

nement impérial n'ait pas été directement prié de légaliser cet acte, son intention y a été attirée de manière à lui indiquer la nécessité de permettre qu'il continue de rester loi. Je ne veux pas placer le Parlement dans une fausse position au sujet de cette question. Il faut se rappeler que lorsque l'honorable député de Châteauguay fit sa motion au sujet du bill concernant le Territoire du Nord-Ouest, le ministère reconnut son erreur en votant en faveur de l'amendement. Il avait le même pouvoir de rejeter la motion que le ministère d'aujourd'hui a le pouvoir de rejeter celle-ci ; mais le gouvernement ne voulait pas s'inscrire contre une motion dont il avait lui-même affirmé le principe.

Le gouvernement dit aujourd'hui : " Si vous faites cette motion de la manière dont vous la faites, nous devons la regarder comme une motion de non-confiance." Or, l'ex-gouvernement a accepté des motions en amendement en formant le comité des subsides, et a déclaré qu'il ne les regardait pas comme des motions de non-confiance.

Hon. M. BLAKE—Mais ce n'étaient pas des motions censurant le gouvernement.

M. BOWELL—L'on a toujours prétendu que c'était là la manière d'amener de pareilles questions devant la Chambre, et que le gouvernement n'a aucunement le droit de les regarder comme des votes de non-confiance.

La Chambre a un exemple que le gouvernement peut, quand cela lui convient, prendre ces motions comme des votes de non-confiance. Il n'y a que quelques jours encore il a voté contre un principe qu'il venait d'affirmer. Cependant, si ceux qui ont plus d'expérience que moi ne croient pas que l'on devrait insister sur cette motion, je n'ai pas d'objection à ce qu'elle soit retirée.

La motion est en conséquence retirée.

#### CANAL DE LA BAIE VERTE.

M. BURPEE (de Sunbury)—Je désirerais attirer l'attention de la Chambre, avant qu'elle ne se forme en comité des subsides, sur l'absence de tout item dans le budget pour le canal de la Baie Verte.

M. BOWELL—Une autre motion de non-confiance ?

M. BURPEE—Non, ce n'en est pas une, mais c'est une question tout aussi importante qu'aucune de celles qui ont été soumises à la Chambre durant la session. Elle occupe l'attention publique depuis plusieurs années dans les provinces maritimes. Elle a été amenée devant la Chambre plusieurs fois, et des crédits ont été ouverts dans le budget pour l'exécution de ce canal. Son utilité frappera quiconque voudra bien jeter un coup d'œil sur la carte du pays. Il est nécessaire pour faciliter le commerce intercolonial, sans lequel l'union des provinces ne peut être que nominale.

Avant la Confédération, une proposition fut faite à la législature locale d'autoriser une compagnie à construire ce grand ouvrage. L'argument qu'on employa alors contre l'incorporation de la compagnie fut que la Confédération étant sur le point de se faire, le gouvernement pourrait entreprendre ce travail. Les deux grandes améliorations dont on parlait dans le Nouveau-Brunswick, avant la Confédération, était le chemin de fer Intercolonial et le canal de la Baie Verte. La construction de l'Intercolonial fut une des conditions de la Confédération, et bien que le canal n'en fut pas une, il était compris qu'il serait construit. L'on insista particulièrement sur l'Intercolonial, et il fut distinctement convenu que l'on choisirait une route commerciale. M. Tilley refusa de faire partie du gouvernement jusqu'à ce qu'on lui eût donné l'assurance que le chemin serait construit comme entreprise commerciale. Je n'hésite pas à dire que si la population du Nouveau-Brunswick n'eût pas été convaincue que ce point était réglé et que le canal de la Baie Verte devait être construit, elle n'aurait jamais consenti à entrer dans l'Union.

L'on sait parfaitement que, pour l'Intercolonial, on a choisi une route militaire plutôt que commerciale. La ligne aurait pu être construite par la route Sud, ce qui l'aurait amenée beaucoup plus près de St. Jean sans l'éloigner davantage d'Halifax. Si l'on eût choisi la ligne No. 3 du rapport de M. Fleming, connue comme route Nord, le chemin se serait trouvé de 185 milles plus rapproché de St. Jean, et d'un mille