

paru dans le numéro suivant de la "Gazette Officielle." Mais la même chose n'a pas été faite pour les règlements de la milice.

L'honorable M. SCOTT : Je présume que la traduction a été préparée à temps par le ministère de la Marine ; mais je ne suis aucunement renseigné sur ce point, vu que cette traduction n'est aucunement sous mon contrôle.

Le Sénat s'ajourne.

SENAT.

Séance du jeudi, le 16 février 1905.

Présidence de l'honorable Raoul DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

PRESENTATION D'UN BILL.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois :

Bill (C) intitulé : "Acte pour faire droit à Clara Bidwell McDermott.—(L'honorable M. Young.)

DEMISSION DE M. BLAIR.

INTERPELLATION.

L'honorable M. POIRIER demande

Si, en télégraphiant, le 18 octobre dernier, la réponse ci-dessous à la dépêche de l'honorable M. Blair lui annonçant sa démission comme président de la commission des chemins de fer :—"Votre démission me prend par surprise, mais je ne puis naturellement faire aucune observation à ce sujet pour le moment," le premier ministre du Canada savait qu'il y avait sur le rôle un grand nombre de causes instruites et entendues qui attendaient la décision de la commission ?

Le comité du Conseil privé avait-il été informé de ce fait lorsque, le 31 octobre, il a recommandé au Gouverneur général d'accepter la démission de l'honorable M. Blair ?

S'il savait qu'il y avait un grand nombre de causes pendantes et attendant la décision de la commission, a-t-il demandé à l'honorable M. Blair de donner sa décision sur ces causes avant de se retirer, comme il l'a fait, par exemple, dans le cas du juge Killam, ci-devant juge de la Cour Suprême ?

Combien y avait-il de causes pendantes, lorsque la résignation de l'honorable M. Blair a été ainsi acceptée ?

Combien de causes devront-elles être instruites et entendues de nouveau ?

Quel est le membre de la Commission des chemins de fer qui est resté chez lui au lieu

Hon. M. LANDRY.

d'accompagner la commission, dans sa tournée de l'ouest, l'été dernier, et qui a ainsi contribué à amener l'état de confusion qui existe actuellement dans cette division importante du service civil, au grand détriment des parties litigantes ?

La Chambre se rappellera qu'il y a deux ans, elle consacra beaucoup de temps à l'élaboration et à la discussion d'une refonte de l'Acte des chemins de fer.

Cette refonte contient une disposition créant une commission des chemins de fer dont l'objet est de faciliter le règlement des contestations qui s'élèvent en matière de chemins de fer. Le Parlement et le pays tout entier ont considéré cette législation comme excellente, et elle était devenue nécessaire par suite de l'augmentation des litiges entre les compagnies de chemins de fer et d'autres corporations.

La loi à laquelle je viens de faire allusion fut présentée par le ministre des Chemins de fer et Canaux d'alors, c'est-à-dire, par l'honorable M. Blair, mais après l'adoption et la sanction du bill, pour des raisons qui sont maintenant du domaine public, l'honorable M. Blair, ayant cessé d'être ministre des Chemins de fer et Canaux, fut nommé président de la très importante commission que j'ai mentionnée en commençant. Cette nomination, on s'en souvient, parut quelque peu étrange, vu que M. Blair s'était montré hostile au Gouvernement. Pour ce qui me concerne, toutefois, je ne trouvais aucunement à redire à la nomination de M. Blair. Il avait le droit de sortir du ministère, si la politique adoptée par le gouvernement n'était pas conforme à ses goûts. D'un autre côté, je ne pouvais alors trouver rien de blâmable dans la conduite de ses anciens collègues en le nommant à cette charge, surtout après que le premier ministre eut déclaré—et cela avec raison selon moi—qu'il n'y avait pas en Canada un seul homme plus compétent que M. Blair pour la remplir. C'est M. Blair, lui-même, qui avait préparé la loi créant la nouvelle fonction qu'il était appelé à remplir. Il en connaissait l'importance, les obligations et les responsabilités. Mais que vit-on une année à peine après sa nomination à la position lucrative de président de la commission des chemins de fer ?—Bien qu'il reçût un traitement de \$10,000 par année, c'est-à-dire le salaire le plus élevé qui soit payé en Canada à un officier public—sans excepter le