

Répertoire

Fonds de la Montreal Street Railway Company (S1)

Fonds de la Montreal Park and Island Railway Company (S2)

Fonds de la Montreal Terminal Railway Company (S3)

Fonds de la Public Service Corporation (S4)

Fonds de Commission des tramways de Montréal (A1)

Fonds de la Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company (A2)

André Vigneau

Simon Richard



Page couverture: Tramway à traction animale, sur la rue Saint-Denis,
Montréal. 1887. Photographie noir et blanc. S1/7.1

Provenant du fonds de la Montreal Street Railway Company, cette photographie nous rappelle les lointaines origines du transport en commun à Montréal. Au 19^e siècle, avant même l'arrivée de l'électricité, des visionnaires fondaient, en 1861, une entreprise vouée au transport de passagers dans un contexte urbain. Ce nouveau mode de transport connaît un succès fulgurant. Ainsi, dans les cinq premières années d'exploitation de la Montreal City Passenger Railway Company, les tramways transporteront plus de 6 millions de passagers. Et, pendant 31 ans, seuls des chevaux fournissent l'énergie nécessaire aux déplacements des tramways. A partir de 1892, une nouvelle force motrice, l'électricité, permet au transport en commun de suivre la croissance démographique et économique de Montréal. A la fin de 1894, tous les tramways à chevaux sont définitivement remplacés par des tramways électriques.

Saisie au clavier:	Wafa Rabahie
Conception graphique:	Serge Savard, Service des communications, STCUM
Impression:	Impression BT
Distribution:	STCUM Division Gestion de l'information Bureau F-2300 800, rue de La Gauchetière Montréal Québec H5A 1J6 (514) 280-5218
Dépôt légal:	Bibliothèque nationale du Québec Bibliothèque nationale du Canada 1996 ISBN: 2-921969-02-5

Tous droits de reproduction réservés.

Table des matières

AVANT-PROPOS	V
INTRODUCTION	VII
FONDS DE LA MONTREAL STREET RAILWAY COMPANY (S1)	
Histoire administrative	3
Complément à l'histoire administrative	4
Historique de la conservation	12
Portée et contenu	12
Description du fonds	
S1/1 Documents constitutifs	17
S1/2 Direction	19
S1/2.1 Livre des minutes	19
S1/2.1.1 Montreal City Passenger Railway Company	20
S1/2.1.2 Montreal Street Railway Company	20
S1/2.2 Rapports annuels des administrateurs.	21
S1/2.2.1 Montreal City Passenger Railway Company	21
S1/2.2.2 Montreal Street Railway Company	22
S1/3 Affaires juridiques et légales	25
S1/3.1 Franchises	25
S1/3.2 Actes et contrats	26
S1/4 Exploitation du système de transport en commun	31
S1/ 4.1 Tramways	31
S1/ 4.2 Réseau et voies	32
S1/ 4.3 Biens immobiliers	32
S1/ 4.4 Titres de transport	34
S1/ 4.5 Accidents, incidents et réclamations	34
S1/5 Imprimés, coupures de presse et documents cartographiques	37
S1/6 Correspondance	39
S1/7 Photographies	43
S1/7.1 Tramways	43
S1/7.2 Véhicules de service	43
S1/7.3 Voies	43
S1/7.4 Immeubles	44
S1/7.5 Événements spéciaux	44
S1/7.6 Divers	44
FONDS DE LA MONTREAL PARK AND ISLAND RAILWAY COMPANY (S2)	
Histoire administrative	47
Complément à l'histoire administrative	47
Historique de la conservation	50
Portée et contenu	51
Description du fonds	
S2/1 Documents constitutifs	53
S2/2 Direction	57
S2/3 Affaires juridiques et légales	61
S2/3.1 Franchises	61
S2/3.2 Actes de vente et autres contrats	62

S2/4 Système de transport en commun	69
S2/4.1 Plans de la compagnie	69
S2/4.2 Autres plans	71
S2/5 Photographies	75
FONDS DE LA MONTREAL TERMINAL RAILWAY COMPANY (S3)	
Histoire administrative	79
Complément à l'histoire administrative	79
Historique de la conservation	81
Portée et contenu	81
Description du fonds	
S3/1 Documents constitutifs	83
S3/2 Direction	85
S3/3 Ressources humaines	87
S3/4 Documents cartographiques	91
S3/5 Photographies	95
FONDS DE LA PUBLIC SERVICE CORPORATION (S4)	
Histoire administrative	99
Complément à l'histoire administrative	99
Historique de la conservation	100
Portée et contenu	100
Description du fonds	
S4/1 Documents constitutifs	103
S4/2 Direction	105
S4/3 Correspondance	107
S4/4 Documents cartographiques	109
FONDS DE LA COMMISSION DES TRAMWAYS DE MONTRÉAL (A1)	
Histoire administrative	113
Complément à l'histoire administrative	113
Historique de la conservation	117
Portée et contenu	117
Description du fonds	
A1/1 Documents constitutifs	119
A1/2 Direction	121
A1/2.1 Livres des minutes	121
A1/2.1.1 Classement chronologique	121
A1/2.1.2 Classement alphanumérique	126
A1/2.1.3 Circuits de transport en commun	127
A1/2.1.4 Arrêts	128
A1/2.2 Rapports annuels	129
A1/3 Supervision des activités de la Montreal Tramways Company	131
A1/3.1 Documents constitutifs de la Montreal Tramways Company	131
A1/3.2 Etats financiers	131
A1/3.3 Inventaires	132
A1/3.4 Rapport de Paul Seurot sur un projet de métropolitain pour la Montreal Tramways Company	133

A1/4 Journaux, imprimés et documents cartographiques	137
A1/4.1 Coupures de journaux	137
A1/4.1.1 Classement chronologique	138
A1/4.1.2 Avis et annonces publiés par la Montreal Tramways Company	145
A1/4.1.3 Autres coupures	145
A1/4.2 Imprimés	146
A1/4.3 Plan général de la Ville de Saint-Laurent	147
A1/5 Correspondance	149
FONDS DE LA VERCHÈRES, CHAMBLY AND LAPRAIRIE TRAMWAYS COMPANY (A2)	
Histoire administrative	153
Historique de la conservation	153
Portée et contenu	153
Description du fonds	
A2/1 Documents constitutifs et direction	155
INDEXATION: NOTES EXPLICATIVES	157
INDEX	159

Avant-propos

En cette année 1996 qui marque le 135^e anniversaire du transport en commun à Montréal, j'ai le plaisir et l'honneur de présenter la seconde publication des archives de la STCUM, le *Répertoire des fonds de la Montreal Street Railway Co., la Montreal Park and Island Railway Co., la Montreal Terminal Railway Co., la Public Service Corporation, la Commission des tramways de Montréal et la Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Co.*

Cette nouvelle publication du Secrétariat et Contentieux de la STCUM présente donc six des fonds d'archives dont elle assure précieusement la garde. L'ensemble de ces documents représente un total de 8,51 m de documents textuels, 123 photographies et 378 documents cartographiques. Les années des documents de ces fonds s'étalent sur plus d'un siècle, soit de 1844 à 1951.

Ces fonds sont d'une richesse particulière. Ils nous livrent le fruit des activités de chacune des entreprises privées ayant assumé l'exploitation du transport en commun sur l'île de Montréal de 1861 à 1911. Maillon important du développement de Montréal et des villes avoisinantes, le transport en commun est à cette époque essentiel au déplacement de la population, principalement celui de la main d'oeuvre ouvrière qui doit se rendre six, et souvent même, sept jours par semaine au travail. Sur le plan démographique, Montréal et ses banlieues explosent littéralement à cette époque, passant d'un peu plus de 100 000 habitants en 1861 à 554 000 en 1911. Dans ce contexte, on peut comprendre l'importance de l'établissement d'un réseau de transport et des infrastructures adéquates nécessaires à cette fin.

Les archives de ces entreprises de transport témoignent entre autres de la mise en place, en 1861, du premier réseau de transport en commun à Montréal, du transport hippomobile utilisé de 1861 à 1894, de l'électrification du réseau et conséquemment de l'apparition du tramway électrique en 1892. Elles nous éclairent aussi sur l'introduction du premier tramway en Amérique du Nord de type «pay as you enter». De même, ces fonds nous renseignent généreusement sur le développement du réseau et l'évolution des moyens de transport. Enfin, ces archives nous aident à y voir plus clair dans les nombreuses fusions et acquisitions d'entreprises qui ont finalement mené à la monopolisation du transport en commun à Montréal en 1911.

Le répertoire présente aussi le fonds de la Commission des tramways de Montréal. La Commission est une grande méconnue, souvent confondue avec la Montreal Tramways Co. (MTC). Cette dernière est une entreprise privée détenant le monopole de l'exploitation du transport public à Montréal de 1911 à 1951. Pour sa part, la Commission régit le transport à Montréal. C'est elle qui prend toutes les grandes décisions, notamment celles liées au développement du réseau, à l'établissement et à la fréquence du service, à l'utilisation de nouveaux moyens de transport (l'autobus par exemple) et même à la signature des conventions collectives. Les 308 séances qu'a tenues la Commission dans sa première année d'activité illustrent son implication. La Commission, créée en 1918, tire sa révérence en 1951, sa présence n'étant plus nécessaire étant donné la municipalisation du transport en commun. La Commission a oeuvré à une époque turbulente, caractérisée par la crise économique de l'après Grande Guerre, les années folles qui ont suivi, la grande crise des années 1930 et la seconde guerre mondiale. Cette période est aussi l'apanage d'importantes innovations comme la mise en service de l'autobus en 1925 et du trolleybus en 1937.

La réalisation de cette publication a nécessité d'importants efforts. Préalablement à la description des archives, il a fallu procéder à l'inventaire de cette masse documentaire puis à son organisation physique et intellectuelle.

Cette publication est le fruit d'un travail d'équipe coordonné brillamment par Simon Richard, analyste principal à la division Gestion de l'information du Secrétariat et Contentieux. Je désire souligner la participation des membres de l'équipe:

- Monsieur André Vigneau, archiviste, pour son énergie, sa passion et son travail remarquables;
- Monsieur Serge Savard, de la direction exécutive Planification et action commerciale, pour la qualité de la présentation graphique du répertoire;
- Madame Wafa Rabahie pour la saisie attentive des données consignées au répertoire;

- Madame Diane Terroux de la division Gestion de l'information du Secrétariat et Contentieux, pour sa rigueur apportée lors de la révision finale des textes;

- Monsieur Richard Harton de la division Gestion de l'information du Secrétariat et Contentieux, pour sa collaboration au niveau des photographies contenues dans la publication.

Ce projet a pu être réalisé grâce à l'aide financière qu'y a apportée le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire des Archives nationales du Canada et du Conseil canadien des archives. Le projet a aussi reçu l'appui du Réseau des archives du Québec qui l'a recommandé au CCA.

Cette publication rend accessibles, à tous et toutes, des milliers de documents d'archives qui contribueront éventuellement à nous faire découvrir un autre pan de l'histoire du transport public. Je souhaite donc une bonne lecture aux amateurs d'histoire et de fructueuses recherches aux spécialistes qui utiliseront cet outil pour faire avancer la connaissance.

Le Secrétaire,
Me Daniel Robert

Introduction

La description des six fonds de ce présent répertoire a été réalisée selon les *Règles pour la description des documents d'archives* publiées par le Bureau canadien des archivistes. Ces normes servent entre autres à uniformiser les descriptions des documents d'archives à travers les milieux archivistiques canadiens. Par cette normalisation, la description du document et de son contenu devient alors plus précise puisque la structure de présentation de l'information est similaire d'un dossier à un autre, d'un fonds à un autre ou, éventuellement, d'un service d'archives à un autre. On aura deviné que le but ultime de ces règles est de favoriser un meilleur accès et une meilleure compréhension des documents d'archives d'un fonds particulier, et ce auprès de chercheurs de tous les horizons.

Pour mieux comprendre les descriptions contenues dans le présent répertoire, les renseignements suivants vous seront d'une grande utilité. Mentionnons d'emblée qu'il serait pertinent, pour mieux situer le contexte général d'utilisation du document, de consulter la notice de série et, le cas échéant, la notice de sous-série, avant de prendre connaissance de la notice de dossier. Les renseignements relatifs à la cotation et aux notes vous expliquent la teneur générale des informations qu'on y trouve.

La cotation

Au moment de la publication de ce répertoire, la STCUM possède deux groupes de fonds. Le premier, identifié par la cote alphabétique «S», comprend les fonds provenant d'entreprises dont la mission première est l'établissement et l'exploitation d'un système de transport en commun et qui s'inscrivent dans la filiation directe de la STCUM, soit par le biais d'acquisitions ou de fusions. Le deuxième, identifié par la cote alphabétique «A» pour «autres», regroupe les autres fonds. Au moment d'élaborer cette publication, ce groupe comprend un fonds provenant d'un organisme administratif de supervision et un fonds d'une entreprise de transport en commun par tramways qui n'est pas parvenu à réaliser le mandat que lui conférait sa charte. La présente publication comporte quatre fonds du groupe «S» et les deux fonds actuels du groupe «A».

Exemple de cotation:

S1/2.2.1.1 Rapports des administrateurs pour les années 1863, 1869 et 1871

- S: indique le groupe de fonds. Dans cet exemple, il s'agit du groupe «S».
- 1: indique la cote du fonds. Dans cet exemple: fonds de la Montreal Street Railway Company.
- 2: indique la série. Dans cet exemple: *Direction*. Le numéro de la série est toujours précédé d'un trait oblique.
- 2: indique la sous-série. Dans cet exemple: *Rapports annuels des administrateurs*.
- 1: indique la sous-sous-série. Dans cet exemple: *Montreal City Passenger Railway Company*.
- 1: indique le numéro du dossier. Le numéro de dossier est toujours précédé de la virgule.

Zone du titre

Les titres des séries, sous-séries et sous-sous-séries sont basés, en général, sur le contenu des documents.

Zone des dates

Le présent répertoire ne contient pas de mention «sans date». Lorsque nous ne pouvions dater avec certitude un dossier, nous l'avons daté selon les règles suivantes: date probable [1916?], terminale [après 1910], pour un écart de temps de moins de 20 ans [entre 1876 et 1886], avec décennie certaine [191-], avec décennie incertaine [189-?]. Pour certains dossiers, aux dates extrêmes de création nous avons ajouté les dates prédominantes: [surtout 1919-1942].

Les documents photocopiés ou reproduits par divers procédés portent, dans la mesure du possible, la date des reproductions.

Zone de la collation des documents

Les indications relatives à la collation des documents sont consignées à la suite des dates de création. Elles précisent l'étendue linéaire (ex: 23 cm) et la forme matérielle des documents (ex: 23 cm de documents textuels). Lorsque plusieurs formes matérielles sont présentes dans une unité descriptive, l'énumération se fait en ordre

décroissant du nombre de documents, selon leur forme matérielle. Toute autre information est consignée dans la zone des notes.

Zone de la description des documents

Cette zone, la plus substantielle et la plus informative de l'instrument de recherche, donne accès au contenu intellectuel de l'unité archivistique - ce sur quoi elle porte - ainsi qu'au contenu matériel, c'est-à-dire les principales formes documentaires. Selon le niveau de description (série, sous-série, sous-sous-série ou dossier), le chercheur sera en mesure d'affiner progressivement ses recherches et de trouver les séries documentaires qui conviennent à son travail.

Zone des notes

Cette zone est utilisée principalement pour apporter des informations complémentaires obtenues de toutes sources d'information pertinente. Dans le répertoire, les notes ont surtout trait à l'état de conservation des documents, à la source immédiate d'acquisition et à la langue des documents.

André Vigneau
Archiviste

S1/ Fonds de la Montreal Street Railway Company

S1 Fonds de la Montreal Street Railway Company. - 1844-1950 [surtout 1861-1911]. - 1,12 m de documents textuels et autres documents.

Histoire administrative

La Montreal Street Railway Company tire son origine de la Montreal City Passenger Railway Company. Cette dernière obtient la sanction de sa charte, le 18 mai 1861, auprès du Conseil législatif canadien (24, Victoria, Cap. 84). Pour illustrer l'évolution de l'entreprise, il convient de présenter ici les nombreux amendements apportés à sa charte. Une première modification est apportée par un amendement, visant principalement la sécurité du réseau et des passagers (31, Victoria, Cap. 39, sanctionné le 24 février 1868 par la législature du Québec, habilitée depuis 1867 à modifier les lois sous sa juridiction). Puis, un nouvel amendement hausse le capital-actions de la compagnie à 600 000\$ et lui permet désormais d'utiliser toute autre force motrice que les chevaux, même si on ne mentionne pas encore l'électricité (34, Victoria, Cap. 45, sanctionné le 24 décembre 1870). L'amendement suivant lui permet de réduire la largeur de la voie ferrée qu'elle utilise (35, Victoria, Cap. 37, sanctionné le 23 décembre 1871). En 1874, un amendement lui permet de porter son capital-actions à 1 300 000\$ et d'utiliser des omnibus (37, Victoria, Cap. 30, sanctionné le 28 janvier 1874). Pour modifier le mode de paiement sur certains dividendes, un nouvel amendement est apporté à la charte (41, Victoria, Cap. 47, sanctionné le 9 mars 1878). Un amendement fort important modifie aussi bien le nom de la compagnie, son capital-actions, maintenant porté à 2 000 000\$, que sa structure d'administration (49-50, Victoria, Cap. 86, sanctionné le 21 juin 1886). La compagnie s'appelle désormais la Montreal Street Railway Company. Autre changement majeur, l'utilisation de l'électricité comme énergie motrice pour les tramways nécessite un nouvel amendement, qui lui permettra aussi de porter son capital-actions à 5 000 000\$ (57, Victoria, Cap. 73, sanctionné le 8 janvier 1894). Puis, un nouvel amendement permet à la compagnie d'émettre pour 5 000 000\$ de nouvelles actions, d'agrandir son territoire d'exploitation et aussi de réaliser des ententes avec d'autres entreprises (62, Victoria, Cap. 77, sanctionné le 10 mars 1899). Ensuite, un changement à sa charte lui permet désormais d'augmenter son capital-actions à 18 000 000\$ et d'entrer en sous-traitance avec d'autres entreprises de transport en commun sur l'île de Montréal (Edward VII, Cap. 57, sanctionné le 9 mars 1906). Un amendement subséquent change quelque peu la structure de son conseil d'administration et lui permet d'assurer une meilleure discipline dans les véhicules (Edward VII, Cap. 98, sanctionné le 14 mars 1907). Pour rassurer certains investisseurs potentiels, un amendement l'autorise à émettre des bons au porteur (Edward VII, Cap. 110, sanctionné le 25 avril 1908). Ensuite, la construction d'un système de chemin de fer souterrain est autorisé en 1910 (George V, Cap. 71, sanctionné le 4 juin 1910). Enfin, un dernier amendement permet aux administrateurs de disposer des actifs de la compagnie, en autant que cela obtienne l'assentiment d'une majorité d'actionnaires (George V, Cap. 76, sanctionné le 24 mars 1911). Ces derniers se prévaudront de cet amendement lors de la vente des actifs de la Montreal Street Railway Company à la Montreal Tramways Company, en 1911.

La Montreal City Passenger Railway Company avait pour mandat de construire, compléter, maintenir des voies simples ou doubles de chemin de fer dans les rues de la Ville de Montréal pour le transport de passagers, ainsi que de construire les bâtiments nécessaires à ces activités. La compagnie ne pouvait utiliser les engins à vapeur sur ses voies. La compagnie est dirigée par un conseil d'administration de 5 personnes, toutes actionnaires de la compagnie, élu lors de l'assemblée générale annuelle. Le conseil élit par la suite un président. Le capital-actions de la compagnie est fixé à 300 000\$.

Le mandat de la Montreal Street Railway Company reprend, pendant ses premières années, celui de la Montreal City Passenger Railway Company, en y ajoutant le transport de certains types de marchandises. D'autre part, pour profiter des plus récents progrès techniques, la Montreal Street Railway Company élargit son mandat pour lui permettre le remplacement de l'énergie animale par l'énergie électrique pour la traction de ses véhicules et aussi lui donner les pouvoirs d'acquiescer toute entreprise de transport en commun sur l'île de Montréal ainsi que toute entreprise de production et de distribution d'électricité sur ce même territoire. Peu avant la fin de ses activités, ce mandat acquiesce une dimension résolument moderne puisqu'il inclut désormais l'établissement et l'exploitation d'un «tramway souterrain», déjà utilisés dans plusieurs villes étrangères. La compagnie est dirigée par un conseil d'administration de 5 personnes, toutes actionnaires, élues lors de l'assemblée générale annuelle. Le conseil élit par la suite un président. Le capital-actions de la compagnie est fixé à 2 000 000\$.

Complément à l'histoire administrative

En 1861, lorsque la Montreal City Passenger Railway Company obtient son incorporation, la population de la ville de Montréal, dans ses limites d'alors, atteint à peine plus de 118 000 âmes¹. Complété en 1825, le canal Lachine constitue un des facteurs qui contribue à l'industrialisation de Montréal, en permettant l'établissement de dizaines d'entreprises qui peuvent ainsi expédier tout un flot de marchandises en aval ou en amont du canal. Ce canal est en quelque sorte le prolongement du secteur du port de Montréal. Ces usines emploient une main-d'oeuvre abondante, dont un fort pourcentage provient de l'immigration². Toutefois, les déplacements se compliquent du fait que plusieurs banlieues, précédemment peu peuplées, se sont rapidement transformées pour devenir des municipalités à forte croissance, d'où les travailleurs partent très tôt pour aller au travail. On assiste ainsi à la création des villages d'Hochelaga, de Côte Saint-Louis, de Saint-Jean Baptiste, de Côte Sainte-Catherine et de Côte Saint-Antoine. A cette époque, la population s'établit donc sur un territoire qui serait cerné aujourd'hui par les rues Atwater à l'ouest, du Havre à l'est, par le fleuve au sud et la rue Sherbrooke au nord. Montréal devenait ainsi trop étendue pour des déplacements rapides entre le lieu de travail et le lieu de repos. Pour résoudre ce problème de déplacement, trois groupes d'entrepreneurs approchent le Conseil de ville de Montréal vers la fin de 1859 avec la ferme intention d'établir un système de tramway. Deux d'entre eux font leur demande le 1er novembre. Il s'agit de William Parker, de Montréal et de Theodore Adams, de Harrisburg en Pennsylvanie. Un troisième groupe, formé d'administrateurs de la Montreal and Champlain Railroad Company³, soumet sa demande le 8 décembre de la même année. Le Comité des chemins de la Ville de Montréal rend sa décision le 9 janvier 1860 et recommande au Conseil municipal qu'un privilège d'exploitation d'un tramway à traction animale soit accordé à la Montreal and Champlain Railroad Company⁴. Le Conseil municipal adopte cette recommandation. Toutefois, le 8 février 1860, vraisemblablement après des tractations de dernières minutes, le Comité des chemins ajoute quelques précisions à sa recommandation et propose que «la franchise ne soit conférée qu'à des personnes dont les ressources et les occupations constituent une garantie du succès de l'entreprise.» Le Comité mentionne ainsi les noms de William Molson, John Ostell, William Dow, William Macdonald, John Carter, Thomas Ryan, William E. Phillips, Sir George Simpson, l'Hon. John Molson et Charles S. Pierce. Tous administrateurs de la Montreal and Champlain Railroad Company, ces derniers souhaitent néanmoins constituer une entreprise portant le nom de Montreal City Passenger Railway Company. Le 4 avril 1860, la ville adopte la recommandation de son Comité des chemins et, le 12 septembre 1860, Montréal adopte le Règlement 265⁵, en faveur de la «Compagnie du chemin de fer des passagers de la Cité de Montréal».

En apparence simple, l'adoption de ce règlement ne laisse pas deviner que le contexte socio-économique ne joue guère en faveur des entrepreneurs de la Montreal City Passenger Railway Company. Déjà à cette époque des groupes d'intérêt ou de pression existent et tentent de bloquer ou à tout le moins de ralentir l'arrivée du tramway. Ces groupes de pression représentent les propriétaires d'omnibus assurant déjà une forme de transport en commun, les carrossiers, les charretiers, les marchands de chevaux et de foin ainsi que les propriétaires de maisons situées sur le trajet d'éventuels tramways, désireux de maintenir le calme de leur voisinage. Ils bénéficient d'appuis solides au sein du conseil municipal. Ce dernier tient compte des doléances de ces groupes lors de la rédaction du Règlement 265 et adopte ledit règlement, qui comporte ainsi des clauses très précises destinées à encadrer les activités de la Montreal City Passenger Railway Company. Par exemple, le règlement nomme les rues sur lesquelles peut passer le tramway, établit le type de voies et de rail utilisés, l'échéancier des travaux, la vitesse des chars et précise que les chars serviront exclusivement au transport de passagers. Pour avoir force de loi, le règlement devait être paraphé par le maire de Montréal et le président de la compagnie, par contrat notarié. Ce qui est fait le 24 septembre 1861.

¹ ARMSTRONG, NELLES, Monopoly's moment. «The organization and regulation of canadian utilities, 1830-1930», p. 5.

² LAVALLEE, Omer S.A. *The Montreal City Passenger Railway Company*, pp 1-9.

³ Soulignons que la Montreal and Champlain Railroad Company a été fondée en 1857, par la fusion de la Montreal and New-York Railroad Company et de la Champlain and St.Lawrence Railroad Company. Cette dernière, fondée en 1831, est la responsable de la mise en exploitation en 1836 de la toute première ligne de chemin de fer au Canada, entre Saint-Jean et Laprairie.

⁴ LAVALLEE, *op. cit.*, p. 10.

⁵ Cité de Montréal, *Règlement pour établir et régir le chemin de fer à passagers de la cité*, No 265.

Pour la réalisation des travaux de construction, l'entreprise accorde un contrat⁶ à Alexander Easton. Par ce contrat, valide jusqu'en novembre 1862, Easton s'engage à fournir un système de tramways «clé en main» et à le louer à la Montreal City Passenger Railway Company. Alexander Easton possède déjà une expertise certaine dans ce genre d'entreprise puisqu'il achève la construction du tramways à Toronto, inauguré d'ailleurs en grande pompe le 10 septembre 1861. De plus, il déjà réalisé des travaux similaires dans les villes américaines de Philadelphie, Pittsburgh, Milwaukee et Buffalo⁷. A Montréal, les travaux commencent le 18 septembre 1861 et se poursuivent rondement sur les tracés des premier et deuxième districts, si bien que le 27 novembre de cette année, des tramways à traction animale circulent désormais dans les rues de Montréal pour la première fois.

Le premier circuit à être mis en exploitation est celui de la rue Notre-Dame, entre les rues McGill à l'ouest et du Havre à l'est. Puisque le règlement 265 ne prévoit que l'installation d'une seule voie, sur laquelle circulent les véhicules dans les deux directions, des tronçons d'évitement sont installés sur le parcours entre la rue du Havre et la place d'Armes, qui constitue le terminus de cette ligne. Arrivés à cet endroit, les tramways font la boucle sur la rue Saint-Jacques jusqu'à la rue McGill puis reviennent sur la rue Notre-Dame en direction est. Le 5 décembre 1861, l'inauguration d'un second circuit permet aux voyageurs de circuler sur les rues Saint-Antoine et Craig, entre les rues Papineau dans l'est et Fulford dans l'ouest⁸. La tarification pour ces deux circuits est de 5 cents pour chaque trajet. Des lisières de 25 billets peuvent également être achetées pour la somme de 1 dollar. Il n'y pas encore de correspondance puisque les deux circuits existants ne se croisent pas encore.

Au moment de l'ouverture de la première ligne, la Montreal City Passenger Railway Company utilise quatre tramways pour le transport des passagers. L'ouverture de la deuxième ligne entraîne l'utilisation de deux tramways supplémentaires. D'autre part, pour pallier aux difficultés d'utilisation de véhicules sur rail pendant ce premier hiver, la Montreal City Passenger Railway Company mise sur deux traîneaux, d'une capacité d'une trentaine de personnes. A la toute fin de décembre 1861, Easton prend livraison des deux derniers tramways sur rail qui complètent l'ensemble de huit véhicules exigés dans son contrat avec la Montreal City Passenger Railway Company. A la fin de cette année-là, le réseau de la Montreal City Passenger Railway Company comprend donc six milles de voies, huit véhicules de tramways à traction animale, plusieurs chevaux et un étable. Au printemps de 1862, Easton reprend la construction des voies et prolonge le circuit de la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Canning. Le 10 juin, ce prolongement accueille ses premiers passagers. A cette occasion, trois nouveaux tramways circulent sur les voies.

Le 4 juillet 1862⁹, Easton accepte de résilier son contrat avec la Montreal City Passenger Railway Company et accorde une quittance complète à l'entreprise qui se voit désormais propriétaire du réseau mis sur pied par Easton. Au terme d'une première année d'opération, l'entreprise réalise des bénéfices qui atteignent 4 191\$, sur un chiffre d'affaires de 122 173\$. Le tableau suivant présente les principales dépenses encourues pour la période.

Tableau 1: Dépenses de la Montreal City Passenger Railway Company, 1861-1862¹⁰.

Poste	Somme (\$)
Salaires des percepteurs, conducteurs et hommes d'étable	3 623
Céréales, foin et paille	1 843
Réparations aux voies	719
Salaires	378
Réparations aux véhicules	248
Travaux de maréchalerie	231

Entre 1862 et 1886, date à laquelle l'entreprise adopte un nouveau nom, la Montreal City Passenger Railway Company connaît une croissance régulière aussi bien de l'étendue de son réseau de voies que du nombre de passagers qu'elle transporte. En 1864, afin de respecter l'entente conclue avec la ville (règlement 265), la

⁶ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,1

⁷ ARMSTRONG, NELLES, *op. cit.*, p. 37.

⁸ LAVALLEE, *op. cit.*, p. 16.

⁹ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,1

¹⁰ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,1

compagnie achève la construction des circuits Sainte-Catherine, Wellington, Saint-Laurent et Bleury. Puis entre 1876 et 1892, suivant en cela l'expansion démographique de la ville qui étend son développement en cercles concentriques à partir de son ancien noyau, de nouvelles voies sont posées selon les deux axes principaux que nous connaissons encore de nos jours. L'axe est-ouest voit apparaître des voies qui enserrant de part et d'autre le canal Lachine et qui suivent le fleuve Saint-Laurent: Saint-Jacques, Upper Lachine Road, Ontario, Wellington au sud du canal et la rue Centre, après être passées par Mullins. L'axe nord-sud, à partir de la rue Notre-Dame au sud jusqu'à Saint-Louis du Mile-End au nord, emprunte les rues Saint-Denis, Saint-Dominique, Saint-Laurent et Clark.

Les documents conservés dans le fonds nous livrent des renseignements fort pertinents sur le transport des passagers et l'exploitation générale de l'entreprise pendant l'époque de la Montreal City Passenger Railway Company. Le tableau ci-dessous couvre une bonne partie de l'existence de la compagnie.

Tableau 2: Revenus bruts et passagers transportés par la Montreal City Passenger Railway Company, 1863-1875¹¹.

Année	Revenus (\$)	Passagers transportés	Variation, %
1863	51 156	1 066 845	--
1864	72 136	1 485 725	39
1865	85 197	1 768 092	19
1866	80 953	1 667 384	-5
1867	90 113	1 933 497	15
1868	103 773	2 097 357	8
1869	100 384	2 031 390	-3
1870	109 186	2 217 311	9
1871	122 634	2 519 461	13
1872	136 800	2 827 254	12
1873	152 349	3 133 529	10
1874	178 034	3 741 583	19
1875	202 703	4 334 603	15

Comme en témoigne le tableau précédent, la population accepte bien ce nouveau mode de transport qui s'avère fort convivial, du moins dans les tout premiers temps. En effet, en tous points du trajet, les passagers du tramways peuvent demander au conducteur d'arrêter le véhicule pour leur permettre de descendre et de faire quelques emplettes dans un magasin situé à proximité. De plus, le conducteur doit attendre le retour du passager avant de repartir!¹² On imagine facilement les retards occasionnés par une telle souplesse d'exploitation. Le 13 juin 1865, une résolution du conseil d'administration interdit désormais cette pratique.¹³

Par ailleurs, la Montreal City Passenger Railway Company affronte plusieurs obstacles, dont quelques-uns sont mentionnés ici. D'abord, la compagnie est fragilisée par son expansion même. Les nouveaux circuits, imposés par le règlement municipal, grèvent considérablement les finances de l'entreprise. En 1865, l'assemblée générale des actionnaires élit un nouveau président, Charles Geddes, qui entreprend aussitôt de rétablir le cap¹⁴. Des mesures strictes de redressement annulent le paiement des dividendes pendant un an et demi, abolissent la pratique des titres de transport gratuits remis à certains notables et fonctionnaires municipaux, réduisent la fréquence de service sur certains circuits sous-utilisés et ne permettent que les plus nécessaires des réparations¹⁵. Le redressement amorcé par Geddes s'avère un succès et l'entreprise recommence à engranger les profits. Ils seront rapidement mis à contribution pour contrer les efforts de deux compagnies qui rivalisent avec la Montreal City Passenger Railway Company pour le transport de passagers par omnibus, dont la Montreal Omnibus

¹¹ Montreal City Passenger Railway Company, *Rapports annuels*, S1/2.2.1,1

¹² Montreal City Passenger Railway Company, *Rapport annuel*, 1910.

¹³ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,2

¹⁴ ARMSTRONG, NELLES, *op. cit.*, pp. 39-41.

¹⁵ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,2

Company. L'influence de Geddes auprès des autorités est indiscutable car en 1876 la Montreal Omnibus and Transfer Company est dissoute et ses actifs incorporés à ceux de la Montreal City Passenger Railway Company¹⁶. Dans les années 1880, l'entreprise traverse une période de turbulence. Les relations avec les actionnaires et le Conseil municipal, qui tous deux déplorent la piètre qualité du service de tramways, s'enveniment au point où, d'une part les actionnaires élisent un nouveau président et, d'autre part la Ville entreprend des procédures pour racheter la franchise accordée à la compagnie, comme le permettait le règlement 265 après une période de 20 ans (art. 27). Enfin, le 21 décembre 1885, la Ville de Montréal approuve¹⁷ par voie de règlement une nouvelle entente avec la Montreal City Passenger Railway Company, qui lui accorde une nouvelle franchise d'exploitation pour une période de 25 ans. En vertu de cette franchise, la compagnie doit procéder à l'installation de nouvelles lignes et au doublement de celles qui sont très achalandées, notamment sur les rues Sainte-Catherine, Craig et Notre-Dame. De son côté, la Ville tire désormais des revenus provenant de taxes diverses, prélevées annuellement: 10\$ par char à un cheval, 20\$ par char à deux chevaux. A cela s'ajoute une taxe spéciale de 1 000\$ par année pour les premiers cinq ans, graduellement portée par palier de cinq ans jusqu'à 5 000\$ par an pendant le dernier quinquennat.

Au chapitre des ressources humaines, une première donnée nous est apportée par le tableau 1 (présenté plus haut), lequel, s'il n'est pas exhaustif, nous permet de constater que les salaires occupent une très large part des dépenses de la compagnie. A titre de référence, pour les percepteurs, la rémunération par individu est de l'ordre suivant:

Tableau 3: rémunération quotidienne des percepteurs, 1864 ¹⁸

Ancienneté	Salaire, par jour
Premiers 6 mois	40 cents
Après 6 mois	50 cents
Après 2 ans	60 cents
Après 3 ans	70 cents
Après 5 ans	80 cents
Après 7 ans	90 cents
Après 10 ans	1 dollar

Quant aux percepteurs de «deuxième classe», la rémunération est établie à 20\$ par mois pour les premiers six mois, puis à 25\$ pour les six mois suivants¹⁹. Un an après, le 8 août 1865²⁰, la compagnie impose une baisse de salaire aux percepteurs dont les revenus atteignent 1 dollar par jour, de façon à ce qu'ils ne gagnent plus que 88 1/3 cents par jour. L'entreprise n'accepte aucune contestation de cette décision puisque cette même journée elle enjoint les employés qui ne seraient pas satisfaits de cette situation à quitter l'entreprise. Puis, à la suite d'une pétition présentée par des employés insatisfaits de cette baisse, le conseil d'administration réitère sa décision par voie de résolution²¹. Ces directives ne contribuent en rien à créer un climat propice à de bonnes relations de travail. Même si les employés ne sont pas encore syndiqués, un bon esprit de corps semble régner puisque le 16 mai 1866, une grève d'une journée de la part des conducteurs et hommes d'étable éclate (pour de meilleurs revenus). Le jour même, F.L. Penton, un ancien superviseur de la Montreal City Passenger Railway Company et maintenant chef de la police de Montréal, se présente à une assemblée du conseil d'administration et propose d'emblée d'aller lui-même aux remises de la rue Hochelaga pour rétablir une situation normale. La compagnie s'empresse d'accepter son offre. L'intervention de Fenton réussit. Tout rentre dans l'ordre, jusqu'en 1873 du moins. En effet, le 8 mai 1873, une nouvelle grève des conducteurs sévit et le président Geddes consent à une augmentation des salaires aussi bien des conducteurs que des hommes d'étable. Leur rémunération hebdomadaire

¹⁶ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,4

¹⁷ Cité de Montréal, *Règlement concernant la Compagnie du chemin de fer à passagers de la Cité de Montréal*, No.148. Le conseil d'administration de la compagnie approuvera ce contrat le 12 janvier 1886.

¹⁸ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,1, 28 juillet 1864.

¹⁹ Montreal City Passenger Railway Company, *idem*. Ce que constitue un percepteur de «deuxième classe» n'est pas expliqué.

²⁰ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,2

²¹ Montreal City Passenger Railway Company, *idem*, 25 septembre 1865.

passé ainsi à 8\$. Peu après, le président refuse une demande similaire de la part des percepteurs²². Sauf quelques arrêts sporadiques de travail, ignorés par ailleurs dans la presse locale, les employés ne bénéficiaient d'aucune latitude quant à d'éventuelles revendications. Le bassin de main-d'œuvre montréalais constituant à cette époque une source abondante d'employés, l'entreprise ne se prive pas de limoger les têtes fortes²³.

En ce qui a trait aux ressources humaines pendant l'époque de la Montreal Street Railway Company, il semble qu'une première «union syndicale» ait été créée en 1902 chez les chauffeurs et garde-moteurs. La Montreal Street Railway Company subit deux importants arrêts de travail en 1903²⁴. D'abord, le 6 février 1903, les quelque 1700 chauffeurs et garde-moteurs déclenchent une grève qui durera 48 heures. Les employés réclament notamment la reconnaissance de leur syndicat, une augmentation de salaire et le droit d'être entendus avant d'être mis à la porte. Sur ce dernier point, notons que plus spécifiquement, les employés demandent à la compagnie de retirer de leur formulaire d'embauche la clause qui permet à cette dernière de les suspendre et de les renvoyer sans motifs valables. À titre d'exemple, les registres d'embauche mentionnent l'utilisation de blasphèmes, l'ivresse, la malhonnêteté, la cruauté envers les chevaux comme motifs de renvoi²⁵. La grève se déroule dans le calme, les employés ont le soutien de la population et «chantent la Marseillaise au coin des rues»²⁶. Le samedi 7 février, la Montreal Street Railway Company cède et les employés obtiennent la plus grande partie de leurs revendications. Les employés, poussés par leur centrale internationale, déclenchent de nouveau la grève le 23 mai 1903. Il semble que la question de la reconnaissance du syndicat par la Montreal Street Railway Company en soit la cause principale. Cette fois, les bagarres, les arrestations, bref la violence, marquent cet arrêt de travail. La compagnie publie à pleine page dans les journaux des offres d'emplois pour des briseurs de grève. L'événement fait grand bruit dans les journaux. L'embauche de briseurs de grève et la désapprobation de l'arrêt de travail par la population font mal aux employés, qui finissent par carrément réclamer leur retour au travail. C'est une lamentable défaite pour le syndicat international, évincé par ses propres membres. Ces derniers nomment de nouveaux représentants pour négocier la fin de la grève. Ainsi, le 29 mai, le travail reprend. Malgré les inconvénients majeurs que la grève lui aura fait subir, la Montreal Street Railway Company réalise l'importance pour les employés de se regrouper. La compagnie s'engagera cette fois fermement à permettre aux employés de créer une association de bienfaisance.

Constituée le 1er octobre 1903 et incorporée en mai 1904, l'Association mutuelle de bienfaisance de la Compagnie de chemin de fer urbain de Montréal est formée pour «protéger les employés de toute classe au moyen d'une caisse de secours lorsqu'en cas de maladie ou de vieillesse ils ne pourront plus remplir leurs charges habituelles»²⁷. Les frais de cotisation sont de 1\$ à l'adhésion et de 50¢ par mois. La Montreal Street Railway Company contribue à l'association en versant 1\$ à l'adhésion et 25¢ par mois. En gros, les prestations accordées couvrent les accidents et la maladie, la pension de retraite et l'assurance-vie. L'association connaît un vif succès et en 1906, son président est en mesure d'affirmer que presque tous les employés éligibles y ont adhéré.

Lors d'une assemblée générale spéciale tenue le 12 janvier 1886²⁸, les actionnaires de la Montreal City Passenger Railway Company autorisent le président Jesse Joseph et le secrétaire à signer le contrat entre la Cité de Montréal et la compagnie. Ce contrat est en fait le règlement municipal 148, adopté par le Conseil municipal le 21 décembre 1885. Cette même journée, le président de la compagnie suggère aux actionnaires que la raison sociale soit changée pour celle de la Montreal Street Railway Company. Les actionnaires acceptent ce changement, que la législature du Québec ratifie le 21 juin de la même année. Une lecture attentive du procès-verbal de l'assemblée signale la présence d'un nouveau membre siégeant au conseil, celui de Louis-Joseph Forget. Ce dernier ne tarde pas à s'imposer au sein du conseil d'administration de la compagnie, à telle enseigne qu'il en devient le président en 1892²⁹. Forget, un courtier en valeurs mobilières de Montréal, «se révèle un

²² Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,4 8 et 15 mai 1873.

²³ ARMSTRONG, NELLES, *op. cit.*, p. 42.

²⁴ Montreal Street Railway Company, *1903 Annual Report*, S1/2.2.2,1

²⁵ Montreal Tramways Company, *Registre d'embauche et de cessation d'emploi No 1*. S5/5.1,1

²⁶ *La Presse*, 9 février 1903.

²⁷ *Le Canada*, 18 août 1903.

²⁸ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,6

²⁹ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,1 5 octobre 1892.

véritable génie de la finance et ne manque pas d'audace»³⁰. Ces deux qualités sont mises à profit lors de l'électrification du réseau de tramways, amorcée en 1892³¹.

Avant de présenter quelques éléments de l'histoire «moderne» de la Montreal Street Railway Company, nous pensons qu'il est utile de vous en livrer un portrait succinct peu de temps avant qu'elle n'entre dans l'ère électrique. Pour une brève période, entre 1886-1892, les documents d'archives de nos fonds ne contribuent guère à nous éclairer sur l'exploitation générale de l'entreprise. Toutefois, des sources secondaires parviennent à nous apporter quelques bribes intéressantes. Ainsi en 1888, la Montreal Street Railway Company rapporte qu'elle compte trente milles de voies, simples ou doubles, sur lesquelles passent 715 chevaux, tirant 100 chars, 40 omnibus et 71 traîneaux. L'année suivante, le système de transport en commun comporte désormais 1 000 chevaux, 150 chars, 49 omnibus et 104 traîneaux. Le réseau est ainsi en mesure de transporter plus de 8 millions de passagers par année. En 1889, l'entreprise enregistre des revenus de l'ordre de 410 000\$, dont elle dégage un bénéfice de 60 250\$³². Un nombre aussi élevé de chevaux peut sembler inusité mais il faut se rappeler que la plupart des véhicules nécessitent un attelage à deux chevaux et que sur certaines sections très pentues, un attelage supplémentaire de deux chevaux se greffe au premier pour effectuer l'ascension. C'est ce qui se produit entre autres sur les rues Saint-Laurent et Saint-Denis, entre les rues Ontario au sud et Sherbrooke au nord. Arrivé au haut de la côte, l'«homme de côte» détèle l'attelage qu'il ramène ensuite au bas de la côte pour attendre l'arrivée du prochain tramway. Par ailleurs, les chutes de neige rendent l'exploitation de l'entreprise un peu plus complexe, car elles entraînent l'utilisation de trois types différents de véhicules (tramways sur chemin de fer, tramways sur patins et omnibus), dont la vitesse de déplacement est fort différente. En hiver donc, le service fonctionne au ralenti du fait de l'utilisation des traîneaux. En revanche, il confère une certaine souplesse. Ainsi, lorsque la rue est trop enneigée pour circuler, le conducteur peut se permettre un court changement de parcours³³.

En 1892, au moment où la Montreal Street Railway Company envisage l'électrification de son réseau, plusieurs entreprises de tramways du Canada comptent déjà sur cette nouvelle source d'énergie motrice: Windsor depuis 1886, St. Catharines en 1887, Victoria en 1890 ainsi qu'Ottawa et Toronto en 1891. Lorsque, le 20 juillet 1892³⁴, L.-J. Forget informe le conseil d'administration de la Montreal Street Railway Company que la Ville de Montréal accorde le contrat de service de tramways électriques à la compagnie, celle-ci peut donc compter sur une expertise déjà existante. C'est ainsi que H.A. Everett et William Mackenzie, tous deux ayant orchestré l'établissement du tramway électrique à Toronto, sont engagés par le président Jesse Joseph, selon les recommandations de L.-J. Forget, pour effectuer la conversion du réseau de Montréal. Les travaux commencent vraisemblablement à la fin d'août 1892³⁵ et se poursuivent avec diligence. Si bien que le 21 septembre, jour de l'inauguration officielle du tramway électrique à Montréal, vingt-cinq véhicules électriques sont en circulation, dont le célèbre «Rocket». A bord du «Rocket», les dignitaires circulent sur un parcours à sens unique d'une longueur de 5 milles, qui emprunte successivement les rues Bleury, du Parc, Mont-Royal, Saint-Laurent, Rachel, Amherst et Craig³⁶. A la fin de l'année 1892, le réseau total de voies de la compagnie s'étend sur 44 milles, dont 13 sont électrifiés.

D'où provient cette électricité motrice? A l'origine, elle est surtout fournie par la Royal Electric Company, dirigée par J.R. Thibadeau. Le 10 mai 1886, cette entreprise obtient auprès de la Cité de Montréal un contrat de cinq ans pour l'éclairage de certaines rues de la ville et le 27 décembre 1888, un nouveau contrat de cinq ans assure à la ville un agrandissement du réseau de rues éclairées. En 1892, la Montreal Street Railway Company recourt donc à cette entreprise, non seulement pour l'énergie motrice, mais aussi pour la fourniture des moteurs électriques de certains tramways. Ce n'est pas un succès. La fiabilité de la Royal Electric Company n'étant pas suffisante aux yeux des administrateurs de la Montreal Street Railway Company, ces derniers décident de résilier le contrat d'électricité motrice le 23 mai 1894³⁷. Entretemps, la Montreal Street Railway Company avait complété

³⁰ LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 168.

³¹ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,1

³² LAVALLEE, *op. cit.*, p. 36.

³³ *Idem*, p. 36

³⁴ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,1

³⁵ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,1 29 août 1892

³⁶ BINNS, Richard, *Montreal's Electric Streetcars: an illustrated history or the tramways era: 1892 to 1959*. Montréal: Railfare, 1973, p. 10.

³⁷ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,1

la construction de sa centrale de la rue William, qui alimente désormais le réseau. L'utilisation simultanée de tramways à traction animale et à traction électrique se poursuit pendant une brève période. Le 27 octobre 1894 toutefois, l'exploitation du système de tramways s'appuie désormais exclusivement sur l'électricité³⁸, les 75 milles du réseau de voies étant alors complètement électrifiés.

Même si les dépenses initiales de conversion s'avèrent très élevées - on doit se rappeler que le réseau souffre de perturbations constantes pendant la transition - l'exploitation électrique ne tarde pas à générer une augmentation remarquable de l'achalandage et, par conséquent, des revenus. Le tableau ci-dessous est d'ailleurs fort révélateur si l'on tient compte du fait que la première année est à traction animale et que 1894 est la dernière année d'exploitation mixte.

Tableau 4: Montreal Street Railway Company, revenus nets et achalandage, 1891- 1911³⁹

Année	Revenus nets	Augmentation (%)	Passagers transportés ⁴⁰	Augmentation (%)
1891	71 314	n.d.	9 837 256	n.d.
1892	97 761	61	11 631 386	47
1893	157 710	61	17 177 952	47
1894	258 422	63	20 569 013	19
1895	449 965	74	25 877 758	25
1896	555 033	23	29 896 471	15
1897	605 939	9	32 047 317	7
1898	707 055	16	35 353 036	10
1899	747 826	5	40 186 493	13
1900	776 979	3	43 362 262	7
1905	1 056 958	36	66 631 206	53
1910	1 897 250	79	107 241 406	60
1911	2 095 494	10	118 268 080	10

Pendant les premières années d'exploitation de la Montreal City Passenger Railway et de la Montreal Street Railway Company, les correspondances entre les différents circuits n'existent tout simplement pas. Les passagers qui empruntent un deuxième circuit doivent payer de nouveau. Cette situation cause de nombreux désagréments, aussi les administrateurs de la Montreal Street Railway Company instaurent-ils un système verbal de correspondance, par lequel un inspecteur en poste à un point de correspondance regroupe les passagers destinés à monter à bord d'un prochain véhicule et les accompagne à l'arrivée du tramway. Il attend ainsi sur place avec les passagers nouvellement descendus l'arrivée de la prochaine correspondance. Toutefois, certains passagers trouvent le moyen de se glisser dans le groupe de passagers et de monter à bord gratuitement. Vers 1892-1893⁴¹, par l'utilisation de correspondances imprimées, cette situation devient chose du passé.

En mai 1905, l'apparition des premiers tramways P.A.Y.E. (*pay as you enter*) améliore notablement l'exploitation des tramways de la Montreal Street Railway Company. Ayant auparavant fait l'objet de quelques essais infructueux aux États-Unis, le système P.A.Y.E., tel qu'adapté par la compagnie, entraîne un réaménagement des aires d'entrée et de sortie des tramways. De cette façon, les passagers embarquent à l'arrière pour payer leur titre et peuvent sortir à l'avant ou à l'arrière. Le conducteur, désormais installé à l'arrière, surveille le paiement des entrées et les sorties des passagers. Permettant au conducteur de mieux voir ce qui se passe à l'arrière du véhicule, ce système s'avère plus sécuritaire et aussi plus efficace pour les déplacements des passagers

³⁸ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,2

³⁹ Montreal Street Railway Company, *Report of the president and directors* et *Annual reports*, S1/2.2.2,1 et S1/2.2.2,2

⁴⁰ Ces chiffres n'incluent pas les passagers avec correspondance, qui font l'objet d'une entrée spécifique dans les tableaux des rapports annuels, ajoutée à celle que nous présentons ici.

⁴¹ Les documents conservés ne nous permettent pas, au moment du traitement du fonds, de dater précisément cette modification.

à l'intérieur des tramways. Conçu par W.G. Ross et D. McDonald, deux dirigeants de la Montreal Street Railway Company, le système P.A.Y.E. connaît rapidement des imitateurs puisque les tramways de Chicago, Newark et New-York reprennent leur idée⁴².

Le règlement 210 permet à la Montreal Street Railway Company d'établir et d'exploiter un système de tramways électriques sur le territoire de Montréal. Qu'en est-il toutefois pour les autres villes dont les limites sont contigües à celles de Montréal? Le succès de la compagnie constitue la meilleure référence lorsque d'autres municipalités manifestent le souhait d'établir le tramway dans leur ville. Les demandes pour de nouveaux services ne tardent pas à arriver pour ces villes qui constituent la banlieue d'alors. Côte Saint-Antoine (maintenant Westmount) ouvre le bal en accordant en 1893 à la Montreal Street Railway Company un contrat d'exclusivité pour 30 ans afin d'établir et d'exploiter un système de tramways électriques. La même année, la municipalité de Maisonneuve obtient elle aussi un service de tramways électriques. Verdun (1899), Westmount (1904), Outremont (1906), Saint-Louis du Mile-End (1909) sont parmi les principaux contrats d'exclusivité que la Montreal Street Railway Company conclut avec diverses villes. En plus de l'exclusivité d'exploitation, les contrats s'assortissent d'une clause d'exemption de taxes municipales pour une durée minimale de 20 ans. L'entreprise se voit donc allégée d'autant en frais d'exploitation.

D'autre part, dans les municipalités qui ne sont pas immédiatement voisines de Montréal, d'autres compagnies de tramways possèdent des chartes leur permettant de fournir un service de transport en commun. Il s'agit des compagnies suivantes:

- Montreal Park and Island Railway Company;
- Public Service Corporation;
- Montreal Terminal Railway.

Jouent-elles un rôle de concurrence? Pas vraiment puisque les franchises d'exploitation sont octroyées par chacune des municipalités où passent les voies. Il s'agit donc davantage de complémentarité. A titre d'exemple, la Montreal Park and Island Railway Company conclut avec la Montreal Street Railway Company en 1893 une entente en vertu de laquelle les voitures de la première peuvent emprunter les voies de la seconde. Des dettes importantes de la Montreal Park and Island Railway Company envers la Montreal Street Railway Company menèrent éventuellement à son acquisition, en 1901, par cette dernière. Toutefois, la compagnie fut maintenue comme une filiale et conserva son identité propre. La Montreal Terminal Railway fut également acquise par la Montreal Street Railway Company. Exploitant un circuit de tramway qui se rend à la Pointe-aux-Trembles, à l'extrémité est de l'île de Montréal, en partant de l'intersection des rues Craig et Hôtel de Ville, la Montreal Terminal Railway Company conserve elle aussi son autonomie d'existence après son acquisition en 1907 par la Montreal Street Railway Company. Quant à la Public Service Corporation, elle ne joue qu'un rôle très secondaire en fait de transport en commun, se consacrant selon toute vraisemblance surtout à la fabrication et au transport d'électricité.

Le 2 novembre 1910, lors de l'assemblée générale annuelle, un nouveau conseil d'administration succède à l'équipe de direction qui gravite autour de L.-J. Forget, président de l'entreprise depuis octobre 1892. Il s'agit de E.A. Robert, à la tête d'un groupe financier composé entre autres de J.W. Mc Connell, F. Howard Wilson, J.M. Wilson et W.C. Finley⁴³. La Montreal Street Railway Company, en vertu d'un amendement à sa charte, entreprend peu après les démarches pour vendre ses actifs à la Montreal Tramways Company. Ainsi le 5 octobre 1911, les actionnaires de la Montreal Street Railway Company approuvent la vente de tous les actifs de la compagnie à la Montreal Tramways Company. Il nous apparaît pertinent de mentionner ici que les membres du conseil d'administration de la Montreal Tramways Company sont à toutes fins utiles les mêmes que ceux de la Montreal Street Railway Company. En effet, le 29 septembre 1911, J.W. Mc Connell, F. Howard Wilson, J.M. Wilson et W.C. Finley (administrateurs de la Montreal Street Railway Company depuis 1910) se réunissent pour déterminer la date de la première réunion des actionnaires de la Montreal Tramways Company en vue d'élire un conseil d'administration. Or, ces 4 administrateurs de la Montreal Street Railway Company sont parmi les tout premiers actionnaires de la Montreal Tramways Company, qui incidemment obtenait sa charte le 24 mars 1911, soit la même date que l'amendement obtenu par la Montreal Street Railway Company pour lui permettre de vendre ses actifs à toute compagnie qui serait approuvée par les actionnaires. En quelque sorte, E.A. Robert devient le 18 novembre 1911, le président de l'entreprise qu'il s'est vendue à lui-même. Près de 40 ans plus tard,

⁴² BINNS, *op. cit.*, p. 45

⁴³ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,3 2 novembre 1910.

cette transaction d'un caractère assez spécial fera dire au juge Thomas Tremblay qu'elle a entraîné une surcapitalisation «absolument injustifiée» de plus de 14 millions\$ et qu'elle aura rapporté à ses actionnaires un profit net de 16 775 000\$⁴⁴.

A la suite de la vente de ses actifs à la Montreal Tramways Company, la Montreal Street Railway Company cesse ses activités, après un demi-siècle consacré au transport de passagers d'abord par énergie animale puis par énergie électrique. L'inventaire du matériel roulant de la compagnie au moment de la vente traduit bien cette nouvelle réalité: plus de 800 tramways électriques et à peine 21 chevaux, alors qu'au plus fort de sa période à traction animale, elle en comptait plus de 1 000⁴⁵.

Historique de la conservation

La plupart des documents de ce fonds étaient déjà en possession du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information au moment où la classification et la description ont été effectuées. Quelques documents ont été versés par d'autres unités administratives de la STCUM et certains documents ont été versés par des particuliers.

Par ailleurs, au moment du traitement du fonds, les renseignements suivants relatifs aux photographies nous ont été fournis. La plupart des clichés du fonds ont été réalisés à la demande de la Montreal Street Railway Company à l'aide de négatifs sur verre par divers photographes dont nous ignorons le nom. Les épreuves et les négatifs ont été en possession de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) jusque vers 1973, date à laquelle s'est achevée la réalisation d'épreuves sur papier et d'internégatifs majoritairement sur support 35mm. Cette étape de reproduction a été réalisée par E.S. Echlin, ancien photographe de la Commission de transport de Montréal. Les négatifs sur verre ont ensuite été remis, en consignation, à l'Association canadienne d'histoire ferroviaire dans les années 1970. Au moment du traitement du fonds, ces négatifs sont entreposés dans les locaux du Musée ferroviaire canadien, à Saint-Constant, en banlieue de Montréal.

Portée et contenu

Le fonds illustre les activités de la première entreprise de transport en commun à Montréal, qui a oeuvré pendant la deuxième moitié du XIXe siècle et le début du XXe siècle. Détenant par sa charte une situation d'exclusivité dans cette municipalité, elle exécute son mandat d'abord en utilisant des tramways à traction animale puis, à la fin du XIXe siècle, elle convertit son système pour l'utilisation devenue rapidement exclusive de tramways mûs par électricité.

Le fonds se compose de documents de gestion, tels des livres de minutes et des rapports annuels, ainsi que des documents d'exploitation, tels des titres de transport, des cartes et des plans. Le fonds comporte aussi plusieurs documents de nature légale, tels des contrats, des actes de vente et divers avis. Le fonds contient aussi plusieurs photographies, quelques coupures de presse et plusieurs documents cartographiques. Enfin, quelques dossiers de correspondance complètent cet ensemble documentaire.

Les notes

La Montreal City Passenger Railway Company peut aussi être connue sous le nom de «Compagnie du chemin de fer des passagers de la Cité de Montréal». Par la suite, la Montreal Street Railway Company peut aussi être connue sous le nom de «Compagnie des chars urbains de Montréal». De même, cette entreprise a aussi été connue sous le nom «Compagnie des chemins de fer urbains de Montréal», «Compagnie des p'tits chars» et «Compagnie des tramways». Toutefois pour refléter le plus fidèlement possible les activités des compagnies, comme en témoignent la majorité des documents de ce fonds, nous avons conservé les raisons sociales en langue anglaise.

La plupart des documents du fonds de la Montreal Street Railway Company ont été produits entre 1861 et 1911, reflétant en cela les années d'activités des compagnies individuelles. Les documents antérieurs à 1861 proviennent de transactions immobilières précédant l'existence de la compagnie. Les dates de création postérieures à 1911 témoignent surtout d'inscriptions ou d'annotations apparaissant dans des documents produits et utilisés par la Montreal Street Railway Company.

⁴⁴ TRIBUNAL D'ARBITRAGE, *Rapport au Lieutenant-gouverneur en conseil sur la question des Tramways de Montréal*, 1950, p. 11.

⁴⁵ Montreal Street Railway Company, *Inventaire de 1911*, S1/4.1,1

Le fonds contient, en plus des documents textuels, 145 planches, 113 photographies, 88 plans, 4 cartes et 1 carton de présentation.

L'ensemble du fonds est généralement exempt de dégradation. Toutefois, certains registres peuvent présenter quelques faiblesses quant à leur assemblage et certains documents cartographiques portent des déchirures. Par ailleurs, certains documents ont fait l'objet de restauration, vu la fragilité de leur état.

Sauf indication contraire, les documents de ce fonds proviennent du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information, STCUM.

Le plan de classification a été réalisé après l'inventaire des documents.

Sauf indication contraire, les documents sont en langue anglaise.

La consultation des documents se fera selon la directive *STCUM D 5.06 Consultation et utilisation des archives de la STCUM*.

Toute reproduction de photographies devra porter la mention «Archives de la STCUM».

Documents connexes

Consulter aussi les fonds suivants: *F9, Montreal Light, Heat & Power Company*, au Centre d'archives d'Hydro-Québec, Complexe Desjardins, Montréal. *VM1, Fonds du Conseil de ville de Montréal*, aux archives de la Ville de Montréal, édifice de l'Hôtel de ville.

Groupe de documents reliés

A la STCUM, on consultera aussi les fonds suivants:

- S2/ Montreal Park and Island Railway Company;
- S3/ Montreal Terminal Railway Company;
- S4/ Public Service Corporation;
- S5/ Montreal Tramways Company;
- S9/ Association mutuelle de bienfaisance des employés du tramways de Montréal.

Bibliographie sommaire

ARMSTRONG, Christopher; NELLES, H.V., *Monopoly's moment. The organization and regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto: University of Toronto, 1986, 393 pages.

BALL, Norman R. (sous la direction de), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal: Boréal; 1988, 351 pages. A lire particulièrement les chapitres «Le transport en commun dans les villes (Linteau, Paul-André) et «L'électricité» (Roos, Arnold).

BINNS, Richard, *Montreal's Electric Streetcars: an illustrated history or the tramways era: 1892 to 1959*. Montréal: Railfare, 1973, 151 p.

LAVALLEE, Omer S.A. *The Montreal City Passenger Railway Company. An account of the horse car era in the City of Montreal issued in the Centenary year of public transportation in Canada's largest city*. Montréal: Canadian Railroad Historical Association, 1961, 51 pages.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal, 1992, 613 p.

PRÉVOST, Robert. *Cent ans de transport en commun motorisé*. Montréal: Les Publications Proteau, 1993, 318 p.

STELTER, G.A.; ARTIBISE, A.F.J. (sous la direction de), *Power and place: Urban development in the North American context*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1986, 398 p.

A lire particulièrement le chapitre «Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto and Vancouver» (Armstrong, Christopher; Nelles, H.V.).

TRIBUNAL D'ARBITRAGE. *Rapport au Lieutenant-gouverneur en conseil sur la question des Tramways de Montréal*, 1950, 97 p.

S1/1 Documents constitutifs. -1896-1910. - 8 cm de documents textuels.

Incorporée le 18 mai 1861, la Montreal City Passenger Railway Company obtient par la suite de nombreux amendements à sa charte, dont plusieurs portent soit sur la structure de direction soit sur son mode de financement. Le 12 janvier 1886, le président du conseil d'administration de la Montreal City Passenger Railway Company avise les membres du conseil qu'une demande de changement de nom pour la compagnie a été inscrite auprès de la Législature du Québec. Le 30 juin 1886, le président informe le conseil que la Législature du Québec a ratifié le changement demandé à la charte et que la compagnie s'appelle désormais la Montreal Street Railway Company. Le 18 septembre 1911, lors d'une assemblée du conseil d'administration, une résolution est votée pour amorcer les procédures d'acquisition des actifs de la Montreal Park and Island Railway Company ainsi que ceux de la Montreal Terminal Company par la Montreal Street Railway Company. Cette résolution autorise aussi la vente des nouveaux actifs de la Montreal Street Railway Company à la Montreal Tramways Company. Cette résolution est approuvée à l'unanimité par les actionnaires lors d'une assemblée générale spéciale, tenue le 5 octobre 1911.

La série présente la charte, originale et amendée, de la Montreal City Passenger Railway Company de même que la charte, originale et amendée, les règlements ainsi que les contrats de la Montreal Street Railway Company. Ces chartes, règlements et contrats sont conservés en version imprimée, qui intègre généralement en un seul volume les textes constitutifs des deux entreprises. Ces volumes apportent des renseignements indispensables à la compréhension des contextes juridique, économique et géographique dans lesquels fonctionnent successivement la Montreal City Passenger Railway Company et la Montreal Street Railway Company. D'autre part, un des volumes contient les chartes d'autres entreprises de transport en commun avec lesquelles ces entreprises pouvaient conclure des affaires.

La série contient deux brochures et trois volumes.

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques documents sont abîmés.

La série contient des doubles.

Les volumes portent les noms gravés en couverture de trois administrateurs de la Montreal Street Railway Company et un des volumes contient quelques annotations.

Contenant: 0242

S1/2 Direction. - 1861-1935. - 45 cm de documents textuels.

Le 18 mai 1861, William Molson, John Ostell, William Dow, Johnston Thomson, William Macdonald, John Carter, Thomas Ryan et William E. Phillips obtiennent la sanction de la charte créant la Montreal City Passenger Railway Company. Entreprise privée dont les actionnaires sont propriétaires, la compagnie devait, en vertu de sa charte, avoir souscrit 100 000\$ de capital-actions avant de commencer ses travaux. Afin de consigner ces entrées de fonds, le président de l'assemblée John Ostell ouvre un registre d'actionnaires lors de la première réunion des administrateurs de la compagnie, tenue le 8 juin 1861. Le 29 août 1861, le capital-actions atteint 104 250\$ et l'entreprise peut alors officiellement démarrer ses activités. Entre-temps toutefois l'entreprise entamait des discussions sérieuses avec Alexander Easton à propos de la construction des premières voies de tramways. Le 5 septembre 1861, John Ostell, maintenant président de la Montreal City Passenger Railway Company, est autorisé par voie de résolution à signer le contrat avec Easton. Les travaux peuvent commencer aussitôt. Le 24 septembre 1861, le conseil d'administration de la compagnie autorise Ostell à conclure une entente avec la Ville de Montréal pour l'établissement d'un système de tramways dans quatre «districts» de la ville⁴⁶. Cette entente est en fait le Règlement 265, adopté par la Ville le 12 septembre 1860. Désormais, l'entreprise est dûment autorisée à établir et exploiter une «ligne de chemin de fer pour le transport des passagers»⁴⁷, comme le mentionnent la charte de l'entreprise et le règlement municipal no 265. C'est le début du transport en commun dans l'histoire de Montréal. Par ailleurs, à la suite de l'approbation par les actionnaires de la vente des actifs de la Montreal Street Railway Company à la Montreal Tramways Company en 1911, les activités consignées dans les registres entre 1911 et jusqu'en 1935 se rapportent surtout à l'élection annuelle des membres du conseil d'administration de la Montreal Street Railway Company, vraisemblablement pour assurer la continuité nécessaire à l'administration des titres financiers en circulation.

La série présente un ensemble de documents qui témoignent, de la manière la plus directe possible, des activités des administrateurs et de la direction de la Montreal City Passenger Railway Company et de la Montreal Street Railway Company. Les livres de minutes nous renseignent ainsi sur les décisions, et parfois les délibérations préliminaires, prises par le conseil d'administration. En se rappelant que la Montreal City Passenger Railway Company a été la première entreprise de transport en commun à Montréal, cette série s'affirme d'emblée intéressante. Par ailleurs, les rapports annuels nous présentent les résultats de ces décisions, en nous livrant au surplus une quantité appréciable de renseignements de nature économique et statistique.

La série contient des livres de minutes et des rapports annuels.

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques documents sont abîmés.

La série a été subdivisée en deux sous-séries:

S1/2.1 Livre des minutes;

S1/2.2 Rapports annuels des administrateurs.

S1/2.1 Livres des minutes. - 1861-1935. - 36 cm de documents textuels.

La sous-série présente les livres des minutes de la Montreal City Passenger Railway Company et de la Montreal Street Railway Company. Ces documents sont à maints égards instructifs puisqu'ils témoignent des délibérations et décisions des administrateurs relatives à la planification, à la construction, à l'exploitation et à l'expansion du tout premier réseau de transport en commun à Montréal, qui rappelons-le, fonctionne exclusivement à l'aide de tramways à traction animale entre 1861 et 1892. D'autre part, par leur assemblage matériel, ces documents nous renseignent aussi sur la façon avec laquelle les administrateurs utilisaient quotidiennement ces livres de minutes. En effet, la plupart de ces documents contiennent des pièces intercalées entre les pages des registres. Ces pièces peuvent aussi bien être des lettres relatives aux affaires du jour, des obligations ou encore des actes divers.

La sous-série contient des registres, dont plusieurs s'enrichissent de diverses pièces intercalées.

Quelques documents sont abîmés.

La sous-série a été subdivisée en deux sous-sous-séries:

⁴⁶ Montreal City Passenger Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.1,1

⁴⁷ Cité de Montréal, *Règlement pour établir et régir le chemin de fer à passagers de la cité*, No 265.

S1/2.1.1 Montreal City Passenger Railway Company;

S1/2.1.2 Montreal Street Railway Company.

S1/2.1.1 Montreal City Passenger Railway Company. - 1861-1891. - 24 cm de documents textuels.

La sous-sous-série présente l'ensemble des livres des minutes de la Montreal City Passenger Railway Company.

La sous-sous-série contient des registres dont plusieurs comportent des pièces intercalées.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

S1/2.1.1,1 No 1: 8 juin 1861 - 14 mars 1865. - 1861-1865. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0244

S1/2.1.1,2 No 2: 21 mars 1865 - 7 février 1870. - 1865-1870. - 5 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0245

S1/2.1.1,3 No 3: 14 février 1870 - 9 janvier 1873. - 1870-1873. - 3,5 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0246

S1/2.1.1,4 No 4: 16 janvier 1873 - 25 mai 1876. - 1873-1876. - 3,5 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0247

S1/2.1.1,5 No 5: 1^{er} juin 1876 - 29 mai 1884. - 1876-1884. - 5 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre et de la correspondance intercalée entre plusieurs pages du registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0248

S1/2.1.1,6 No 6: 5 juin 1884 - 15 octobre 1891. - 1884-1891. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre et quelques pièces de correspondance collées sur les couvertures intérieures.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0249

S1/2.1.2 Montreal Street Railway Company. - 1891-1935. - 12 cm de documents textuels.

La sous-sous-série présente la plupart des livres des minutes de la Montreal Street Railway Company, le No 9 manquant à l'appel.

La sous-sous-série contient des registres dont plusieurs comportent des pièces intercalées.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

S1/2.1.2,1 No 7: 29 octobre 1891 - 27 septembre 1894. - 1891-1894. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre dans lequel quelques pièces de correspondance et des obligations ont été intercalées.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0250

S1/2.1.2,2 No 8: 23 octobre 1894 - 30 décembre 1897. - 1894-1897. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre dans lequel un rapport aux actionnaires, de la correspondance, un affidavit et une liste de jurés ont été intercalés.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0251

S1/2.1.2,3 No 10: 1^{er} novembre 1905 - 18 septembre 1911. - 1905-1911. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre dans lequel une obligation avec coupons a été intercalée. Des feuilles dactylographiées ont été collées sur certaines pages du registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0252

S1/2.1.2,4 No 11: 5 octobre 1911 - 13 mars 1935. - 1911-1935. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0253

S1/2.2 Rapports annuels des administrateurs. - 1863-1911. - 9 cm de documents textuels.

La sous-série présente les documents que les administrateurs remettaient annuellement aux actionnaires de la Montreal City Passenger Railway Company et de la Montreal Street Railway Company. Ces documents, sous les diverses appellations des dossiers qui suivent, informaient les actionnaires de la santé financière de l'entreprise, de l'exploitation du réseau de tramways et des perspectives de croissance de l'entreprise. En plus des informations de nature comptable, les «rapports annuels» présentent des renseignements tout aussi intéressants, présentés cette fois sous forme de plans du réseau ou d'illustrations. Enfin, veuillez noter que cette série documentaire n'est pas complète puisque les rapports de plusieurs années sont manquants.

La sous-série contient des rapports annuels, dont plusieurs sont manuscrits.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques documents ont été restaurés.

La sous-série a été subdivisée en deux sous-sous-séries:

S1/2.2.1 Montreal City Passenger Railway Company;

S1/2.2.2 Montreal Street Railway Company.

S1/2.2.1 Montreal City Passenger Railway Company. - 1863-1878. - 4,25 cm de documents textuels.

La sous-sous-série présente des rapports que les administrateurs de la compagnie remettaient aux actionnaires. Veuillez noter que les rapports pour les années suivantes sont manquants: 1861, 1862, 1864 à 1868, 1870, 1879 à 1886.

La sous-sous-série contient des rapports annuels, dont plusieurs sont manuscrits.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques documents ont été restaurés.

S1/2.2.1,1 Rapports des administrateurs pour les années 1863, 1869 et 1871. - 1863-1871. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier contient trois rapports, dont deux sont manuscrits.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Un des documents porte des déchirures.

Contenant: 0254

S1/2.2.1,2 Rapports des administrateurs pour les années 1872 à 1878. - 1872-1878. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient sept rapports, tous manuscrits.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Tous les documents de ce dossier ont été restaurés par Ljiljana Cirkovic-Stanojlovic [198-]. L'ensemble de ces documents était contenu dans un registre sévèrement abîmé. Seule la couverture du registre a été conservée et restaurée. Elle a été collée selon les règles de l'art sur du papier fait main sans acide. Lors du traitement du fonds, nous l'avons placée dans la première chemise du dossier. En ce qui a trait aux autres documents, ils ont été restaurés soit selon le processus mentionné précédemment, soit en les renforçant à l'aide de papier sans acide et de papier de soie.

Contenant: 0254

S1/2.2.2 Montreal Street Railway Company. - 1893-1911. - 4,75 cm de documents textuels.

La sous-sous-série présente des rapports que les administrateurs de la compagnie remettaient aux actionnaires. Veuillez noter que les rapports pour les années suivantes sont manquants: 1886 à 1892.

La sous-sous-série contient des rapports annuels et un volume comportant des rapports annuels.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

S1/2.2.2.1 Rapports du président et des administrateurs pour les années 1893 à 1903. - 1893-1903. - 1,25 cm de documents textuels.

Le dossier contient un rapport et un volume contenant lui-même dix rapports.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0254

S1/2.2.2.2 Rapports annuels. - 1904-1911. - 3,5 cm de documents textuels.

Le dossier présente les premiers «rapports annuels» (au sens actuel du mot) de la Montreal Street Railway Company que nous ayons. Ainsi, en plus du message du président et des états financiers habituels, les rapports comportent des éléments graphiques hautement informatifs tels des photographies du siège social et de certaines classes de tramways, des diagrammes, des cartes du réseau et un historique du transport en commun à Montréal. D'autre part, ces rapports se présentent sous une facture différente de ceux contenus dans le dossier précédent: format plus petit, reliure brochée plutôt que simple pli et couverture d'un papier plus épais que les pages intérieures, agrémentée d'un graphisme aux couleurs de la compagnie.

Le dossier contient huit rapports annuels et un complément à un rapport.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Contenant: 0242

S1/3 Affaires juridiques et légales. - 1844-1950 [surtout 1844-1915]. - 17,5 cm de documents textuels. - 10 plans. - 2 cartes.

Selon les documents que nous avons traités pour cette série, il nous apparaît certain que ni la Montreal City Passenger Railway ni la Montreal Street Railway Company ne possédaient de service du contentieux, ou toute autre forme d'unité administrative, à l'intérieur même de l'entreprise, spécifiquement habilitée à traiter de dossiers nécessitant les compétences professionnelles d'avocats ou de notaires. Pour traiter ces questions, les deux compagnies utilisaient les services d'un petit nombre de cabinets d'avocats ou d'études de notaires. Selon les documents, il semble que dans la plupart des cas ce sont les signatures des présidents, des secrétaires ou des secrétaires-trésoriers que l'on retrouve au bas des documents, ces administrateurs étant eux-mêmes mandataires du conseil d'administration de l'entreprise. Pour en tenir trace, nous pouvons présumer que tous les documents de cette nature se voyaient assigner un numéro de document officiel («Official Document number») puisque plusieurs des documents de la série portent un tel numéro. Toutefois, au moment du traitement du fonds, il nous était impossible d'établir l'existence d'un éventuel registre de documents officiels, comme il en existe un pour le fonds de la Montreal Tramways Company, qui pourrait confirmer notre hypothèse.

Cette série rassemble des documents faisant état des droits et obligations contractuelles de la Montreal Street Railway Company ainsi que des transactions immobilières entre cette dernière, la Montreal City Passenger Railway et diverses parties.

La série contient une variété de documents de nature légale, juridique ou législative. Ainsi on trouvera entre autres des actes de vente, des certificats de recherche, des quittances, des testaments, des contrats notariés, des résolutions, des règlements municipaux, de la correspondance, des jugements, des projets d'amendement, des états hypothécaires, des reçus de taxes diverses, des requêtes et des plans de cadastre.

Titre basé sur le contenu de la série.

Plusieurs documents sont abîmés.

Avant leur traitement, plusieurs des dossiers de cette série étaient déjà regroupés en fonction de leur numéro officiel «O.D.». Nous avons conservé telles quelles ces unités matérielles, tout en les classant dans une des deux sous-séries en fonction du sujet prédominant du dossier.

La série a été subdivisée en deux sous-séries:

S1/3.1 Franchises;

S1/3.2 Actes et contrats.

Quelques documents sont en langue française.

La série contient des doubles.

S1/3.1 Franchises. - 1892-1950. - 6,5 cm de documents textuels. - 4 plans. - 2 cartes.

La sous-série rassemble des documents relatifs aux franchises que la Montreal Street Railway Company signait avec diverses municipalités de l'île de Montréal pour fournir à celles-ci un service de tramway.

La sous-série contient surtout des contrats notariés, des copies de résolutions, des règlements municipaux et des documents cartographiques.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques dossiers portent des numéros officiels de documents.

Quelques documents sont en langue française.

La sous-série contient un double.

S1/3.1,1 Côte Saint-Antoine. - 1893-1938 [surtout 1893-1903]. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur le contrat de service que la Montreal Street Railway Company signait en 1893 avec la ville de Côte Saint-Antoine (maintenant Westmount), lui accordant une franchise d'exploitation pour une période de trente ans.

Le dossier contient un contrat notarié, une brochure, de la correspondance, un règlement municipal manuscrit et des copies de résolutions.

Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier porte le numéro officiel « M.S.R. O.D. 105 ».
Le dossier contient un double dactylographié du contrat manuscrit.
Contenant: 0242

S1/3.1,2 Ville de Montréal. - 1892-1950 [surtout 1892-1915]. - 2 cm de documents textuels. - 1 carte.
Le dossier porte sur le règlement No 210 de la Ville de Montréal (sanctionné en décembre 1892) qui autorisait la Montreal Street Railway Company à construire et exploiter un système de tramways électriques sur le territoire de la ville, dans ses limites actuelles ou futures, et ce pour une période de trente ans. D'autre part, un projet de résolution mentionne la construction de voies pour un tramway souterrain.
Le dossier contient un règlement municipal, des copies et des projets de résolutions, un jugement, un factum, de la correspondance, une feuille de titre de transport, des caractéristiques techniques, une brochure, une transcription d'un article de journal et une reproduction d'une carte municipale.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier porte le numéro officiel «M.S.R. O.D. 90 ».
Contenant: 0242

S1/3.1,3 Outremont. - 1906. - ,5 cm de documents textuels.
Le dossier porte sur le contrat de service que la Montreal Street Railway Company signait avec la ville d'Outremont, lui accordant une franchise d'exploitation pour une période de trente ans.
Le dossier contient un contrat notarié et une brochure.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Un des documents est abîmé.
Le dossier porte le numéro officiel «M.S.R. O.D. 621».
Contenant: 0242

S1/3.1,4 Verdun. - 1895-1927 [surtout 1895-1899]. - 2 cm de documents textuels. - 4 plans.
Le dossier porte sur le contrat de service que la Montreal Street Railway Company signait avec le village de Verdun en 1899 lui accordant une franchise d'exploitation pour une période de trente ans.
Le dossier contient de la correspondance, des brochures, un règlement, un texte de loi, un contrat, un feuillet publicitaire et quatre plans du village, dont deux sont sur toile.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier porte le numéro officiel «M.S.R. O.D. 298».
Contenant: 0242

S1/3.1,5 Westmount. - 1899-1912. - 1 cm de documents textuels. - 1 carte.
Le dossier porte sur la prolongation du contrat de service que la Montreal Street Railway Company signait en 1904 avec la ville de Westmount (anciennement Côte Saint-Antoine), lui accordant une franchise d'exploitation pour une période de trente ans.
Le dossier contient un contrat notarié, une requête pour annulation de contrat, une brochure, une copie de résolution, un avis public, un certificat de publication d'un avis public, de la correspondance et une reproduction d'une carte municipale.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier porte le numéro officiel «M.S.R. O.D. 550».
Contenant: 0242

S1/3.2 Actes et contrats. - 1844-1947 [surtout 1844-1911]. - 11 cm de documents textuels. - 6 plans.

La sous-série porte sur diverses transactions et contrats que la Montreal City Passenger Railway Company et la Montreal Street Railway Company concluaient avec diverses parties relativement entre autres à des terrains sis aux emplacements du terminus Craig et du garage Saint-Henri.

La sous-série contient surtout des actes de vente, des certificats de recherche, de la correspondance, des actes divers et des documents cartographiques.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques dossiers portent des numéros officiels de documents

Quelques documents sont en langue française.

S1/3.2,1 Mme Harriet Lucy Boston. - 1874-1894. - ,5 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur une transaction immobilière entre Mme Boston et la Montreal City Passenger Railway Company, relative à un terrain situé sur la rue Cotté.

Le dossier contient un acte de vente, des certificats de recherche, une quittance, un état hypothécaire, un sommaire de transactions et un plan cadastral sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.S.R. O.D. 22».

Un des documents est en langue française.

Contenant: 0255

S1/3.2,2 Succession Gabriel Cotté. - 1895. - ,5 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur une transaction immobilière entre la succession Cotté, et autres parties, et la Montreal Street Railway Company relative à un terrain situé à proximité de la rue Vitré.

Le dossier contient des actes de vente, de la correspondance et un plan attaché.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier porte les numéros officiels «M.S.R. O.D. 146» et «M.S.R. O.D. 147».

Contenant: 0255

S1/3.2,3 Philippe Ethier. - 1844-1947 [surtout 1844-1899]. - 1 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur une transaction immobilière entre M. Ethier et la Montreal Street Railway Company relative au lot 1631, situé dans la ville de Saint-Henri.

Le dossier contient des actes de vente, un testament, une quittance, des reçus de taxes, un sommaire de transactions et un plan cadastral sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.S.R. O.D. 360».

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0255

S1/3.2,4 Alexander Tilloch Galt. - 1872-1911. - ,5 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur des transactions immobilières entre la Montreal City Passenger Railway Company et la Montreal Street Railway relatives à des terrains situés dans la ville de Côte Saint-Paul et ayant appartenu à M. Galt.

Le dossier contient des actes de vente, des certificats de recherche, une quittance, de la correspondance et un plan cadastral sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Plusieurs documents sont abîmés.

Quelques documents portent les numéros officiels «M.S.R. O.D. 16» et «M.S.R. O.D. 595».

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0255

S1/3.2,5 Louis Eustache Masson. - 1886-1910. - 5 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur des transactions immobilières entre la Montreal Street Railway Company et Louis Eustache Masson, ainsi qu'avec d'autres parties, relatives aux lots 780 à 784 dans le quartier Saint-Laurent.

Le dossier contient des actes de vente, des déclarations, un testament, des certificats de recherche, une garantie hypothécaire, des actes de transport de droits successoraux, un jugement, un avis de faillite et des actes divers.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Plusieurs documents sont abîmés.

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0255

S1/3.2,6 Constance Ann Dunlop McLaurin. - 1867-1910. - 2 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur des transactions immobilières relatives à des terrains situés dans le quartier Saint-Laurent ayant appartenu à Mme McLaurin et vendus à la Montreal Street Railway Company.

Le dossier contient des actes de vente, des testaments, des quittances, des certificats de recherche, un sommaire de transactions, un contrat de mariage, des extraits de naissance, un avis de décès et des actes divers.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Plusieurs documents sont abîmés.

Plusieurs documents portent le numéro officiel «M.S.R. O.D. 41».

Contenant: 0255

S1/3.2,7 Saint-Denis Land Company. - 1895-1905. - 1 cm de documents textuels. - 2 plans.

Le dossier porte sur des transactions immobilières entre la Montreal Street Railway Company et la Saint-Denis Land Company, ainsi qu'entre d'autres parties, relatives à des terrains donnant sur la rue Saint-Denis dans le village de Côte Saint-Louis.

Le dossier contient des actes de vente, des certificats de recherche, une quittance, des actes divers et des plans cadastraux sur toile et sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Certains documents portent les numéros officiels «M.S.R. O.D. 522, 583 et 587».

Contenant: 0255

S1/3.2,8 Shawinigan Water and Power Company. - 1910. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur des contrats d'approvisionnement en énergie électrique conclus entre la Montreal Street Railway Company et la Shawinigan Water and Power Company.

Le dossier contient une brochure.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0255

S1/3.2,9 Sommaires de transactions. - [1893?]-1897. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur deux sommaires de transactions immobilières, relatifs entre autres aux lots 780, 781 et 782.

Le dossier contient deux sommaires.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Un des documents porte le numéro officiel «M.S.R. O.D. 40».

Contenant: 0255

S1/4 Exploitation du système de transport en commun. - [1864?]-1911. - 36 cm de documents textuels. - 58 plans. - 1 carton de présentation

Plusieurs des règlements municipaux successifs adoptés par la Ville de Montréal (Règlement No 148, adopté en 1885; Règlement No 210, adopté en 1892) contenaient des indications assez précises relativement à l'exploitation générale de la compagnie. Ainsi, sept «districts» constituant autant de circuits de tramways étaient créés par la Section 7 (No 148). En 1892, avec l'électrification des tramways commencée cette même année, la Ville autorisait désormais 19 circuits (No 210, Section 43). Les documents du dossier S1/4.2,1 en sont une belle illustration. D'autre part, la tarification avait elle aussi été déterminée par voie de règlement (Sections 22-23, No 210). Par exemple en 1892, la compagnie ne pouvait exiger plus de 5 cents par passager par trajet d'un point à un autre. De plus, l'entreprise devait aussi vendre des titres en lisière. Un passager adulte pouvait ainsi acheter «6 billets pour 25 cents et 25 pour un dollar ». Les tarifs pouvaient aussi varier selon l'âge et l'heure (sous-série S1/4.4). Quant au type de véhicule à être utilisé, il dépend bien sûr de l'année (1892 étant l'année charnière), mais aussi de facteurs climatiques: «lorsqu'il y a trop de neige ou de glace dans les rues pour conduire les chars avec sûreté, la compagnie transportera les passagers au moyen de traîneaux ou omnibus convenables et confortables [...]; lorsque le service des traîneaux ou omnibus est trop difficile, et qu'il n'y a pas plus de six pouces de neige ou de glace sur la voie, la Compagnie peut, du consentement du comité des chemins et de l'Inspecteur de la Cité, faire dégager la voie de façon à permettre aux chars de circuler; pourvu que la Compagnie fasse charroyer immédiatement, à ses propres frais, la neige et la glace ainsi enlevées de la voie publique» (section 31, No 148). En 1892 la section 25, s'appuyant sans doute sur la fiabilité supérieure de l'électricité par rapport à l'énergie chevaline, prévoit désormais que les «chars devront fonctionner l'année durant sans interruption. Si cela s'avérait impraticable durant l'hiver, des traîneaux pourraient leur être substitués, selon l'accord du Conseil». Quant aux revenus que la Ville pouvait éventuellement percevoir auprès de la Compagnie, ils provenaient en 1885 entre autres de taxes «sur les chars» et sur les «licences de conducteurs» et des taxes annuelles (respectivement sections 16, 17 et 35, No 148). Le règlement No 210, adopté en 1892, simplifiait en apparence le mécanisme par lequel la ville pouvait réclamer des redevances à la compagnie. En effet, désormais celles-ci étaient calculées en fonction d'un pourcentage des revenus bruts, croissant selon le montant de ces revenus.

La série rassemble des documents liés à l'organisation générale et à l'exploitation du système de transport en commun, principalement de la Montreal Street Railway Company. Les documents ont trait notamment à des inventaires décrivant les véhicules de l'entreprise, à des plans établissant l'étendue du réseau électrique et des voies de tramways ou montrant plusieurs des propriétés immobilières de la compagnie ainsi que plusieurs registres consignant des événements fortuits de toutes sortes.

La série contient surtout des plans sur toile, des registres et des titres de transport.

Titre basé sur le contenu de la série.

Plusieurs documents sont abîmés.

Plusieurs documents de cette série proviennent de la Direction exécutive construction et entretien majeur (CEM).

La série a été subdivisée en cinq sous-séries:

S1/ 4.1 Tramways;

S1/ 4.2 Réseau et voies;

S1/ 4.3 Biens immobiliers;

S1/ 4.4 Titres de transport;

S1/ 4.5 Accidents, incidents et réclamations.

Certains documents ont été reproduits sur sépia mylar.

S1/4.1 Tramways. - 1903-1911. - 3 cm de documents textuels. - 2 plans.

La sous-série rassemble des documents qui présentent l'ensemble des véhicules et des équipements techniques utilisés par la Montreal Street Railway Company.

La sous-série contient des cahiers et des dessins techniques sur toile.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

S1/4.1,1 Inventaire de Matériel roulant et d'équipement. - 1903-1911. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier présente divers inventaires de la Montreal Street Railway Company et de la Montreal Park and Island Railway Company. A partir de 1907, s'ajoutent les inventaires de la Montreal Terminal Railway Company.

Le dossier contient neuf cahiers.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Contenant: 0255

S1/4.1,2 Car d'observation. - 1910. - 2 plans.

Le dossier présente un type de tramway utilisé à des fins d'observation.

Le dossier contient deux dessins techniques sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0256

S1/4.2 Réseau et voies. - [1893?]-1911. - 14 plans.

La sous-série présente des documents relatifs à l'ensemble du réseau électrique utilisé par la Montreal Street Railway Company ainsi qu'aux divers types de voies sur lesquelles circulaient les tramways de la compagnie.

La sous-série contient des plans sur toile.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Certains documents proviennent de la Direction exécutive CEM.

