

Attendu qu'il semble être devenu nécessaire de modifier les dispositions du Règlement No 210 et ses amendements, ainsi que les clauses du contrat intervenu entre la Compagnie des Tramways et la Cité de Montréal, en date du 8 mars 1893, je dois d'abord vous déclarer que dans la préparation du projet de contrat que j'ai l'honneur de vous soumettre, je me suis appliqué à sauvegarder les intérêts bien entendus de la Cité et du public voyageur, comme je me suis efforcé d'en écarter toute clause qui pourrait être de nature à gêner la Compagnie des Tramways dans ses négociations, pour obtenir les argents dont elle pourrait avoir besoin.

Je comprends qu'il ne s'agit pas de mettre fin au contrat actuel, qui, s'il était suivi à la lettre, pourrait peut-être nous donner satisfaction, mais de le prolonger avec certains changements et améliorations, qui sont devenus nécessaires par suite des conditions actuelles du trafic, et des nombreuses annexions faites par la Cité durant ces dernières années.

Il ne s'agit donc ici que d'une question de transport des voyageurs par traction électrique sur rail, et c'est pourquoi j'ai fait abstraction de tout ce qui pourrait y être étranger.

Nous devons d'abord poser le principe suivant: Dans toute question de franchise publique, il y a deux parties en présence:

- (a) La Municipalité qui octroie la franchise;
- (b) La Compagnie qui désire l'exploiter.

C'est donc une véritable association dans laquelle la Cité fait l'apport de ses rues et de sa population, et la Compagnie l'apport de son matériel roulant; et de suite, se pose naturellement la question: Que vaut l'apport de nos rues? Que vaut le matériel de la Compagnie?

Et je m'empresse, avant d'aller plus loin, d'insister sur un fait, à savoir: Qu'il ne faut pas exagérer la valeur des franchises extérieures concédées à la Compagnie des Tramways, parce qu'il est bien évident qu'aucune de ces franchises n'ont de valeur réelle qu'en autant que la Compagnie qui les détient peut exploiter le réseau actuellement opéré dans la Cité de Montréal; en effet quelle compagnie ou particulier songerait à faire un service de transport de voyageurs, exclusivement dans Outremont, ou dans Westmount, ou dans Maisonneuve?

Afin de pouvoir traiter sur une base équitable, il faut donc que la Compagnie nous dise une fois pour toutes, avec preuves à l'appui, ce que vaut son matériel roulant; ou encore quel est son actif réel et physique, la valeur de son matériel d'opération dans la Cité de Montréal, indépendamment de la valeur qu'elle peut attacher aux différents privilèges qu'elle détient.

En outre, la signature d'un engagement par lequel nous consentirions à prolonger l'existence du contrat actuel, devra entraîner la déchéance de tous les privilèges que la Compagnie aurait obtenus des nouveaux quartiers avant leur annexion à la Cité de Montréal, de même que l'annulation des contrats consentis aux différentes compagnies maintenant absorbées ou contrôlées par la Compagnie des Tramways. Il en sera de même, au fur et à mesure que d'autres municipalités seront annexées, et desquelles la Compagnie aurait obtenu des privilèges pour le transport des voyageurs, ces privilèges étant annulés de plein droit du simple fait de l'annexion de ces municipalités à la Cité de Montréal.

Les prix de passage resteront les mêmes que ceux actuellement payés, mais avec entente que les taux à exiger dans les quartiers excentriques ou nouvellement annexés, ne devront pas être plus élevés que ceux perçus dans le Centre de la Ville; la Compagnie devra en plus étendre le privilège de dix billets pour vingt-cinq cents, aux apprentis, sur production d'un certificat de leurs patrons.

Cette nouvelle entente étant requise surtout en vue d'accommoder les quartiers excentriques, la Ville devra se réserver le droit d'imposer à la Compagnie la construction de nouvelles lignes qui pourraient être devenues nécessaires même après la signature de ce contrat, et ce, sur recommandation de l'Ingénieur en Chef de la Cité. Ces préliminaires étant posés et la Compagnie s'y étant conformée, nous lui consentirions:

"Whereas it seems to have become necessary to modify the dispositions of By-law 210 and its amendments, as well as the clauses of the contract passed between the Montreal Tramways Company and the City on March 8th 1893. I must first declare that in the preparation of the project I submit to you, I have been careful to safeguard the interests of the City and of the travelling public as I have been to omit any clause of a nature that might hinder the Tramways Company in its negotiations for securing the funds it may need.

I understand that it is not a question of putting an end to the existing contract which, if carried out to the letter, might perhaps give us satisfaction, but of extending it with certain changes and improvements which have become necessary by reason of existing traffic conditions and of numerous annexations effected by the City in the past few years.

The only question to be considered is, therefore, the transportation of travellers by electric rail traction, and this is why I omitted everything which is not connected therewith.

We must first lay down the following principle — that in every question of public franchise there are two interested parties: (a) the municipality which is awarding the franchise; (b) the company which desires to exercise the same.

It is then really a partnership to which the City contributes its streets and its population, and the company its rolling stock; as a result the question naturally arises: What is the value of the contribution of our streets? What is the value of the contribution of the company's rolling stock?

And I will, before going further, insist on the fact that the value of the exterior franchises of the Tramways Company should not be overrated, because it is quite evident that none of these franchises has any real value except inasmuch as the company which holds them can operate the system now existing in the City of Montreal. Indeed what company or private individual would think of operating a passenger traffic service exclusively in Outremont, in Westmount or in Maisonneuve?

In order that an agreement may be entered into on an equitable basis, it is therefore necessary that the Company tell us once for all, with proof in support of its statement, what its rolling stock is worth; or what are its real and physical assets, as what is the value of its working plant in the City of Montreal, independently of the value which it may attach to the different privileges it holds.

Moreover, the signature of an agreement by which we would consent to extend the term of the present contract should involve the relinquishment of all privileges that the Company may have obtained from the new wards before their annexation to the City of Montreal, as well as the annulment of the contracts passed with the different companies now merged with or controlled by the Montreal Tramways Company. It would also be understood that, as other municipalities are annexed, from which the Company may have obtained privileges for the transport of passengers, said privileges would be entirely annulled by the simple fact of the annexation of those municipalities to the City of Montreal.

The fares would remain identical with those now paid but with the understanding that the rates to be charged in the outlying or newly annexed wards of the City shall not be higher than those charged in the centre of the City; the Company should also extend the privilege of ten tickets for twenty-five cents to apprentices on the production of a certificate from their employers.

This new agreement being required, above all, with the view of accommodating the outlying wards, the City should reserve the right to impose on the Company the obligation of constructing new lines which may become necessary even after the signing of the contract and which are recommended by the Chief Engineer of the City.

These preliminaries being laid down and the Company having agreed to same, we would grant to it: