

de \$4,340,263.03 des \$9,933,599.80, il reste une balance de \$5,593,336.87 qu'on peut attribuer entièrement à la politique du gouvernement Mercier. Si vous déduisez de cette somme de \$5,593,336.87 les subsides aux chemins de fer, votés à la session de novembre et décembre 1890 et appuyés par une grande majorité, soit 4,400,320 00
Il reste une balance de 1,193,016 87
dont il est facile de se rendre compte en examinant les dépenses spéciales de 1887 à 1893, ce sont des items en majeure partie imputables aux réparations et améliorations urgentes des édifices publics, etc.

Il est facile de constater, par l'état que je viens de vous soumettre, composé de chiffres puisés dans les documents officiels, combien étaient peu fondées les accusations de nos adversaires, en criant que nous ruinions la province par nos extravagances, et jusqu'à quel point les états soumis à la Chambre et au pays étaient loin de la vérité.

Pour arriver au pouvoir, il fallait de toute nécessité nous écarter par tous les moyens possibles : aussi n'a-t-on pas hésité à lancer dans le public les plus perfides et les plus malveillantes accusations. Les états que je viens de citer établissent assez clairement la fausseté de ces érailleries.

La tactique de nos adversaires était de voter en détail les dépenses, qui étaient de nature à les rendre populaires, quittes à nous combattre plus tard sur les détails, nous attaquant sur celles mêmes qu'ils avaient approuvées, mais rien de bien étonnant en cela, car ils ne voulaient pas même reconnaître les obligations qu'ils nous avaient léguées. Cette conduite de leur part donne une idée de leur tactique lorsqu'ils sont dans l'opposition, crier quand même à tort ou à raison. Ils n'avaient pas même la bonne foi d'admettre franchement leur part de responsabilité dans cette même dépense et pour quelles fins elle avait été encourue. En un mot, ce qui était bien sous leur régime à Québec et à Ottawa, devenait une politique ruineuse du moment que le pouvoir était entre les mains de leurs adversaires. Je crois donc avoir démontré à la Chambre la nature de cette dette flottante et avoir établi la part de responsabilité de chacun.

Par les détails que j'ai donnés, il est facile de constater que cette dette flottante a été pour la majeure partie employée pour la construction de chemins de fer, politique dont on peut tout au plus disputer la sagesse. Mais qu'on veuille bien se le rappeler, c'est qu'elle est d'invention conservatrice ; ce sont les gouvernements d'Ottawa et de Québec qui ont imaginé le système de subsides en terres et en argent aux compagnies ; ce sont eux qui ont déterminé le système de conversion des subsides en terres en subsides en argent : ce sont eux qui ont commencé les travaux publics que le gouvernement Mercier a dû parachever. Les travaux commencés pouvaient-ils être arrêtés ? les parties de la province qui n'avaient pas de voies ferrées devaient-elle en être privées pour jamais ? S'il eut dû en être ainsi, comment se fait-il que le gouvernement fédéral ait généreusement subventionné les mêmes entreprises, et que pour cela il reçoit les applaudissements de ceux-là mêmes qui nous dénoncent à Québec ? La dette et les emprunts sont la conséquence nécessaire de la politique de chemins de fer adoptée en 1874 par M. DeBoucherville et continuée nécessairement par tous ses successeurs. C'est tellement le cas que sur une dette totale consolidée de \$25,104,266 au 30 juin 1893, \$22,364,610