M. J. A. FRASER (Caribou): Monsieur l'Orateur, j'ai l'intention de discuter pendant quelques instants les déclarations que le ministre des Finances a faites au sujet de la situation financière du pays. Tout le monde sait que pour établir ce bilan, il faut tenir compte de deux catégories de passif: les obligations directes et les obligations indirectes. Le ministre ne nous a parlé que des premières. J'indiquerai quelles sont nos obligations indirectes, soit la somme d'argent dont nous sommes responsables pour le compte des Chemins de fer nationaux. Je prends les chiffres suivants dans le rapport financier du réseau:

	1925	1929	Augmentation
Dette à long terme	$823,099,056	$1,122,559,492	$299,460,436
Dettes courantes	40,859,665	92,701,349	51,841,684
Crédits non réglés	20,835,114	27,000,614	6,165,500
Augmentation totale			$357,467,620

D'un autre côté nous avons eu les diminutions suivantes:

	1925	1929	Diminution
Obligation envers le Dominion du Canada, sans compter l'intérêt dû sur les emprunts	$1,026,620,838	$1,018,596,222	$ 8,024,616
Obligations différées	11,205,429	4,800,661	6,404,768
Surplus de corporation	5,147,861	4,351,342	796,519
Diminution totale			$15,225,903

Si l'on soustrait les diminutions des augmentations, on a une augmentation nette des obligations des Chemins de fer nationaux dont nous avons la responsabilité et que nous avons entièrement garanties, laquelle augmentation s'élève à $342,241,717.

M. BOTHWELL: Quelles ont été les dépenses de premier établissement pendant ce laps de temps?

M. FRASER: Ce tableau comprend les dépenses de premier établissement et tout le reste. C'est le bilan que la compagnie nous a présenté dans son rapport.

M. BOTHWELL: L'honorable député n'a pas les chiffres des dépenses de premier établissement qui ont été faites pendant cette période?

M. FRASER: Non, je le regrette; je n'en ai pas pris note. Souhaitons qu'elles aient toutes été des dépenses de premier établissement et qu'elles aient ainsi augmenté la valeur du réseau. Je signale simplement de combien nos obligations ont augmenté relativement aux chemins de fer nationaux. Je citerai aussi les chiffres que voici:

Intérêt accumulé dû au Dominion du Canada par les Chemins de fer nationaux sur les avances qui leur ont été faites.

1925	1929	Augmentation
$161,861,502	$290,088,439	$128,226,937

En additionnant ces deux sommes, soit $342,241,717 qui représentent l'augmentation de la dette et $128,226,937, l'augmentation des intérêts, nous arrivons à une augmentation totale de nos obligations, pour le compte des chemins de fer, de $470,468,654.

Le ministre des Finances a déclaré que depuis cinq ans la dette avait été réduite de 257 millions; les chiffres que je viens de citer pour les Chemins de fer nationaux s'appliquent à la même période. Cela signifie, si l'on veut analyser ces états de façon intelligente, que le passif réel, direct et indirect, du Dominion n'a point été réduit de $257,800,000 depuis cinq ans, mais qu'il s'est accru pendant cette période de $213,500,000. Donc, au lieu de réduire la dette du pays, le Gouvernement l'a augmentée de $213,500,000.

A présent, je vais consacrer quelques instants à passer en revue certaines des balances commerciales dont le Gouvernement doit accepter la responsabilité. On doit reconnaître au Gouvernement le mérite d'une balance de commerce favorable; mais si elle est défavorable, au Gouvernement et à sa ligne de conduite doit être attribué jusqu'à un certain point le fait que cette balance se trouve du mauvais côté du grand-livre.

Je vois que, en 1929, nous avions une balance de commerce favorable de $123,158,329; c'était le chiffre de notre balance favorable visible. Pendant l'année financière de 1930, qui vient de se terminer, je vois que nous avons un solde de commerce débiteur de $103,300,000. Cela signifie une modification totale de $226,458,329 dans l'espace de 24 mois. Je prétends qu'un gouvernement qui donne lieu à un tel changement, en si peu de temps, doit jusqu'à un certain point porter la responsabilité de ces chiffres défavorables.

En analysant les causes de ce changement considérable dans notre commerce, je vois que