

2.—Le Conseil peut-il accorder tel privilège exclusif durant une période de 50 ans, c'est-à-dire une période de 32 ans à compter de la date de l'expiration du contrat actuel avec la Compagnie des Tramways de Montréal?

I.—En 1892, lors de la discussion et de l'adoption du règlement No 210 pour l'établissement d'un chemin de fer électrique par la compagnie de chemin de fer urbain de Montréal, nous avons posé en principe que l'octroi de privilège exclusif de la part d'une corporation municipale est de droit strict et ne peut s'effectuer qu'en vertu de pouvoirs clairement et positivement énoncés. L'exercice de ce droit ne saurait se présumer ou s'inférer de pouvoirs généraux conférés aux corporations de contracter et obliger les autres envers elles; il faut une loi en termes explicites, dont le sens comporte le pouvoir qu'on veut exercer.

Dans l'espèce, la loi qui permet à la Cité d'établir une voie de chemin de fer urbain ou autre chemin de fer dans la Cité se lit comme suit: "Le Conseil a autorité pour faire, abroger ou amender et mettre à exécution un ou des règlements pour permettre, aux conditions et avec les restrictions que le Conseil juge à propos d'imposer, l'établissement de toute voie de chemin de fer urbain ou autre chemin de fer dans la Cité, pour fixer le nombre de personnes qui peuvent être transportées dans chaque wagon ou véhicule employé par telle compagnie de chemin de fer urbain, pour régler l'état dans lequel les wagons devront être tenus, pour régler l'usage des locomotives et des forces motrices mues par la vapeur ou autrement, sur tout chemin de fer dans la Cité, pour prescrire et réglementer la vitesse des wagons et pour imposer des pénalités qui ne dépasseront pas \$400 à toute compagnie exploitant une telle voie ferrée, ou à ses employés, pour toute et chaque violation de ce règlement."

(Voir 62 Vict., chap. 58, ss. 299 et 300, sous-sect. 98.)

Ajoutons à cela le pouvoir qu'a la Cité de contrôler les rues, ruelles et voies publiques, et le droit de passage au-dessus, au travers, de long ou au-dessous d'icelles.

Les termes de cette loi sont bien généraux; ils autorisent, il est vrai, la Cité à passer un contrat par l'adoption d'un règlement et en fixer les conditions et restrictions, mais où est le pouvoir de permettre à une seule compagnie ou personne d'envahir le domaine public, de l'occuper pour son profit et avantage pendant une longue période de temps et à l'exclusion de toute autre compagnie ou personne? Les dispositions de la charte que nous venons de citer ne confèrent rien autre chose que le pouvoir de faire un certain arrangement avec une compagnie de chemin de fer et d'en arrêter les conditions de même que les restrictions.

Nous sommes d'avis qu'une autorisation législative est requise pour conférer au Conseil Municipal de Montréal, le pouvoir d'accorder un privilège exclusif à la Compagnie des Chars Urbains pour une période de 32 ans additionnels, en tout 50 ans, et que telle autorisation n'existe pas à l'heure qu'il est. Nous avons cru que la décision rendue dans la cause de "Bell et la ville de Westmount," rapportée au volume IX des rapports judiciaires officiels de Québec, (C.B.R.), à la page 24, affectait les conclusions que nous avons déjà prises en pareille matière; mais en référant aux détails de la cause nous trouvons qu'il y a été décidé purement et simplement que la Législature avait constitutionnellement le pouvoir de donner des autorisations, dans le sens indiqué, aux municipalités de la Province de Québec, et que, de fait, elle avait donné cette autorisation, tant par la charte de Westmount (56 Vict., chap. 24, s. 50), que par une ratification expresse du contrat attaqué dans cette affaire.

Pour que ce jugement pût nous amener à croire que nous avons eu tort dans les motifs et les conclusions de notre opinion de 1892, il faudrait que la charte de la Cité de Montréal ou ses amendements contiennent une disposition semblable à celle qui se trouve dans la section 50 des amendements à la charte de Westmount, la loi 56 Vict., chap. 54, ou qu'il eût ratification par la Législature. Il est évident, ici, qu'il n'y a pas eu de loi ratificative, le règlement n'étant pas encore passé. La ratification d'un règlement municipal par la Législature comble, d'une manière remédiate, l'insuffisance des pouvoirs de la corporation; c'est ainsi que l'on a cru prudent de faire ratifier le règlement No 210.

