



MUNICIPAL
Gazette
MUNICIPALE
DE—OF
Montreal

— Toutes communications se rapportant aux annonces ou aux abonnements devront être adressées tout simplement comme suit:

“LA GAZETTE MUNICIPALE”
Bureau de Poste: 465 ou 42 Place Jacques-Cartier, Montréal.
— Toutes communications se rapportant à la rédaction, devront être adressées comme suit:
“LA GAZETTE MUNICIPALE”
Hôtel de Ville, Montréal

— (o) —

— All communications relative to advertisements or subscription, should be addressed simply as follows:

“THE MUNICIPAL GAZETTE”
Post Office Box: 465 or 42 Jacques-Cartier Square, Montreal.
All communications relative to the editorial part of the paper should be addressed as follows:

“THE MUNICIPAL GAZETTE”
City Hall Montreal.
Telephone Main 4240.

Parait le lundi matin
Published every Monday morning
Abonnements \$4 par an
Subscriptions \$4 a year
Payables d'avance
Payable in advance

Organe officiel de la Corporation de la Ville de Montréal Official organ of the Corporation of the City of Montreal
CANADA

LA COMPAGNIE CANADIENNE D'AUTOBUS LIMITEE

(Publication ordonnée par le Conseil)

A Son Honneur le Maire, et à Messieurs les Echevins et Messieurs les Commissaires de la Cité de Montréal, assemblés en Conseil.

Messieurs:—

La Compagnie Canadienne d'Autobus, Limitée, constituée en corporation par Lettres Patentes sous le grand sceau du Dominion du Canada, en date du 3 avril courant 1912.

A l'honneur de soumettre à votre bienveillante considération ce qui suit:

Elle a été organisée au capital de \$10,000,000 pour établir dans les principales villes du Canada des services d'autobus du genre de ceux qui existent et se développent chaque jour à Paris, à Londres, à Berlin, à New-York et à Chicago.

Ces services sont le complément obligé de ceux des tramways que la congestion du trafic et l'impraticabilité de brancher dans toutes les rues rend notoirement insuffisants.

Quoique plus cher que les tramways, l'autobus, dans les villes citées plus haut, n'en jouit pas moins d'une faveur populaire toujours grandissante, pour les raisons suivantes:

Il n'encombre ni ne détériore la surface des rues, dont il n'enlève aucune partie à la circulation générale.

Il n'ajoute pas au nombre des poteaux qui déparent les rues et ne tend pas au-dessus ces fils électriques chargés à haute tension dont la rupture fortuite cause de temps à autre de regrettables accidents.

La faculté que possède l'autobus de tourner un obstacle et de se ranger le long du trottoir, lui permet de circuler sans gêner la circulation générale des voitures, tandis que sur les rues où passent les tramways, les voitures sont obligées de leur céder le pas.

C'est pour cela qu'on lui accorde volontiers la permission de circuler dans des rues où l'on ne tolérerait pas le tramway, comme dans beaucoup d'autres où le tramway bloquerait complètement le trafic.

De sorte que l'autobus est particulièrement efficace pour décongestionner le trafic en le dirigeant sur différentes rues inaccessibles ou impraticables en tramway.

En fournissant à un certain nombre de voyageurs un moyen plus confortable, même s'il est plus dispendieux, et atteindre leur destination, l'autobus rend en même temps service à la classe ouvrière qui reste en possession plus complète du tramway.

Aux municipalités, le service d'autobus offre l'avantage de ne rien déranger à l'ordonnance de leurs rues, de n'en

THE CANADIAN AUTOBUS COMPANY, LIMITED

(Published by order of Council)

To His Worship the Mayor, Aldermen and Commissioners of the City of Montreal, in Council assembled.

Gentlemen,

The Canadian Autobus Co., Ltd., a corporation duly incorporated by Letters Patent under the Great Seal of the Dominion of Canada on April 3rd 1912.

Begs to submit the following to your Honourable Council:

This Company, capitalized at \$10,000,000, has been organized for the purpose of establishing in the principal cities of Canada a regular Autobus Service such as those now in operation in London, Paris, Berlin, New York and Chicago.

These Autobus Services are necessary adjuncts to the tramway service, which the traffic congestion and the impracticability of relieving it by branching off in every street, has rendered almost everywhere inadequate to meet the public demand.

Although Autobus fares are higher, generally, than tramway fares, still Autobus Lines are in ever increasing popular favour in the cities above referred to. And why?

Because they do not interfere with the paving or the level of the streets, deprive the general public from taking away any part of the roadway.

Because they do not add to the forest of poles that are disfiguring the streets; nor do they string overhead high powered wires, whose fortuitous breaking is from time to time causing damage to life and property.

Because, being able to go around obstacles and to run close to sidewalks, they do not hinder general traffic as the tramways do, and to which other vehicles have to give the right of way.

And, therefore, they are willingly allowed to run on streets where the tramway tracks would not be tolerated, on account of their unsightly poles and trolley wires and of their heavy and noisy cars.

Therein lies the efficiency of our Autobus Service for the purpose of relieving passenger traffic congestion, by diverting it to other thoroughfares were tramways would not be tolerated or could not be conveniently operated.

By giving a certain number of passengers more comfortable if slightly higher, means of transportation, the Autobus serves also the interests of the working classes who are relieved of so much crowding in the tramway cars.

And to municipal corporations it offers this advantage, that it does not interfere with their general street plans, with their pavings, nor with their street perspectives.

Believing that, on account of the foregoing considerations, the proposition it has to put before your Honourable