S1/4.2,1 Réseau de voies et câblage électrique. - [1893?]-1900. - 4 plans.

Le dossier présente un ensemble de plans relatifs au tracé général des voies de tramway et au réseau d'approvisionnement électrique utilisé pour alimenter les tramways en divers points de l'île de Montréal.

Le dossier contient quatre plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont abîmés.

Contenant: 0241

S1/4.2,2 Dessins de rails. - 1903-1911. - 10 plans.

Le dossier porte sur divers types de rails et sur des procédés de fixation et d'assemblage de rails utilisés principalement par la Montreal Street Railway Company.

Le dossier contient dix plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0256

S1/4.3 Biens immobiliers. - [1864?]-1908. - 42 plans.

La sous-série présente des documents liés aux propriétés immobilières de la Montreal City Passenger Railway Company et de la Montreal Street Railway Company. Les documents présentent ainsi le siège social, les centrales, les garages, les ateliers, les sous-stations et les terrains utilisés par l'entreprise à des fins administratives ou d'exploitation.

La sous-série contient des plans sur toile, sur «bleu» et sur sépia mylar.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Plusieurs documents sont abîmés.

La plupart des documents proviennent de la Direction exécutive CEM.

Certains plans ont été reproduits sur sépia mylar [198-].

S1/4.3,1 Centrale William. - [1899?]-1906. - 4 plans.

Le dossier présente des plans cadastraux relatifs à la centrale de la rue William, utilisée par la Montreal Street Railway Company, ainsi qu'à des terrains avoisinants.

Le dossier contient quatre plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0257

S1/4.3,2 Côte Saint-Paul. - [1905?]-1908. - 4 plans.

Le dossier présente des plans cadastraux relatifs à des terrains appartenant à la Montreal Street Railway Company dans la ville de Côte Saint-Paul.

Le dossier contient quatre plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0257

S1/4.3,3 Emplacement Craig. - 1893-1908. - 7 plans.

Le dossier présente des plans cadastraux relatifs aux installations de la Montreal Street Railway Company dans le quadrilatère Vitré, Cotté, Craig et Chenneville ainsi qu'au siège social de la compagnie, situé à proximité.

Le dossier contient six plans sur toile et un sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0258

S1/4.3,4 Emplacement Hochelaga. - 1893-1908. - 8 plans.

Le dossier présente des plans cadastraux et des dessins techniques relatifs aux diverses installations de cet emplacement, c'est-à-dire l'atelier, le garage, la centrale et l'abri pour passagers.

Le dossier contient des plans sur toile, sur «bleu» et sur sépia mylar.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Les plans sur sépia mylar sont des copies [198-] réalisées à partir des plans originaux sur toile, trop abîmés pour la consultation.

Contenant: 0258

S1/4.3,5 Emplacement Saint-Denis. - 1899-1905. - 3 plans.

Le dossier présente des plans cadastraux relatifs aux diverses installations de cet emplacement, c'est-à-dire les garages et la sous-station.

Le dossier contient deux plans sur toile et un sur papier.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0257

S1/4.3,6 Emplacement Saint-Henri. - 1893-1907. - 14 plans.

Le dossier présente des plans cadastraux relatifs aux diverses installations de cet emplacement ainsi qu'à une expropriation de terrains situés à proximité.

Le dossier contient des plans sur toile et sur «bleus».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0257

S1/4.3,7 Plans divers. - [1864?]-1908. -14 plans.

Le dossier présente des plans cadastraux relatifs à des terrains détenus par la Montreal City Passenger Railway ou la Montreal Street Railway Company.

Le dossier contient des plans sur toile et sur «bleus».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0257

S1/4.4 Titres de transport. - 1895-[1907?]. - 1 document textuel et 1 carton de présentation.

La sous-série présente divers titres de transport émis par le Montreal Street Railway Company, la Montreal Park and Island Railway Company et la Montreal Terminal Railway Company ainsi qu'une correspondance de la Montreal Street Railway Company.

La sous-série contient un carton de présentation sur lequel ont été collés les titres de transport et une correspondance.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

La correspondance nous a été remise par Jacques Pharand.

Contenant: 0255
0259

S1/4.5 Accidents, incidents et réclamations. - 1905-1911. - 33 cm documents textuels.

La sous-série présente un ensemble de documents relatifs à des événements de nature accidentelle survenus dans le cadre de l'exploitation de l'entreprise. La sous-série présente ainsi des rapports d'accidents, d'incidents et des réclamations envers la compagnie. Au moment du traitement du fonds, il nous a été difficile d'établir une distinction nette entre «accidents» et «incidents» puisque les registres présentent les mêmes informations. Toutefois le registre d'incidents, plus récent, semble contenir davantage de renseignements relatifs à des événements qui n'ont entraîné de conséquences que pour le personnel ou les biens de la compagnie.

La sous-série contient des registres.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Les documents sont abîmés.

S1/4.5,1 Rapports d'accidents. - 1905-1906. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0260

S1/4.5,2 Rapports d'accidents. - 1908-1909. - 2,5 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0261

S1/4.5,3 Rapports d'accidents. - 1909-1910. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0262

S1/4.5,4 Rapports d'accidents. - 1910. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0263

S1/4.5,5 Rapports d'accidents. - 1910-1911. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0264

S1/4.5,6 Rapports d'accidents. - 1911. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le registre est abîmé.
Contenant: 0265

S1/4.5,7 Rapports d'incidents. - 1911. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le registre est abîmé.
Contenant: 0266

S1/4.5,8 Réclamations 1902-1909. - 7,5 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le registre est abîmé.
Contenant: 0267

S1/5 Imprimés, coupures de presse et documents cartographiques. - 1890-[avant 1911] [surtout 1890-1907]. - 5,5 cm de documents textuels. - 145 planches. - 20 plans. - 2 cartes.

La présence de certains documents de cette série peut s'appuyer sur les Règlements de la Montreal Street Railway Company, ou encore sur certains articles de la charte de la compagnie. A titre d'exemple, les Règlements de la compagnie (S1/1) stipulent que le conseil d'administration pourra «édicter et publier des règles et des règlements pour la sécurité, la conduite et la protection des passagers [...] ainsi que pour la conduite appropriée et efficace des tramways [...] ». Nous pensons que les Règlements généraux pour les conducteurs et garde-moteurs [...] pourraient être une application du paragraphe 2 de l'article 4 des Règlements de la compagnie. D'autre part, un des livres de charte que nous avons conservé contient la charte de la Montreal Elevated Railway Company (sanctionnée le 18 mai 1887), dont l'article 13 lui permettait de conclure une entente avec la Montreal Street Railway Company portant sur l'utilisation réciproque de leurs véhicules, voies, stations, etc. De plus, plusieurs articles des contrats que la Montreal Street Railway Company concluaient entre autres avec les villes de Montréal, Côte Saint-Antoine et Sainte-Cunégonde mentionnaient que «rien dans ce contrat ne peut être interprété comme interdisant à la Ville d'octroyer à toute personne ou compagnie le droit de construire un tramway sur voie élevée [...]». Les plans du Projet de tramway sur voie élevée (S1/5,3), produits par des ingénieurs de New-York, témoignent selon nous d'une perception lucide du problème de l'engorgement du centre-ville aux heures de pointe et d'un effort réel pour trouver une solution. Au moment du traitement du fonds, nous n'avons pu préciser avec certitude quels services administratifs ont colligé les coupures de presse ou utilisé les documents cartographiques.

La série rassemble des documents dont la plupart n'ont pas été produits à l'origine par la Montreal Street Railway Company. Toutefois, les cartes et les atlas, par leurs annotations techniques précises, témoignent d'une utilisation régulière de ces documents dans un contexte d'entretien et de planification du réseau.

La série contient surtout des documents cartographiques.

Titre basé sur le contenu de la série.

Plusieurs documents sont abîmés.

Plusieurs documents doivent être manipulés avec un soin particulier.

Quelques documents sont bilingues.

La série comporte un double.

S1/5,1 Règlements généraux pour les conducteurs et garde-moteurs, commis de dépôts, etc. - [Après 1901].
- ,5 cm de documents textuels.
Le dossier présente un documents relatif à l'exercice quotidien des fonctions de conducteur, de garde-moteur et de magasinier.
Le dossier contient un livret.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0255

S1/5,2 Coupures de presse. - 1904-1905. - 5 cm de documents textuels.

Le dossier présente des coupures de presse relatives au transport en commun à Montreal en général et, plus particulièrement, à l'exploitation de la Montreal Street Railway Company.

Le dossier contient un spicilège.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Le document est bilingue.

Contenant: 0268

S1/5,3 Projet de tramway sur voie élevée. - 1907. - 20 plans.

Le dossier porte sur un projet de tramway sur voie élevée qui aurait surtout desservi la partie sud de la ville de Montréal.

Le dossier contient un cahier comportant vingt plans sur «bleus», sur papier toilé.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques plans sont abîmés.

Contenant: 0272

S1/5,4 Atlas of the City Of Montreal and Official Plans: Volume 1. - 2nd edition. - Montréal: Chas. E. Goad. - 1890. - 44 planches.

Le dossier présente un ensemble de plans sur lesquels ont été inscrits les tracés des divers circuits de tramway de la Montreal Street Railway Company.

Le dossier contient un atlas comportant 44 planches sur papier toilé.

L'atlas est abîmé.

Le document doit être consulté avec un soin particulier.

Contenant: 0268

S1/5,5 Atlas of Montreal comprising St.Gabriel, St.Jean Baptiste and Hochelaga wards: Volume II. - 1st edition. - Montreal: Chas. E. Goad. - 1890. - 41 planches.

Le dossier présente un ensemble de plans sur lesquels ont été inscrits les tracés des divers circuits de tramway de la Montreal Street Railway Company.

Le dossier contient un atlas comportant 41 planches sur papier toilé.

L'atlas est abîmé.

Le document doit être manipulé avec un soin particulier.

Contenant: 0269

S1/5,6 Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard. - Compilé par A. R. Pinsoneault. - Montreal: The Publishing Company of the Island and City of Montreal Ltd. - [avant 1911]. - 62 planches.

Le dossier présente un ensemble de plans sur lesquels apparaissent quelques annotations.

Le dossier contient un atlas comportant 62 planches sur papier toilé.

L'atlas est abîmé.

Le document doit être consulté avec un soin particulier.

Contenant: 0270

S1/5,7 Map of the City of Montreal and vicinity. - Montreal: Chas. E. Goad. - 1890. - 2 cartes.

Le dossier présente deux cartes identiques sur lesquelles apparaissent les distances en pieds de diverses sections des voies de tramway sur l'une et, sur l'autre, des indications relatives au type de rails installés ainsi qu'à l'année de cette installation.

Le dossier contient deux cartes sur papier toilé.

Les documents sont abîmés.

Les documents doivent être manipulés avec un soin particulier.

Le dossier contient un double.

Contenant: 0271

S1/6 Correspondance. - 1861-[avant 1919]. - 7,25 cm de documents textuels. - 7 plans.

Le 18 novembre 1861 (S1/2.1.1,1), W.H. Hopper est officiellement engagé à titre de premier secrétaire-trésorier de la Montreal City Passenger Railway, à raison de 40\$ par mois. Toutefois, la semaine précédente, sa signature apparaît déjà au bas d'une lettre adressée à M. Alexander Easton lui enjoignant, au nom du président de la compagnie, d'accélérer ses travaux (S1/6,3). Cette lettre, ainsi que bien d'autres qui suivent, est reproduite dans le «Letters Book M.C.P.R.C.» (S1/6,3) et illustre bien la fonction de communication générale qu'exerçait à cette époque le secrétaire-trésorier, en plus bien sûr de la fonction de tenue de registres de tous ordres, comme en font foi d'ailleurs les registres de la série S1/2. Plus tard, la Montreal Street Railway Company non seulement maintiendra la pertinence de la fonction de secrétaire, mais viendra même la consigner par écrit dans ses Règlements (S1/1). Ainsi l'article III précise le mandat du secrétaire en lui assignant, entre autres, la tâche de «participer aux réunions du conseil d'administration, consigner les procès-verbaux dans les registres appropriés [...]. Il aura la responsabilité de la correspondance générale de la compagnie ». Les nombreuses pièces de correspondance portant le nom ou le titre du secrétaire attestent de l'application de cet article.

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques documents portent des numéros officiels.

S1/6,1 Harbour Commissionners of Montreal. - 1906-1908. - ,5 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur de la correspondance relative aux canalisations de la centrale Hochelaga.

Le dossier contient un cahier de correspondance.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Contenant: 0255

S1/6,2 Index de Correspondance. - [avant 1919]. - 1,5 cm de documents textuels.

Au moment du traitement du fonds, ce document nous a semblé être un index de correspondance, dont le registre correspondant manquait à l'appel. Quant à la datation, elle s'appuie sur la mention «Austro-Hungarian Consul», référence à un diplomate dont le pays a été dissout en 1919.

Le dossier contient un cahier à couverture rigide.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0255

S1/6,3 Letters book M.C.P.R.C. - 1861-1867. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier présente un registre de correspondance, avec index, dans lequel ont été recopiées les lettres reçues ou envoyées à la Montreal City Passenger Railway Company.

Le dossier contient un registre.

Le registre est abîmé.

Contenant: 0273

S1/6,4 Religieuses hospitalières de l'Hôtel-Dieu de Montréal. - 1893-1908. - 2 cm de documents textuels. - 7 plans.

Le dossier présente un ensemble de documents relatifs à l'emplacement Saint-Henri.

Le dossier contient deux cahiers de correspondance et sept plans sur toile et sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques documents portent les numéros officiels «M.S.R. O.D. 225» et « M.S.R. O.D. 722».

Contenant: 0255

S1/6,5 Succession McLaurin. - 1910. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur de la correspondance relative au décès de M. McLaurin.

Le dossier contient un cahier.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0255

S1/7 Photographies. - 1890-[1926?]. - 113 photographs: n&b.

Au moment du traitement du fonds, nous n'avons pu attribuer la production des photos à une unité administrative spécifique, pas plus que nous n'avons pu retracer le nom des photographes responsables de la prise des clichés. Toutefois, vu l'importance des sujets de diverses photos, tel le premier tramway «PAYE» ou l'achèvement de nouveaux circuits, nous pouvons présumer que les demandes de prises de photographies émanaient des plus hauts niveaux décisionnels de l'entreprise.

Les photographies de cette série illustrent plusieurs aspects de l'exploitation de la Montreal City Passenger Railway Company ou de la Montreal Street Railway Company. Ainsi, certaines images représentent diverses classes de tramways ou de véhicules de service, les voies sur lesquelles circulent les tramways, certains immeubles et plusieurs événements d'importance. Par ailleurs, les photographies de cette série ouvrent des perspectives intéressantes sur l'évolution de Montréal, tant d'un point de vue social, économique, architectural ou encore géographique.

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques photographies sont abîmées.

Les photographies de cette série proviennent du Service des communications.

La série a été subdivisée en six sous-séries:

S1/7.1 Tramways;

S1/7.2 Véhicules de service;

S1/7.3 Voies;

S1/7.4 Immeubles;

S1/7.5 Événements spéciaux;

S1/7.6 Divers.

La série contient des doubles.

S1/7.1 Tramways. - [1894?]-[1926?]. - 71 photographs.

