

rection du sud sur la rue McGill jusqu'à la rue Wellington, etc.

En sus de la mise à exécution des recommandations ci-dessus quant à la modification des circuits et de l'établissement de nouvelles lignes, je suis d'opinion que l'on améliorerait considérablement le service en réduisant le nombre des arrêts, qui sont trop fréquents sur la plupart des lignes. Les points d'arrêt des tramways dans les autres grandes villes sont généralement espacés de 600 à 800 pieds, tandis qu'à Montréal ils ne sont distants les uns des autres que d'environ 200 à 300 pieds, en moyenne.

Le système d'arrêts en vogue dans les autres villes devrait être adopté ici et des points d'arrêt réguliers devraient être établis à des distances raisonnables, avec espacement de pas moins de 600 pieds, et ces points d'arrêt devraient être indiqués par des écriteaux spéciaux, fixés aux fils en des endroits bien visibles. Ce système donnerait plus de satisfaction au public que celui actuellement suivi, d'après lequel les tramways arrêtent à tous les angles de rues.

En attendant, je recommanderais qu'il y ait arrêt sur les rues St-Jacques et Craig, entre la rue St-Laurent et la rue McGill, aux endroits suivants seulement:

Rue St-Jacques—A la rue St-Laurent, à la Place d'Armes, aux rues St-François Xavier, St-Pierre et McGill.

Rue Craig—A la rue St-Laurent, à la Place d'Armes, aux rues St-François Xavier, Bleury et McGill.

J'ajouterai que la ligne de la rue St-Denis, au nord de la rue Craig, et la ligne de la rue Notre-Dame sur tout son parcours sont deux des lignes les plus encombrées aux heures de "presse", mais comme il n'y a aucunes rues convenables où des voies puissent être établies pour dégager ces lignes, les choses devront rester dans le "statu quo" jusqu'à ce qu'un chemin de fer souterrain ait été construit.

En terminant, je dirai que, pour répondre aux besoins du public, il sera nécessaire, je crois, d'établir un service de 2½ minutes sur le réseau de la Cie des Tramways de Montréal, de 6 heures du matin à 8 heures du soir, et un service de 5 minutes, de 8 heures du soir à minuit.

Votre obéissant serviteur,

JOHN R. BARLOW,

Inspecteur de la Cité.

CONSEIL MUNICIPAL

ASSEMBLEE SPECIALE DU LUNDI, 4 DECEMBRE 1911

Ordre du Jour.

AVIS DE MOTION.

- 1.—TETREAU.—Pour effacer la ligne homologuée d'une partie de la rue LaSalle. (20 novembre).
- 2.—LAPOINTE, L. A.—Pour amender le règlement No. 401 "re" circulation. (27 novembre).

REGLEMENTS

- 3.—1re, 2me et 3me lectures d'un règlement à l'effet d'exproprier la Cie "Montreal Water & Power Co." (14 février) (N. Lapointe).
- 4.—1re, 2me et 3me lectures d'un règlement amendant les règlements Nos 49 et 362 "re" voûtes. (21 février). (Robinson). (Imprimé).
- 5.—1re, 2me et 3me lectures d'un règlement amendant le règlement No 395 concernant la vente de journaux. (Tétreau). (13 juillet). (Imprimé).
- 6.—1re, 2me et 3me lectures d'un règlement régissant la construction des édifices sur certaines rues. (Leclaire). (20 octobre).
- 7.—1re, 2me et 3me lectures d'un règlement à l'effet d'amender le règlement No 352 concernant les égouts. (2 septembre). (Tétreau). (Imprimé).

thence east on St. James, south on McGill, to Wellington, etc.

In addition to the adoption of the foregoing change and establishment of new routes, I am of opinion that the efficiency of the service in all parts of the City would be considerably improved by reducing the number of stops, which are too frequent on most of the lines. The car stops, in other large cities, are generally from 600 to 800 feet apart, whereas the average stop in this City is about 200 to 300 feet apart.

The system of stops in vogue in other cities should be adopted here, and regular stops be determined at reasonable distances apart not less than 600 feet, and these stops should be indicated by SPECIAL SIGNS affixed, conspicuously, to wires. This system would give more satisfaction to the public than the present rule of stopping at every corner.

In the meantime, I would recommend that the stops on St. James and Craig Streets, between St. Lawrence and McGill, be made at the following points only:

ST. JAMES STREET. A stop at St. Lawrence, Place d'Armes, St. Frs. Xavier, St. Peter and McGill.

CRAIG STREET. A stop at St. Lawrence, Place d'Armes, St. Frs. Xavier, Bleury and McGill Streets.

I may say that the St. Denis Street Line, north of Craig, and the whole of the Notre Dame Street Line, are two of the most congested lines during the "rush" hours, but as there are no suitable streets on which lines can be established to relieve these lines, they will, therefore, have to remain as at present until such times as an underground railway is built.

In conclusion, I believe that in order to satisfy the needs of the public, it would be necessary to maintain a two and half minutes service on the Montreal Street Railway Company's system, from 6.00 a.m. to 8.00 p.m., and a five-minutes service, from 8.00 p.m. to 12.00 p.m.

Yours truly,

JOHN R. BARLOW,
City Surveyor.

CITY COUNCIL

SPECIAL MEETING OF MONDAY, DECEMBER 4th. 1911

Order of the Day.

NOTICE OF MOTION.

- 1.—TETREAU—To erase homologated line of part of Lassalle St. (20th Nov.)
- 2.—LAPOINTE, L. A.—To amend by-law No. 401 "re" traffic. (27th Nov.).

BY-LAWS.

- 3.—1st, 2nd and 3rd reading of a by-law to expropriate the Montreal Water & Power Co. (14th Feb.). (N. Lapointe).
- 4.—1st, 2nd and 3rd reading of a by-law to amend by-laws Nos. 49 and 362 "re" vaults. (21st Feb.). (Robinson). (Printed).
- 5.—1st, 2nd and 3rd reading of a by-law to amend by-law No. 395 concerning sale of newspapers. (Tétreau). (13th July). (Printed).
- 6.—1st, 2nd and 3rd reading of a by-law to regulate buildings on certain streets. (Leclaire). (20th October).
- 7.—1st, 2nd and 3rd reading of a by-law to amend by-law No. 352 "re" sewers. (2nd Sept.). (Tétreau). (Printed).