

charbons, une longue épreuve qu'on se proposait de faire faire avec les 1500 tonnes achetées.

Quant à M. Kearney, on pourrait invoquer son opinion, si on la lui avait demandée, en adjugeant le contrat, chose à laquelle on n'a pas même songé dans le temps.

Quant aux paroles que l'on met dans la bouche du représentant du Clearfield, qu'il a fait observer qu'on ne pouvait avoir de charbon sâssé pour la différence de 10 cents, on ne saurait en trouver la moindre trace, dans la preuve, c'est le contraire, qui a été dit.

Enfin on a dit à l'enquête que c'était pour faire faire un essai très prolongé que l'on avait divisé le contrat. Mais ne peut-on pas dire que c'est là une arrière-pensée, puisque MM. Clearhue et Lemay disent que cette raison n'a pas été invoquée, lors de la division du contrat.

#### Accusation du "Prix Courant"

"Il paraîtrait, si nous sommes bien renseignés, que la commission de l'aqueduc aurait fait peur à la ville des sommes très importantes. Elle aurait l'an dernier, pour des quantités considérables, payé jusqu'à \$8.00 du charbon qu'elle pouvait acheter à \$4.46, et elle aurait acheté à \$6.00 du charbon qu'elle aurait pu se procurer à \$3.50."

Cette accusation est reconnue comme bien fondée par la majorité de la commission, qui aurait pu ajouter que la cité a perdu de ces chefs, une somme considérable.

On essaya de faire tomber la faute sur la grève du charbon anthracite.

Mais s'il y avait grève dans le charbon anthracite c'était raison de plus pour prendre ses précautions et acheter toute la provision sans retarder. Car il était naturellement connu des gens pratiques que la hausse se ferait sentir sur les charbons mous aussi bien que sur les charbons durs.

Si la hausse avait eu lieu peu de temps après que la commission de l'eau eut décidé de se servir du charbon de forge, elle aurait eu encore une raison, mais la hausse ne se fit sentir qu'en septembre.

Telles sont les accusations positives portées contre la commission de l'aqueduc et toutes suivant moi ont été prouvées.

Un autre fait a aussi été prouvé à l'enquête. C'est que les procédures contradictoires adoptées par la commission en trois circonstances différentes en 1903, ont eu pour résultat de priver une maison de sa part légitime de patronage.

En février MM. J. O. Labrecque & Cie, étaient les plus bas soumissionnaires, mais la commission décida de faire des essais afin de s'enquérir de la qualité du charbon et le contrat fut donné à M. Dobell parce que les essais, dit-on, démontraient la supériorité de son charbon, comparativement au prix demandé.

Au mois d'avril, de nouvelles soumissions sont demandées, encore suivies d'essais, et cette fois encore M. Dobell obtient le contrat bien que les essais, fussent, cette fois, en faveur de la maison Labrecque & Cie. Et dans les deux cas le soumissionnaire heureux était le même alors que le soumissionnaire évincé dans les deux cas était également le même.

En vain dit-on que les essais du mois d'avril n'étaient pas suffisants, ils ont été faits par les mêmes personnes, avec

les mêmes instructions, les mêmes précautions et jugés alors aussi satisfaisants que ceux du mois de février.

En septembre dernier le plus bas soumissionnaire était encore J. O. Labrecque & Cie, pour un charbon déjà testé et trouvé satisfaisant. On ne lui donne que 1100 tonnes du contrat; mais l'autre moitié était accordée à 27c plus cher à M. Bayle, sans qu'on prit la peine, cette fois, de faire faire des essais.

Le tout respectueusement soumis.

P. WILSON.

#### LES CHARS ELECTRIQUES

La Ville et la M. S. R. Co.

Messieurs les Echevins qui croiraient leur conscience bien en repos en accordant à la Compagnie des Chars Urbains de Montréal une prolongation de franchise de trente ans, moyennant certaines compensations non encore bien déterminées, feront bien de méditer l'article suivant et particulièrement les lignes que nous avons soulignées.

L'article est tiré du "Moniteur Industriel", de Paris.