II.—La durée de l'octroi d'un privilège, disons pour 25, 30 ou même 50 ans, n'existe nulle part dans notre charte et les divers actes qui l'amendent; mais en référant à la jurisprudence établie dans d'autres pays, tel qu'aux États-Unis par exemple, nous constatons que le nombre d'années est basé sur la raison d'être des clauses et conditions du contrat qui garantit la franchise. Cependant, comme il peut y avoir encore incertitude, surtout quand la période de temps est très éten-

2.—Can the Council grant such exclusive privilege for a period of 50 years, that is, a period of 32 years from the date of the expiration of the contract now existing with the M. S. R. Co.?

In 1892, when by-law No. 210, concerning the establishment of an electric railway, by the M. S. R. Co., was discussed and passed, we laid down as a principle that the granting of exclusive privileges by a municipal corporation was of strict law and could only be effected under powers clearly and positively enunciated. The exercise of such right cannot be presumed or be inferred from general powers conferred upon corporations to contract and bind others towards them; a law in explicit terms is required, implying the power which it is sought to exercise.

In this case, the law which allows the City to establish an electric or other railway line within its territory reads as follows: "The Council has authority to enact, repeal or amend and enforce one or more by-laws to permit under such conditions and restrictions as it may impose, the track of any street railway or other railway, to be laid in the City; to regulate the number of passengers to be carried in each car or vehicle used by such street railway; to regulate the condition in which the cars are to be kept, to regulate the use of locomotive engines and of steam or any other motive-power on any railway in the City; prescribe and regulate the speed of the cars; and to impose penalties not to exceed \$400 upon the company managing any such railway or any of their servants, for each and every violation of any such by-law."

(See 62 Vict., chap. 58, ss. 299 and 300, sub-sect. 98.)

We may add to this the power which the City possesses to control the streets, lanes and thoroughfares and the right of way over, across along or under the same.

The terms of this law are quite general; they authorize, it is true, the City to pass a contract, by the adoption of a by-law, and to fix the conditions and restrictions thereof, but where is the power to allow a single company or person to invade the public domain and occupy it for its or his benefit and advantage during a long period of time, to the exclusion of any other company or person? The provisions of the Charter above quoted simply confer the power to make a certain arrangement with a railway company and to determine the conditions as well as the restrictions thereof.

We are of opinion that a legislative authorization is required to confer upon the Municipal Council of Montreal the power to grant an exclusive privilege to the M. S. R. Co. for a period of 32 additional years, in all 50 years, and that such authorization does not exist at the present time. We believed that the judgment rendered in the case of Bell vs the town of Westmount, reported in vol. LX of the official, judicial reports of Quebec (C.K.B.), at p. 24, affected the conclusions which we had already arrived at in a similar case; but by referring to the details of the case we find that it was purely and simply decided that the Legislature had constitutionally the power to give authorizations to that effect to the municipalities of the Province of Quebec, and that, in fact, it had given such authorization, both by the charter of Westmount (56 Vict., c. 24, s. 50), and by express ratification of the contract attacked in this case.

This judgment might perhaps lead us to believe that we were wrong in the motives and conclusions of our opinion of 1892, if the Charter of the City of Montreal or its amendments contained a provision similar to that which is embodied in Sect. 50 of the amendments to the charter of Westmount (56 Vict., c. 54) or if the Legislature had given its assent. It is clear, in this case, that there was no ratification; the by-law not being yet passed. The ratification of a municipal by-law by the Legislature remedies the insufficiency of the powers of the corporation; hence it was deemed prudent to have by-law No. 210 ratified.

There is no provision in our Charter and the different Acts amending it as to the term for which a privilege may be granted (say for 25, 30 or even 50 years). But by referring to the jurisprudence established in other countries, such as, for instance, the United States, we find that the number of years is based on the nature of the clauses and conditions of the contract which guarantees the franchise. As there may still be, however, some uncertainty, it has been deemed ad-