

premier ministre lui-même—il adressa au premier ministre, le 18 octobre 1904, le télégramme suivant dont l'effet fut semblable à celui d'un coup de foudre dans un ciel serein:

J'ai pris la résolution de me retirer de la Commission des chemins de fer et j'envoie cette après-midi même ma démission à Son Excellence. Il m'est fait une offre qui me permet, en l'acceptant, d'améliorer ma position. Cette offre doit être acceptée ou refusée immédiatement et les avantages que me procure ma situation actuelle ne sont pas de nature à m'engager à refuser celui qui m'est maintenant offert. J'ajouterai que, si ce n'est qu'il est possible que j'aie l'occasion de réaffirmer mes objections à l'entreprise du Grand Tronc Pacifique, mon intention n'est pas de reparaitre maintenant dans l'arène politique, ou reprendre part aux affaires publiques.

A. G. BLAIR.

Ce télégramme fait voir que M. Blair s'est retiré de la commission des chemins de fer dans le but d'accepter une autre position plus lucrative. C'est la seule raison qu'il donne pour expliquer sa démission soudaine, et nous devons accepter sa parole qui nous dit qu'aucune autre raison ne l'a poussé à cet acte. Cette démission soudaine n'eut soulevé aucune objection si, lorsqu'elle a été donnée, la commission des chemins de fer ne s'était pas trouvée saisie d'un grand nombre de causes plaidées et n'attendant que leur jugement. M. Blair a paru ne s'occuper aucunement de l'effet que sa démission produirait sur ces causes. Il n'a semblé se préoccuper que de ses intérêts personnels. Puis, sa démission a été donnée au milieu de la tourmente occasionnée par des élections générales, et le premier ministre, évidemment pris par surprise, répondit comme suit au télégramme lui faisant part de cette détermination :

Votre démission est pour moi une surprise ; mais, naturellement, je ne puis maintenant faire aucune observation sur ce sujet.

Cette réponse est celle qu'on attendait d'un homme prudent. Il est vrai que notre premier ministre se compromet très rarement ; mais cette réponse, dans les circonstances, est celle que nous pouvions attendre de lui. Le premier ministre ne pouvait alors solliciter M. Blair à différer sa démission. L'on aurait pu interpréter une pression de ce genre comme l'indice d'une crainte que M. Blair inspirait au premier ministre, vu que l'on croyait alors que M. Blair était disposé à prendre une part active à la campagne électorale. La réponse

du premier ministre, envoyée le jour même de la réception du télégramme de démission, est, suivant moi, suffisamment raisonnable.

Toutefois, plus tard, vers la fin du mois, le conseil exécutif accepta officiellement la démission de M. Blair, après une couple de semaines de réflexion, après avoir pesé tout l'effet qu'elle pouvait produire. Mais je constate qu'aucun effort n'a été fait par le conseil pour voir à ce que les causes auxquelles j'ai fait allusion, et qui étaient prêtes à être jugées, fussent décidées avant l'acceptation de la démission de M. Blair. Ce dernier a semblé n'avoir qu'un objet en vue pendant qu'il remplissait la charge de président de la commission. C'était de se trouver une position plus lucrative encore que celle qu'il occupait. Comme président de la commission des chemins de fer, ses relations avec le gouvernement étaient celles qui existent entre serviteur et patron. Or, dans ces circonstances, il me semble que le devoir du gouvernement était de rappeler à M. Blair les devoirs de sa charge et de le presser d'achever, avant de démissionner, l'instruction des causes dont la commission était saisie, ou bien de refuser d'accepter sa démission. En acceptant la démission de M. Blair sans avoir fait quelque effort pour que son départ soudain ne cause aucun préjudice à ceux qui avaient des causes pendantes devant la commission, le gouvernement, selon moi, s'est rendu responsable de l'action du démissionnaire, moralement du moins, envers ceux qui ont souffert de cette action.

Une autre question est celle de savoir si le comité des chemins de fer du Conseil privé connaissait tout cela. Le gouvernement devait connaître les contestations dont la commission des chemins de fer était saisie. Du moins, c'était son devoir d'être renseigné sur ce sujet. La principale question, suivant moi, est celle de savoir combien il y avait de causes pendantes devant la commission lorsque la démission de M. Blair fut acceptée. De fait, je le crois du moins, il y avait, devant la commission, lors de cette acceptation, un grand nombre de causes instruites à grands frais. La Chambre sait ce que peuvent coûter les contestations sur les questions de chemins de fer. La preuve à faire est très volumineuse. Les honoraires des avocats sont généralement de \$50 et plus par jour. D'après ce que je puis voir, les