L'"Elettricità" signale des expériences importantes qui ont été récemment faites sur plusieurs tramways électriques de Milan et dans lesquelles les voitures ont été actionnées, d'une manière satisfaisante, par un moteur monophasé en série construit suivant le système de M. le docteur Georges Finzi. Notre confrère s'exprime, à ce sujet, comme il suit:

"En octobre 1902, M. Finzi avait exposé devant l'Association électrotechnique italienne le résultat des recherches qu'il avait entreprises depuis six ans environ; il avait alors démontré, par des expériences pratiques, les avantages que comporte l'emploi de son moteur monophasé en série par rapport à tous les autres moteurs en usage sur les tramways électriques. Depuis, grâce au concours de la société Edison, de la société Brioschi-Finzi et de la municipalité de Milan, l'inventeur a pu procéder à des essais qui se sont signalés, même dès le début, par l'absolue régularité de leurs résultats. Dans la soirée du 28 juin dernier, on a lancé sur la canalisation du tramway Milan-Musocco un courant alternatif simple de 570 V à 18 périodes et la voiture no. 192, portant un moteur monophasé, a commencé à parcourir cette ligne. Ces essais ont fait ressortir que le démarrage, l'accélération, le réglage de la vitesse et le freinage électrique s'obtiennent avec la plus grande facilité. De l'avis des nombreux techniciens qui ont assisté aux essais en question, le système Finzi à courant monophasé a, du premier coup égalé et dépassé les résultats du système à courant continu.

"A conditions égales, on a noté que le

système du docteur Finzi comporte une diminution moyenne de 30 pour cent quant à la consommation d'énergie, par rapport au système à courant continu, sans parler de l'économie résultant de la suppression des coûteuses sous-stations et de leurs transformateurs. Lors de ces essais, le collecteur du moteur et le coupleur sont demeurés constamment à découvert, afin que les observateurs pussent les examiner et abandonner toute appréhension au sujet de la production d'étincelles, jusqu'ici jugée inévitable.

"Après environ trois semaines d'expériences successives sur la ligne Milan-Musocco, durant les nuits des 18 et 21 juillet, aussitôt que le service normal de la journée avait pris fin, on a lancé du courant monophasé sur la canalisation de tout le réseau antérieur de la ville de Milan et les essais alors effectués sur les lignes de Corso Sempione, Corso Monforte Via Dante, Piazza Volta et sur toute la ligne de ceinture ont donné des résultats qui ne semblent offrir aucune prise à la critique.

"Sur des rails Vignoles et avec une vitesse de 17 km à l'heure, la consommation d'énergie s'est élevée à 24 watts-heure par tonne kilométrique; sur des rails Phoenix, la même consommation a été d'environ 36 watts-heure. La vitesse la plus grande, atteinte dans les expériences dont il s'agit, a été de 45 km à l'heure."

Il n'y a pas trente ans, il n'y a même pas vingt ans que les tramways électriques ont remplacé avec succès les tramways à traction animale et cependant, en un si court espace de temps, les découvertes dans le domaine de l'électricité ont été si nombreuses et si remarquables que le coût de la force motrice électrique a diminué dans des proportions absolument sensibles.

Voici maintenant d'après l'"Elettricità", qu'en ce qui concerne les tramways électriques, il faudrait, grâce à l'emploi d'un nouveau moteur, dépenser 30 pour cent moins d'énergie qu'on ne l'a fait jusqu'à ce jour pour obtenir les mêmes résultats.

Si, en moins de vingt ans, on est arrivé à de tels résultats, il est à peu près certain que dans les dix-neuf ans qui restent à courir jusqu'à l'expiration du contrat de la Compagnie des Chars de Montréal, bien d'autres progrès, bien d'autres découvertes se feront qui diminueront d'une manière sensible les dépenses d'exploitation des lignes de tramways électriques.

Dans le contrat actuel entre la Ville et la Compagnie des Chars Urbains, il n'existe aucune clause qui réserve à la Ville une certaine proportion des profits qui peuvent découler des découvertes, inventions et progrès en matière d'élec-