

du Dominion du Canada, et, comme nous le disons dans notre rapport du 30 juin dernier, nous avons réduit de 97 à 95 le cours sur toutes nos valeurs canadiennes. Ces obligations sont nécessaires, comme vous le savez, pour garantir notre circulation de billets de banque lorsqu'elle dépasse une certaine limite, et, à cause de cela, nous avons jugé à propos d'augmenter modérément le montant de nos achats. Nous regrettons qu'une nouvelle baisse s'est produite depuis le 31 décembre, sur les titres de l'Etat canadien; cette baisse est due surtout au fort emprunt de date récente qui offre aux prêteurs des termes plus avantageux qu'à ceux des précédents emprunts, et il est possible que nous soyons obligés, si les choses ne se rétablissent pas, de consacrer encore d'autres montants à compenser la dépréciation de leur valeur.

Les choses se rétabliront-elles si le ministre est obligé d'aller deux ou trois fois par année en Europe pour emprunter des capitaux énormes à des conditions de plus en plus désavantageuses? Pas du tout. Nul doute que ce banquier a exposé la vraie situation en disant que nos demandes continuelles d'argent sur les marchés de l'univers tendent à déprécier la cote de toutes les valeurs canadiennes, et cette banque s'est vue obligée d'en réduire la cote. Est-ce jamais arrivé auparavant dans l'histoire du Canada qu'une banque ait été obligée, en deux occasions consécutives, de réduire la cote des valeurs de l'Etat canadien? Je ne le crois pas: voici sans doute un avertissement à ceux qui sont chargés des affaires financières du pays.

En terminant, laissez-moi dire que nous faisons porter à l'Etat de lourdes obligations pour la construction de cette ligne, et nous sommes loin d'en voir la fin. Si cette ligne doit rapporter des profits, d'autres en bénéficieront; si elle doit produire des pertes, c'est nous qui les supporterons; la moisson sera pour les autres, mais si la récolte manque, c'est le Dominion qui en souffrira.

Si nous envisageons cette question, non au point de vue d'une opération de banque, mais comme une démarche destinée à venir en aide à la compagnie, l'opposition n'a pas l'intention de refuser cet emprunt, ni a-t-elle l'intention de s'opposer à la résolution ou au projet de loi basé sur cette résolution. Nous sommes prêts à l'accepter comme une mesure d'accommodement. Nous regrettons que cette nécessité ait surgi, et nous ne pouvons que jeter le blâme sur les honorables membres de la droite qui ont placé le pays dans l'impasse où il se trouve. Nous avons pensé dès les débuts que ce projet avait été mal conçu. On l'a acclamé comme un monument à la gloire de Laurier; les générations futures, je crois, y verront plutôt la meule attachée au cou du grand homme. Nous devons le réaliser coûte que coûte. Mais nous devrions, il me semble, inclure dans le projet, une disposition qui mettra la compagnie sur ses

M. H. B. AMES.

gardes pour plus tard. Le projet tel qu'il nous est soumis est en quelque sorte un encouragement à la compagnie de revenir. Nous devons le modifier de façon à donner à entendre à la compagnie qu'elle doit compléter cette ligne, ou si elle en est incapable, le Gouvernement doit laisser la place à une autre qui pourra le faire.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution.)

W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord) : Monsieur le président, j'aurais quelques mots à dire avant l'adoption de cette résolution, car l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a fait certaines observations, l'autre soir, en comparant ce prêt à celui que les conservateurs ont fait lorsqu'ils étaient au pouvoir, en 1884. L'opinion semble s'accréditer au dehors que les conservateurs s'opposent à l'achèvement du chemin de fer transcontinental. Je tiens à déclarer de la manière la plus catégorique que pour moi personnellement, comme pour tous les députés de la gauche, si je ne me trompe, cette opinion est absolument erronée. Nous sommes tout aussi en faveur de l'achèvement du Transcontinental national que nous l'étions de l'achèvement du Pacifique-Canadien, et je crois que si vous comparez l'histoire des deux partis politiques pour connaître lequel des deux est plus méritoire sous le rapport de la construction des lignes transcontinentales, vous verrez que la comparaison favorisera beaucoup plus le grand parti conservateur.

Il fut un temps où les honorables ministres d'aujourd'hui ne chantaient pas le même refrain: Nous ne pouvons attendre, car le temps n'attend pas; nous ne pouvons attendre, car le temps perdu est doublement perdu. Il fut un temps jadis, au début de la colonisation, où le vaste Nord-Ouest était une région inculte et inhabitée, où le sol vierge attendait la main de l'homme, et lorsque, à cette époque, le parti conservateur proposa la construction du Pacifique-Canadien, dans le but d'ouvrir ces régions à la colonisation, on trouva les honorables membres de la droite ameutés contre cette entreprise. Je dis donc qu'il est injuste d'essayer à faire croire que le parti conservateur est opposé à l'achèvement du Transcontinental national. Toute notre opposition au projet aujourd'hui peut se résumer à ce mot: "conditions plus avantageuses". C'est une question de détail, et si nous n'avions une assurance certaine sur la question des termes, nous serions tout disposés à voter le prêt demandé.

En 1884, les ministres d'aujourd'hui étaient opposés à la construction du Pacifique-Canadien. Et parce que l'honorable député de Lambton-ouest a jugé à propos, l'autre soir, de faire des citations nombreuses pour prouver l'attitude des ministériels