

de nos délibérations, être changée sans être renvoyée au comité.

M. L'ORATEUR: Absolument.

M. BORDEN: Sans le moindre doute. C'est ce que j'ai vu faire maintes fois; autrement, à quoi servirait-il de proposer à cette phase de la procédure le retranchement de crédits. La règle que suppose l'honorable député (M. Oliver) n'existe point.

M. PUGSLEY: Si vous retranchez le crédit, vous ne l'adoptez pas, et voilà tout. Le crédit est abandonné. Mais ici on propose de modifier une résolution de la Chambre siégeant en comité des subsides. Je ne saurais comprendre.

M. BORDEN: Ne perdons pas trop de temps à cette affaire. Laissons-la en suspens, et ayons des explications. J'ai cherché à expliquer à mon honorable ami ce qui avait donné lieu à ce changement. Si vous jetez les yeux sur le budget supplémentaire, vous y verrez un grand nombre de crédits comme ceux-ci: Pour pourvoir à l'avancement de neuf commis de la subdivision B à la subdivision A de la deuxième division, pour pourvoir à l'avancement de sept commis de la subdivision B à la subdivision A de la troisième division; pour pourvoir à des avancements de la subdivision A à la subdivision B de la première division. Ces avancements doivent s'effectuer conformément à la loi du service civil. Il semble y en avoir un que l'on ait omis. Le ministère des Finances a signalé à l'attention de mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) un crédit qui aurait dû être inscrit de cette manière, c'est-à-dire celui qui est à l'étude. Il ne s'agit que d'une somme de \$25, et c'est simplement pour rendre la chose conforme à la loi du service civil.

M. PUGSLEY: En ce cas, je retire mon objection.

Chemin de fer Intercolonial.—Pour accroître les facilités de long de la ligne, crédit supplémentaire, \$5,330.

M. EMMERSON: Le ministre des Chemins de fer n'est pas ici, et j'aurais aimé à lui signaler la nécessité de relier à l'Intercolonial le quai que le ministre des Travaux publics fait construire à Sackville, au Nouveau-Brunswick. Nous avons le droit de passage jusqu'au quai, mais rien jusqu'à présent ne le met en communication avec l'Intercolonial et, dans l'intérêt de tout le monde, il faudrait établir un court embranchement afin de faciliter l'expédition des marchandises à ce quai.

M. MONK: Je recommanderai la chose à mon collègue.

Chemin de fer Intercolonial.—Crédit supplémentaire, \$500,000.

M. EMMERSON: J'aimerais que l'on signalât au ministre des Chemins de fer cer-

M. EMMERSON.

taines irrégularités du service de l'Ocean Limited. Comme on le sait, c'est un train rapide qui, depuis 1905, fait le voyage entre Montréal et Halifax, et de mon temps la règle était qu'il ne devait prendre à sa remorque aucun wagon officiel ou particulier. J'avais pensé que, dans l'intérêt de ce train, il pouvait être utile de donner des ordres à cet effet. Ces ordres ont été effectivement donnés et on s'y est conformé. Il était défendu de remorquer même le wagon du ministre des Chemins de fer.

M. MONK: Etait-ce un décret du conseil?

M. EMMERSON: Non, c'était un arrêté de l'administration; mais je ne suis pas sûr s'il n'existe point un décret du conseil. La seule fois que, durant le temps dont je parle, on s'est écarté de cette règle, c'a été à la prière de Son Excellence le Gouverneur général dans une circonstance où il y avait urgence. Après deux ans, tout cela a été changé et sans annulation de l'ordre donné, on permet aux fonctionnaires de se faire voiturer à la suite de ce train, bien que nul autre chemin de fer au Canada ou aux Etats-Unis n'autorise jamais pareille chose dans le cas de trains-express limités. Ce train de l'Intercolonial ne fait entre Montréal et Halifax que dix-sept arrêts. Il arrête aux points divisionnaires, aux points de jonction et aux grands centres, mais nulle part ailleurs. Il a servi à faire connaître l'Intercolonial dans tous les Etats-Unis mieux que ne l'aurait pu faire tout autre moyen. Malgré cela, il m'est souvent arrivé depuis deux ans de voir à la suite de ce train jusqu'à deux wagons officiels du bureau de direction. Il en est résulté que le train s'est trouvé en retard et n'a pas fait sa vitesse habituelle. Aussi, sa réputation en a souffert. Je crois qu'il faudrait insister sur l'observance de la règle, et je conseillerais au ministre des Chemins de fer d'y avoir l'œil. Il me semble que les fonctionnaires de l'Intercolonial peuvent trouver d'autres trains auxquels ils attacheraient leurs wagons. De cette manière, ils ne gêneraient pas ni retarderaient le public qui voyage sur ces trains qu'on lui dit être rapides et ne faire qu'un nombre d'arrêts relativement restreints. A ce même propos, je dirai que l'Ocean Limited devrait continuer son service toute l'année. Si un train de grande vitesse doit être supprimé, que ce soit l'express maritime. Ce train circulait en hiver, sur une partie du chemin. On nous enlève l'Ocean Limited, et l'express maritime seul est continué.

Je voudrais le contraire de cela; je laisserais l'express maritime aller jusqu'à Campbellton afin de satisfaire aux besoins de la province de Québec. Je voudrais aussi que l'on fit concurrence au Pacifique-Canadien et, pour avoir ce que nous n'avons pas aujourd'hui, c'est-à-dire le transport