

BILL SUR LES POIDS MESURES

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (4), Loi modifiant la Loi des poids et mesures.

Le bill est lu pour la 1^{re} fois.

L'honorable M. DANDURAND: Toujours avec la permission du Sénat, je propose que ce bill soit inscrit à l'ordre du jour pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL DES PENSIONS DE LA MILICE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (5), Loi modifiant la loi des pensions de la milice.

Le bill est lu pour la 1^{re} fois.

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je propose que ce bill soit inscrit pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL DU CENS ÉLECTORAL FÉDÉRAL

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (7), Loi modifiant la Loi du cens électoral fédéral.

Le bill est lu pour la 1^{re} fois.

L'honorable M. DANDURAND: Comme ce bill...

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le connais.

L'honorable M. DANDURAND: ...répète simplement la loi de l'an dernier, je recommande de l'inscrire pour deuxième lecture demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ou ce soir.

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission de la Chambre, je propose que le bill soit inscrit à l'ordre du jour pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL SUR L'INDUSTRIE LAITIÈRE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (8), Loi modifiant la Loi de l'industrie laitière.

Le bill est lu pour la 1^{re} fois.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami s'opposera-t-il à ce que ce bill soit inscrit pour deuxième lecture demain?

Le très hon. M. MEIGHEN.

Le très honorable M. MEIGHEN: Pas du tout, pas même pour ce soir.

L'honorable M. DANDURAND: Alors, je propose, avec la permission du Sénat, que ce bill soit inscrit à l'ordre du jour pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL DES TRANSPORTS

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill (B), Loi établissant une Commission des transports au Canada, et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

—Honorables sénateurs, avant l'ajournement, je prévins le Sénat que ce bill était sur le métier, et serait déposé devant nous dès la reprise de nos séances. Il sera peut-être nécessaire de renvoyer ce projet de loi à un comité; je demanderai la permission de dévier quelque peu de nos procédures ordinaires, et ferai certaines remarques explicatives, afin que nous puissions inscrire le bill pour deuxième lecture demain. Si mon très honorable ami n'est pas prêt demain à passer à l'étude du bill, nous en remettrons la deuxième lecture à plus tard.

Le titre même du projet de loi le déclare, la mesure est destinée à établir une Commission des transports au Canada, avec autorité sur chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

Voici un autre pas dans le progrès et la réglementation du transport au Canada. Comme se le rappelleront certains honorables sénateurs, le transport au Canada fut en grande partie à certaine époque le monopole des chemins de fer, et nous n'avions pas le contrôle réglementaire des tarifs; comme résultat, le public exigea avec insistance l'établissement d'une direction réglementaire. En 1887, les Etats-Unis accordaient des pouvoirs réglementaires à l'Interstate Commerce Commission, et l'année suivante, alors que nous avions quelque 12,500 milles de chemins de fer en exploitation, le comité des chemins de fer du Conseil privé fut investi de certains pouvoirs relatifs à la réglementation des tarifs. Cet arrangement suffit apparemment à satisfaire les exigences publiques jusque vers 1898; il devint alors de plus en plus évident qu'il nous fallait une autre méthode pour faire face à l'extension rapide des chemins de fer, et à l'augmentation du commerce. Après une enquête très étendue, en 1903, la loi des chemins de fer fut modifiée dans le but de constituer une Commission des chemins de fer. La Commission fut établie en 1904, pourvue de pouvoirs très larges sur les chemins de fer construits en vertu de l'autorité fédérale, aussi bien que ceux construits en vertu