

"Rien de contenu dans la présente loi et dans les cédules y annexées ne sera interprété de manière à modifier ou à restreindre les droits et facultés de la Cité de Montréal ou des autres municipalités auxquelles s'étendent les lignes des compagnies qui sont parties aux accords ratifiés, ni de manière à modifier, à abroger ou à affecter en quoi que ce soit les règlements passés par lesdites cité et municipalités, non plus que les contrats existants entre elles et lesdites compagnies, ou aucune d'elles."

Nous devons déclarer tout d'abord que cet amendement a été soigneusement préparé par nous, étant convaincus que s'il était adopté, les droits de la Ville seraient amplement sauvegardés et protégés.

Que l'on remarque qu'il s'agit ici d'un acte privé, et que d'après l'article 9 du Code Civil, les droits des tiers sont exempts de l'effet d'un tel acte, à moins que ces droits n'y soient spécialement mentionnés. Si l'on réfère à la clause 2 du bill, on constate que non seulement les droits de la Cité de Montréal n'y sont pas mentionnés, mais qu'il est même déclaré que les contrats et actes dont on demande la ratification et la confirmation ne seront ainsi ratifiés, confirmés et déclarés légaux, valides et obligatoires que pour les parties.

Cependant, pour éviter tout doute et pour que l'on ne puisse même pas prétendre qu'à la faveur de cette même clause, les intérêts de la Ville pourraient être mis en péril, nous avons cru à propos et prudent de rédiger et de faire proposer l'amendement ci-dessus.

40. On nous a fait remarquer que l'autorisation que demandait la Compagnie d'émettre des obligations pour une valeur n'excédant pas en tout soixante-quinze millions pourrait peut-être mettre en péril les droits de la Ville, au cas où cette dernière, en 1922, à savoir, à l'expiration du contrat existant entre elle et la Compagnie du Chemin de fer urbain de Montréal, entendrait s'approprier la voie ferrée de ladite Compagnie, ainsi que les immeubles et dépendances, le matériel et les voitures lui appartenant et nécessaires à l'exploitation de cette dite voie ferrée.

Nous sommes d'opinion que les droits de la Ville ne seront en aucune façon restreints ou modifiés en ce qui concerne la Compagnie du Chemin de Fer Urbain de Montréal. En supposant même que la Compagnie des Tramways de Montréal, par elle-même ou par ses fidé-commissaires, emprunterait jusqu'à concurrence de soixante-quinze millions, cet emprunt n'aurait pas pour résultat de modifier, étendre ou restreindre en quoi que ce soit les droits et obligations, tant de ladite Cité que de la Compagnie du Chemin de fer urbain, et leur résultant tant du règlement No. 210 que du contrat intervenu entre elles à la suite de l'adoption de ce règlement.

Au mois de mars 1911 les quatre compagnies mentionnées ci-dessus, savoir, la Montreal Street Railway Company, la Montreal Park & Island Railway Company, la Montreal Terminal Railway Company et la Public Service Corporation, furent autorisées à vendre à la Compagnie des Tramways et cette dernière fut autorisée à acquérir les entreprises, propriétés, chartes, contrats, franchises, droits, pouvoirs, privilèges, immunités et exemptions de toute nature dont elles étaient propriétaires ou dont elles jouissaient.

De fait, en octobre de la même année, la Compagnie des Tramways s'adressa à la Commission des Services d'utilité Publique de Québec pour faire ratifier et approuver les actes d'acquisition passés entre elle et les Compagnies ci-dessus, de même que les autres actes ou contrats que la Compagnie des Tramways entend faire ratifier par la Législature.

Le 8 novembre, la Commission des Services d'utilité Publique de Québec approuva ces mêmes actes et contrats, et ce nonobstant les objections qui furent alors soumises à la Commission par la Cité de Montréal, représentée par ses Avocats, avec le concours de certains membres du Conseil et du Bureau des Commissaires.

La section 17 de l'Acte d'Incorporation de la Compagnie des Tramways édicte que rien de contenu dans cette loi ne sera interprété comme affectant en quoi que ce soit les contrats existant entre les municipalités et lesdites Compagnies, à moins que tels contrats ne soient changés ou modifiés du consentement des parties, en vertu des clauses de la présente loi.

De plus, la section 14 de la même loi édicte que la Compagnie des Tramways pourra faire un contrat avec

du'es thereto annexed shall be construed as modifying or restraining the rights and powers of the City of Montreal or of the other municipalities in which are operated the lines of the companies which are parties to the agreements ratified, or as modifying, repealing or affecting in any wise the by-laws passed by said City and municipalities, or the contracts existing between them and said companies or any of them."

In the first place, we must declare that the said amendment has been carefully prepared by us, being convinced that, if it was adopted, the rights of the City would be fully safeguarded and protected.

We may point out that the bill in question is a private bill, and that, according to article 9 of the Civil Code, the rights of third parties should be exempted from the effect of such an act, unless such rights are specially mentioned therein. By referring to section 2 of the bill, it will be seen that not only the rights of the City of Montreal are not mentioned therein, but that it is even stated that the contracts and deeds the ratification and confirmation of which are asked for, shall so be ratified, confirmed and declared to be legal and valid and binding only upon the parties thereto.

However, in order to remove any doubt and so that it may not be contended that by this section, the City's interests might be jeopardised, we have deemed advisable and prudent to draft and have the above amendment moved.

40. It was pointed out that the authorization asked by the Company to issue stock for an amount not exceeding in the aggregate \$75,000,000, might jeopardize the rights of the City, in case the latter, in 1922, to wit, at the expiry of the contract existing between the City and the Montreal Street Railway Company, should desire to acquire the system of said Company as well as the real estate, appurtenances, plant and vehicles belonging to said company and required for the operation of its railway.

We are of opinion that the rights of the City shall in no wise be limited or modified as regards the Montreal Street Railway Company. Even, supposing that the Montreal Tramways Company, by itself or through its trustees should borrow seventy five millions, said loan would not have the effect of modifying, extending or limiting in any wise the rights and obligations of said City and of the Street Railway Company, as set forth both in by-law No. 210 and in the contract entered into between them after the adoption of said by-law.

In March 1911, the four companies above mentioned, to wit: the Montreal Street Railway Company, the Montreal Park & Island Railway Company, the Montreal Terminal Railway Company and the Public Service Corporation were authorized to sell to the Tramways Company and the latter was authorized to acquire the undertakings and properties, charters, contracts, franchises, rights powers, privileges, immunities and exemptions of every nature and description whatsoever which they were in possession or enjoyed by them.

In fact, in October of the same year, the Tramways Company applied to the Quebec Public Utilities Commission for ratification and approval of the deeds of sale passed between the Montreal Tramways Co. and the above companies, as well as of the other deeds or contracts which the Tramways Company intends to have ratified by the Legislature.

On the 8th of November, the Quebec Public Utilities Commission approved of said deeds and contracts, notwithstanding the objections then submitted by the City of Montreal, represented by its Attorneys and certain members of the Council and of the Board of Commissioners.

Section 17 of the Act to incorporate the Montreal Tramways Company enacts that nothing contained in said law shall be construed as affecting in any wise the contracts existing between the municipalities and said companies, unless such contracts be changed or modified with the consent of the parties, in virtue of the clauses of the present law.

Moreover, section 1 of the same law enacts that the Tramways Company may pass a contract with the City