mais pas un seul pour les immigrants venant des Iles-Britanniques. D'autres compagnies, c'est vrai touchaient une gratification de sept shillings et six pence pour chaque immigrant anglais, irlandais ou écossais, tandis que la North Atlantic Trading Company recevait un louis sterling ou \$5 pour un Doukhobor, un Galicien ou un autre immigrant de l'Europe centrale. Voilà le portrait de l'homme choisi par le Gouvernement pour la préparation d'un rapport qui est censé commander le respect et l'attention du peuple Canadien.

Je pourrais peut-être lire la convention conclue avec la North Atlantic Trading Company, sous le régime de laquelle le Gouvernement s'engageait à verser une subvention pour les cent familles que Preston était si désireux d'établir dans les comtés d'Ontario où les deux partis étaient à peu près d'égal force. Le contrat en question ne renferme aucune clause donnant l'assurance que la compagnie contribuait en quoi que ce soit à diriger ces immigrants vers le Canada. Cependant, le Gouvernement prenait l'engagement de préparer un relevé établissant le nombre d'immigrants des divers pays européens arrivés au pays et la Compagnie devait recevoir une subvention mensuelle de tant par tête pour chacun de ces étrangers qui déclaraient leur

intention de s'établir sur une ferme ou de prendre du service comme domestique. La North Atlantic Trading Company! Nous avons tellement entendu parler de cette compagnie, au cours du dernier quart de siècle, qu'il est étonnant de voir mes honorables amis de la droite oser proposer l'exécution d'un autre projet sur l'Atlantique ayant Preston comme principal acteur. Sir William Petersen conclut une convention avec le Gouvernement, en 1897, tendant à établir une ligne de paquebots rapides sur l'Atlantique; ces navires devaient avoir une vitesse d'environ 14 nœuds à l'heure. Il devait toucher une subvention annuelle de \$500,000 aux termes de ce contrat. Le Gouvernement de l'époque se vanta de l'excellent marché qu'il avait conclu, parce que l'ancien Gouvernement avait proposé d'accorder une subvention de \$750,000 par année à la ligne Allan pour un service bien moins avantageux. Il est vrai que la compagnie de sir William Petersen donna des garanties de banque jusqu'à concurrence de £10,000 sans compter un dépôt de £10,000 qu'elle fit entre les mains du Gouvernement. Or, qu'arriva-t-il? La Compagnie mena-t-elle l'entreprise à bonne fin? Réussit-elle à créer cette ligne de paquebots rapides sur l'océan Atlantique? Pas du tout. Une convention avait été conclue en 1897 avec Petersen, Tate & Cie. La Compagnie fut libérée de son contrat en 1899. Prenez bien note de l'année où le contrat fut annulé. La Compagnie se fit aussi relever des garanties qu'elle avait fournies à la banque et, en 1903, le gouvernement lui fit remise, avec les intérêts, de la somme de £10,000 qu'elle avait déposée entre ses mains. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le débat qui eut lieu sur la motion du ministre des Finances (M. Fielding) à l'effet de rembourser, avec les intérêts à 3 p. c., la somme que Petersen, Tate & Compagnie avait déposée entre les mains du gouvernement, soit \$56,540. Au cours de ce débat, l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) posa la question suivante après que le ministre des Finances eût fourni certaines explications:

M. Lemieux: Dois-je comprendre que le dépôt a été rendu?

Le ministre des Finances: Notre dessein est de le rendre; c'est pour cela que nous demandons ce crédit.

Monsieur Osler prit ensuite la parole. Il fit observer que le modèle des navires que l'on se proposait de construire n'était pas satisfaisant; la Compagnie était obligée de déboursier de fortes sommes pour la construction d'un navire du type bottle-necked; or, les associés Petersen et Tate, après s'être rendu compte que le projet n'offrait guère de chances de succès,—de fait, il échoua,—dési-