

le chiffre total de la dépense de l'année dernière, accusant ainsi une augmentation de plus de \$24,000,000 sur celle de l'année précédente.

Maintenant, passons au budget de 1912-13. Nous avons soumis un budget supplémentaire s'élevant à un peu plus de \$19,000,000, qui, ajouté au budget principal, s'élevant à \$149,000,000 donne un total de \$169,000,000, soit seulement \$10,000,000 de plus que le montant dépensé durant le dernier exercice. Ces dix millions se comparent avec une augmentation de \$24,000,000 pour l'année précédente et une augmentation de \$22,000,000 pour l'année d'avant cela. Eh bien! quand je considère que ce parti a été éloigné du pouvoir durant une quinzaine d'années, et qu'un bon nombre de circonscriptions s'étaient vu privées, en raison de cela, des travaux publics dont elles avaient besoin, je crois que nous pouvons dire, en empruntant les paroles de Clive, que nous sommes stupéfaits de notre propre modération.

Maintenant, laissez-moi vous dire quelques mots de ce budget de \$169,000,000 dont mon honorable ami a parlé. Mon honorable ami sait fort bien qu'il y a une différence entre les dépenses réelles et celles figurant au budget. Nos dépenses autorisées pour le dernier exercice s'élevaient à \$159,000,000, et durant le présent exercice, expirant aujourd'hui, il aura été en réalité dépensé, d'après notre état estimatif, \$131,000,000. En d'autres termes, sur les \$159,000,000 figurant au budget il y aura une dépense réelle d'un peu plus de \$130,000,000.

Cela se voit presque tous les ans. Chacun sait fort bien en cette Chambre que ce qu'on entend par dépenses réelles est très différent des crédits autorisés par le budget. Mon honorable ami est au courant de cela, mais il voulait que le pays pût être porté à croire que nous sommes engagés à dépenser \$169,000,000 et que nous allons réellement dépenser cela. Bien entendu, c'est là présenter les choses sous un faux jour, et mon honorable ami le sait parfaitement.

Maintenant, nous en arrivons aux subventions de chemins de fer, et mon honorable ami ajoute allègrement toutes les subventions de chemins de fer à notre budget de \$169,000,000. Puis il entasse ensuite là-dessus les garanties et il en arrive à un grand total de plus de \$200,000,000. Pourrait-on trouver vraiment un exposé plus dénué de sincérité.

M. MACLEAN: Je n'ai pas ajouté cela comme dépense mais comme passif.

M. WHITE (Leeds): Mon honorable ami a mentionné cela comme étant une dépense autorisée, mais il ne niera pas que ce qu'il désirait c'était que le pays fût porté à croire que le Gouvernement se trouvait lié à

M. WHITE (Leeds).

cette dépense de \$200,000,000 et dépenserait probablement cette somme. Tout le monde n'est pas versé en loi et ne saisit pas immédiatement la différence entre une dépense autorisée et une dépense réelle. On pourrait croire que des subventions de chemins de fer n'ont jamais encore été proposées, que nous ne faisons que débiter en ce sens et que personne n'en avait encore entendu parler dans le pays. Des subventions de chemins de fer? Je m'attendais à quelque argument de ce genre de la part de mon honorable ami, et je suis allé aux informations. Je vois qu'en 1908, quand le parti de mon honorable ami était au pouvoir, des subventions de chemins de fer furent demandées pour 3,960 milles, ce qui, à \$3,200 par mille, représenterait \$12,672,000, ou à \$6,400 par mille représenterait rien moins que \$25,000,000, et pour les ponts \$600,000. En 1901, des subventions furent demandées pour 3,077 milles, ce qui, à \$3,200 par mille, représenterait \$9,847,000 ou, à \$6,400 par mille, près de \$20,000,000, c'est-à-dire, pour être exact, \$19,695,000. Pour 1912, nous voyons que les subventions de chemins de fer soumises par mon honorable ami s'élevaient réellement à moins qu'en 1910, sous le consulat de Plancus, alors que mon honorable ami le leader de l'opposition, qui se fait aujourd'hui le champion de l'économie, occupait le siège d'honneur à la droite de cette Chambre. Que vient-on nous parler de subventions de chemins de fer? Mon honorable ami est un homme de loi, et il sait ce qu'il y a dans un bill de subventions.

Il sait fort bien, de même que tout autre membre de cette Chambre, qu'il y a là une disposition stipulant que les travaux de vront commencer dans l'intervalle d'une période raisonnable ne dépassant pas quatre ans, absolument comme dans notre propre bill de subventions. Que signifie tout cela? Cela signifie, comme dans le passé, que bon nombre de ces subventions ne seront jamais payées et qu'il en est peu qui seront payées cette année. Mon honorable ami sait fort bien que le montant figurant dans un bill de subventions n'a pas le moindre rapport avec la dépense réelle dans une année particulière, et cependant ce qu'il désire c'est que le pays puisse être porté à croire que nous nous sommes engagés à dépenser quelque chose comme \$20,000,000 ou \$21,000,000 en subventions de chemins de fer et que nous allons probablement dépenser cela cette année. Est-ce là présenter les choses sous leur vrai jour, soit politiquement ou autrement. Est-ce là un exposé loyal de la situation, en ce qui concerne les dépenses auxquelles pourvoit le budget? Pourquoi nous parler de ces subventions? Voyons donc combien mon honorable ami est conséquent, et voyons aussi à quel point ses opinions cadrent avec celles de ses collègues de la gauche. Quelle a été