



MUNICIPAL

Gazette

MUNICIPALE

DE—OF

Montreal

Première année No. 88
First Year

24 Octobre 1904
October

Les abonnements sont reçus chez
Le Trésorier de la Ville de Montréal,
Hôtel de Ville

Les autres communications doivent
être adressées au directeur de
"LA GAZETTE MUNICIPALE"
Hôtel de Ville

Forward subscriptions to
The City Treasurer of Montreal
City Hall

All other communications should be
addressed to the managing-editor of
"The Municipal Gazette"
City Hall

TELEPHONE : MAIN 4240

Paraît le lundi matin

Published every Monday
morning

Abonnements
Subscriptions \$2 par an
a year

Payables d'avance
Payable in advance

Organe officiel de la Corporation de la Ville de Montréal
Official organ of the Corporation of the City of Montreal
CANADA

AMÉLIORATIONS LOCALES

SUGGESTIONS DE L'INSPECTEUR DE LA VILLE,
RETOUR DE SAINT-LOUIS, (Mo.)

Au Président et aux Membres de la Commission de la
Voie.

Messieurs.

Conformément à votre demande, j'ai étudié la question des pavages et des trottoirs au cours de mon voyage à Saint-Louis où je me suis rendu pour assister aux réunions du Congrès International des Ingénieurs et de la Société Américaine des Améliorations Municipales (la ville de Montréal faisant partie de cette société). Il me fait plaisir de dire que l'association en dernier lieu mentionnée a, par un vote unanime, décidé de tenir sa prochaine convention annuelle dans notre ville.

J'ai visité plusieurs des villes de l'Ouest et j'ai examiné leurs pavages et leurs trottoirs, et bien que je n'en aie trouvé aucuns en meilleur état que les nôtres, j'ai constaté que toutes les rues publiques, dans ces villes, sont pavées d'une manière permanente en blocs de pierre, en asphalt, en bitulithe ou en brique et que les trottoirs sont construits en dalles et en ciment. L'on m'a dit que les propriétaires paient le coût entier des pavages et des trottoirs, mais que leur entretien est à la charge des autorités municipales. Les villes en question sont Saint-Louis, Chicago, Buffalo et Toronto. Dans toutes les grandes villes, les rues où circulent beaucoup de voitures sont pavées en blocs de pierre, et celles où la circulation est moindre sont pavées généralement en asphalt; mais toutes les entre-voies des tramways, qui ont 16 pieds de largeur pour les doubles voies et 8 pieds pour les voies simples, sont pavées en granit.

Montréal a environ 190 milles de rues dont environ 30 milles seulement sont pavés en matériaux permanents, les 160 autres milles étant macadamisés ou demeurant à l'état de nature.

En fait de trottoirs, nous avons environ 80 milles de trottoirs permanents construits en dalles, en asphalt, en ciment ou en brique, mais il reste encore à peu près 200 milles de trottoirs de bois.

Notre presse a souvent, par le passé, cité les opinions des étrangers qui venaient visiter notre villes et ces opinions étaient invariablement à notre désavantage. L'on nous critiquait sévèrement à cause de la boue qu'il y a dans les rues et des trous qui se rencontrent dans les trottoirs de bois. Les touristes viennent à Montréal prêts à faire face à n'importe quel danger, et, poussés probablement par ce goût des aventures qu'ont la plupart des voyageurs, ils se décident à tout braver pour voir la ville qui s'est fait une pareille réputation.

Or, le seul moyen de remédier à notre manque de pavages, est d'adopter l'Acte des Améliorations Locales (Local Improvement Act) qui est en vigueur dans toutes les villes progressives.

Dans les villes dont je parle plus haut, lorsqu'une nouvelle rue est tracée, les autorités municipales font dresser un état estimatif des dépenses à faire pour nivellements, pour construction d'égoûts et pour pose de tuyaux à eau et à gaz et de conduits, puis empruntent les fonds nécessaires à l'exécution de ces travaux pour le terme de la durée du pavage, soit 10 ans ou plus, exécutent les ouvrages et en répartissent le coût entier sur les propriétaires avantagés, les redevances payables de ce chef étant perçues en 10 versements annuels

LOCAL IMPROVEMENTS

Suggestions of the City Surveyor on his return from St.
Louis, (Mo.)

To the Chairman and Members of the Road Committee,
Gentlemen.

As requested I looked into the question of street pavements and sidewalks while on my way to and from St. Louis Exposition, where I had gone to attend the meetings of the International Engineering Congress, and the American Society of Municipal Improvements, (the City of Montreal being a member of the last named society), and I am pleased to say that this society, by a unanimous vote, decided to hold its next annual meeting in our City.

I visited several western cities and examined their pavements and sidewalks, and while I found none in any better condition than our own, I found these cities had, without exception, every public street permanently paved with either stone blocks, asphalt, bitulithic or brick, with sidewalks of flagstone and cement. On enquiry I was informed that proprietors paid the whole cost of paving sidewalks, the city authorities maintaining them in good condition. The cities I refer to are St. Louis, Chicago, Buffalo and Toronto. All large cities pave the down town streets, which are subject to heavy traffic, with stone blocks, and those of less traffic, with asphalt generally; but all car track space, which is 16 feet wide for double tracks, and 8 feet wide for simple track, is paved with granite.

Montreal has about 190 miles of streets, of which only about 30 miles is paved with a permanent material, the other 160 miles being either in macadam or in a state of nature.

In the matter of sidewalks, we have about 30 miles of permanent ones laid in flagstone, asphalt mastic, cement and brick, but there still remains about 200 miles of plank sidewalks.

Our press, in the past, have frequently quoted the views of visitors to our City, and always to our disadvantage, the mud on the streets, the holes in the plank sidewalks, all being held up to censure; nevertheless, the travelling public come to Montreal prepared, for they know not what danger, and probably with that spirit of adventure which travellers have in large quantities, they decide to brave everything to see the city that has such fame. Now, there is only one remedy for this lack of pavements, and that is to bring into use the Local Improvement Act which prevails in all good ahead towns.

In the cities referred to above, when a new street is laid out, the city is called upon to give the grades for building, and an estimate is prepared of the cost of grading, putting in sewers and house water connections, gas and conduits and then borrows the money necessary to do the work for the term of the life of the pavement which may be ten or more years. Upon the completion of the work, the whole cost is assessed upon the proprietors benefited, and is collected in ten or more annual payments, with the legal rate