La sous-série rassemble des photographies représentant diverses classes de tramways utilisés par la Montreal City Passenger Railway Company et la Montreal Street Railway Company pour le transport de passagers. Les clichés ont été pris devant les garages ou les ateliers de la compagnie ou sur les voies de la compagnie en plusieurs endroits du territoire desservi. Plusieurs photographies montrent des passagers et plusieurs autres l'intérieur des véhicules.

La sous-série contient des photographies.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

La sous-série contient un double.

Contenant: 0274

S1/7.2 Véhicules de service. - 1903-1910. - 4 photographs.

La sous-série rassemble des photographies représentant quelques véhicules de service utilisés par la Montreal Street Railway Company pour effectuer surtout le déneigement des voies.

La sous-série contient des photographies.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Contenant: 0274

S1/7.3 Voies. - 1890-1911. - 13 photographs.

La sous-série rassemble des photographies représentant les voies sur lesquelles circulaient les tramways. La plupart de ces photographies ont un cadrage qui met surtout l'accent sur la voie elle-même ou sur les fils électriques qui alimentent les véhicules, plutôt que sur les véhicules qui peuvent y circuler. La sous-série

présente aussi quelques photographies relatives à la construction de nouvelles voies ou à l'entretien de voies déjà construites.

La sous-série contient des photographies.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Contenant: 0274

S1/7.4 Immeubles. - 1906-1907. - 9 photographies

La sous-série rassemble une série de photographies montrant quelques étapes de la construction de la centrale Hochelaga.

La sous-série contient des photographies.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques photographies portent une coloration sépia marquée et une photographie est déchirée.

Contenant: 0274

S1/7.5 Événements spéciaux. - 1905-1908. - 10 photographies.

La sous-série rassemble des photographies prises lors d'événements spéciaux, tels l'inauguration d'un nouveau circuit de tramway, les activités d'un club sportif formé d'employés de la compagnie ou encore la construction d'un nouveau type de tramway.

La sous-série contient des photographies.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Contenant: 0274

S1/7.6 Divers. - 1904-1907. - 6 photographies.

La sous-série rassemble des photographies portant surtout sur les sujets suivants: accidents, formation et parc d'amusement.

La sous-série contient des photographies.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Contenant: 0274

S2 Fonds de la
Montreal Park and
Island Railway
Company

S2 Fonds de la Montreal Park and Island Railway Company. - 1881-1936 [surtout 1893-1911]. - 36 cm de documents textuels. - 118 plans. - 5 photographies: n&b.

Histoire administrative

La Montreal Park and Island Railway Company est incorporée en 1885 par une loi du Parlement du Québec (1885, Cap. LXXIV, sanctionnée le 9 mai 1885). Un premier amendement à sa charte (Cap. LXXXV, sanctionné le 21 juin 1886) lui permet de retarder de cinq ans la construction des voies de chemin de fer. Un deuxième amendement lui confère un nouveau report de cinq ans (Cap. LXV, sanctionné le 27 février 1893). Puis l'année suivante, la Montreal Park and Island Railway Company se place sous la juridiction des lois canadiennes (57-58 Victoria, Chap. 84, sanctionné le 23 juillet 1894) et obtient en même temps un élargissement de son mandat. En 1896, un amendement supplémentaire lui confère de nouveaux pouvoirs (59, Victoria, Chap. 28, sanctionné le 23 avril 1896). Le 6 août 1901, la Montreal Park and Island conclut une entente avec la Montreal Street Railway Company en vertu de laquelle cette dernière s'engage à gérer le système de tramways de la Montreal Park and Island Railway Company. En 1906, la compagnie est autorisée par un nouvel amendement à porter son capital-actions à 5 millions de dollars et est aussi requise de terminer la construction de ses voies d'ici le 1er juillet 1911 (6, Edward VII, Chap. 129, sanctionné le 26 juin 1906). Le 22 septembre 1911, la Montreal Park and Island Railway Company conclut une entente avec la Montreal Street Railway Company en vertu de laquelle la première cède à la Montreal Street Railway Company sa charte, ses activités, ses privilèges, ses contrats, ses franchises et ses actifs. Cette entente est ratifiée le 23 octobre 1911 par les actionnaires de la Montreal Park and Island Railway Company réunis en assemblée générale spéciale. À partir de cette date et jusqu'en 1936, les activités de la Montreal Park and Island Railway Company concernent surtout l'élection annuelle des membres du conseil d'administration et l'approbation des minutes de l'année précédente.

Le mandat original de la Montreal Park and Island Railway Company était de «construire et de faire fonctionner des chemins de fer ou des tramways vers le Mont-Royal et diverses municipalités de l'île de Montréal, à partir de certains endroits de Montréal, afin de permettre aux familles de passer l'été à la campagne et aux chefs de famille de voir à leurs affaires en ville». À la suite des changements apportés à sa charte en 1894 et 1896, son mandat s'élargit pour d'abord accroître son territoire aux municipalités ceinturant l'île de Montréal puis pour lui permettre l'utilisation de «bateaux et autres embarcations» afin d'assurer le transport des passagers. La Montreal Park and Island Railway Company est dirigée par un conseil d'administration de sept personnes, toutes actionnaires de la compagnie. Parmi les sept membres qui le composent, le conseil peut choisir un directeur général et un secrétaire pour l'administration de la compagnie. Originellement fixé à 500 000\$, le capital-actions de la compagnie passe progressivement à un million puis à 5 millions de dollars.

Complément à l'histoire administrative

Entre 1885 et 1893, la Montreal Park and Island Railway Company ne s'est pas prévalu des pouvoirs que lui conféraient sa charte originale en matière d'établissement et d'exploitation d'un système de tramways électriques dans certaines villes de l'île de Montréal. Les raisons ne sont pas des plus claires, mais il semble bien que la principale ait été un manque de capitalisation car en mai 1893, Louis Beaubien, son président, fait remarquer qu'une partie seulement du capital-actions a été souscrite⁴⁸. En effet, sur les 500 000\$ de capital-actions à souscrire, seulement 80 000\$ l'ont été et aucune mention n'est faite à savoir si ces actions ont bel et bien été payées. Or, la charte de la compagnie stipule que 10% des actions souscrites doivent avoir été payées avant que la compagnie ne puisse commencer ses travaux. Toutefois, même si ce capital-actions de 8 000\$ (10% des 80 000\$ mentionnés plus haut) avait effectivement été payé, cette somme ne permettrait même pas de construire le premier mille de voie électrifiée⁴⁹. Par ailleurs, les points d'entrée dans Montréal, clé de voûte pour l'accès au centre-ville, semblent être l'objet de délicates tractations au Conseil municipal. Il faut se rappeler que c'est la puissante Montreal Street Railway Company qui détient à ce moment le monopole du tramway sur le territoire de la ville.

Pour enfin commencer les véritables activités d'établissement d'un tramway électrique, Beaubien, qui vient récemment d'obtenir une prolongation de 5 ans de la charte de la compagnie, propose le 9 mai 1893 au

⁴⁸ Montreal Park and Island Railway Company, *Cahier des minutes*, S2/2,1 9 mai 1893.

⁴⁹ ARMSTRONG, NELLES, *Monopoly's moment*. «The organization and regulation of canadian utilities, 1830-1930», p. 85: «Roughly \$30,000 for a single mile of single track and overhead wire in the early 1890s».

conseil d'administration d'acheter les contrats d'exploitation exclusive que détiennent A.J. Corriveau et W.S. Williams dans certaines villes de l'île de Montréal en échange de 2 500 actions de la compagnie. Le conseil accepte cette recommandation par une résolution. C'est ainsi que la compagnie se trouve désormais habilitée à établir et exploiter un système de tramways électriques dans les municipalités suivantes: Saint-Louis du Mile-End, Notre-Dame-de-Grâce, Saint-Léonard de Port-Maurice, Sainte-Geneviève et Pointe-aux-Trembles⁵⁰.

Toutefois, la compagnie semble éprouver des difficultés à mener à bien la première phase de construction. En effet, elle se bute à «la concurrence et à l'opposition de la Montreal Street Railway Company»⁵¹. Pour accélérer les choses et «s'assurer d'une meilleure entrée dans Montréal», l'entreprise conclut une entente avec la Montreal Street Railway Company qui lui assure entre autres la fourniture de tramways, à raison d'un minimum d'un véhicule par deux milles de voies construites⁵². De cette manière, la Montreal Park and Island Railway Company peut ainsi se procurer les véhicules dont elle a besoin et pour lesquels ses maigres ressources financières du moment ne lui permettent que difficilement de faire l'achat. L'entente prévoit que les tramways seront achetés par la Montreal Street Railway Company et loués annuellement à la Montreal Park and Island Railway Company pour 5% de leur valeur d'achat. Autre aspect important de cette entente, la Montreal Street Railway Company détermine en quelque sorte les circuits à être construits par la Montreal Park and Island Railway Company. Elle obtient ainsi, par compagnie interposée, le pouvoir d'étendre son réseau à l'extérieur du territoire de la ville de Montréal d'alors. A titre d'exemple, l'entente stipule que des voies seront construites sur la rue Saint-Denis en direction nord jusqu'à la rivière des Prairies, le circuit passant dans Saint-Louis du Mile-End où la compagnie possède depuis peu une franchise d'exploitation. D'autres circuits peuvent passer sur la rue Sainte-Catherine et d'autres rues en direction ouest jusqu'aux limites de Notre-Dame-de-Grâce puis en direction nord vers Côte-des-Neiges ou encore vers Saint-Henri, en empruntant la rue Notre-Dame en direction ouest jusqu'aux limites ouest de Saint-Henri. Un dernier aspect intéressant de cette entente est l'interdiction faite à la Montreal Park and Island Railway Company de laisser passer sur ses voies les tramways de toute autre compagnie du même genre. Par ailleurs, la charte de la Montreal Park and Island Railway Company comporte une clause de réciprocité en faveur de la Montreal City Passenger Railway Company⁵³, qui autorise les deux compagnies à utiliser les voies de l'autre. Toutefois, vu les difficultés encourues par la Montreal Park and Island Railway Company, on peut se demander où était au juste la réciprocité.

Pour financer l'établissement des voies, dont la construction démarre enfin en juillet 1893, le conseil d'administration approuve l'émission d'obligations à raison de 15 000\$ par mille de voies simples construites. Cet apport de fonds permet à l'entreprise de compléter une première voie en direction du Sault-au-Récollet, vers 1893-1894. Puis l'expansion du réseau se poursuit de manière assez soutenue si bien qu'en 1896, les voies de la Montreal Park and Island Railway Company se rendent à Cartierville en passant par Ville Saint-Laurent, dans le nord-ouest de l'île de Montréal, au Sault-au-Récollet, dans le nord-est de l'île, et effectuent le tour du Mont-Royal par un circuit qui passe par Notre-Dame-de-Grâce, Côte-des-Neiges et Outremont. Le 29 février 1896, le réseau des voies de la Montreal Park and Island Railway Company s'étend sur 25 milles, dont trois sont en construction⁵⁴. Le 30 juillet 1896, un événement funeste vient assombrir ce bilan de réalisations: un incendie ravage les remises de la compagnie et détruit un nombre assez élevé de véhicules⁵⁵. Leur absence se fait cruellement sentir. Tellement que le président, Henry Hogan, affirme que sans cet incident les revenus auraient atteint un niveau sans précédent⁵⁶.

L'étendue du territoire desservi par ces lignes, qui traversent des zones peu peuplées, rend l'exploitation de l'entreprise assez coûteuse. Ainsi, une grande part des déplacements effectués par les passagers de cette compagnie tiennent plus de la villégiature et du tourisme que de l'obligation de se rendre à son lieu de travail. A plusieurs occasions d'ailleurs, les administrateurs déplorent l'incidence d'un mauvais été sur les revenus de l'entreprise. D'autre part, les difficultés financières s'accumulent, en partie à cause des intérêts dûs sur le

⁵⁰ Montreal Park and Island Railway Company, *Cahier des minutes*, S2/2,1

⁵¹ Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,2, 14 septembre 1893

⁵² Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,2 13 juillet 1893

⁵³ Rappelons que la Montreal City Passenger Railway Company est devenue en 1886 la Montreal Street Railway Company.

⁵⁴ Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,2

⁵⁵ Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,2

⁵⁶ Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,2 28 août 1896

remboursement des obligations échues. Ainsi, en 1901, les revenus bruts sont de l'ordre de 128 677\$, les dépenses atteignent 100 096\$, ce qui dégage un revenu net de 28 581\$. Toutefois des intérêts de 61 500\$ sur les obligations émises entraînent un déficit de 31 918\$⁵⁷. Les administrateurs de la Montreal Park and Island Railway Company démissionnent en masse le 30 juillet 1901 et font place à un tout nouveau conseil d'administration dont le président est nul autre que L.-J. Forget, président de la Montreal Street Railway Company. Le 6 août 1901, la Montreal Street Railway Company propose à l'entreprise un contrat d'administration par lequel elle prend en charge l'exploitation de la Montreal Park and Island Railway Company pour 10% de ses revenus bruts. L'entreprise accepte les termes du contrat. Toutefois, l'arrivée de la Montreal Street Railway Company ne provoque pas pour autant un revirement de fortune de la Montreal Park and Island Railway Company. Les années se suivent et se ressemblent, dans la tendance déficitaire. Le tableau 1 est à ce propos fort révélateur.

Tableau 1: revenus et déficits de la Montreal Park and Island Railway Company, 1895-1911⁵⁸

Année	Revenus bruts	Dépenses	Revenus nets d'exploitation (résultats déficitaires)	Revenus nets, en tenant compte des intérêts sur obligations à payer (résultats déficitaires)
1895 ⁵⁹	63 855	54 941	8 914	Non disponible
1896	55 878	N.d.	N.d.	N.d.
1897	79 986	64 621	15 366	(10 056)
1898	105 046	70 976	34 070	(31 109)
1901	128 677	100 096	28 581	(31 918)
1902	130 159	127 794	2 365	(72 271)
1903	142 868	154 104	(11 235)	(109 311)
1904	165 889	167 533	(1 643)	(115 242)
1905	179 559	157 607	21 951	(91 111)
1906	218 604	155 142	13 462	(108 025)
1907	262 814	180 931	55 169	(69 849)
1908	277 634	181 488	71 145	(58 078)
1909	280 493	198 435	57 057	(85 087)
1910	337 763	226 885	85 878	(68 232)
1911	398 737	258 929	114 807	(44 854)

Mentionnons ici quelques éléments relatifs aux véhicules utilisés par la Montreal Park and Island Railway Company ainsi que certains aspects relatifs aux ressources humaines. L'entente signée avec la Montreal Street Railway Company en 1893 prévoyait l'achat de tramways par cette compagnie pour être utilisés par la Montreal Park and Island Railway Company. En juillet 1893, une première commande de 2 tramways est passée par la Montreal Street Railway Company auprès de la J.G. Brill Company de Philadelphie. Ces deux tramways ont la particularité d'être du type «traction maximale», à cause de la répartition du poids du tramway qui donne un maximum de puissance à l'essieu avant. Le premier de ces deux tramways circule sur le circuit du Sault-au-Récollet. Une deuxième commande de 4 tramways est passée en décembre 1893 auprès du constructeur montréalais Larivière. Ils sont livrés en mai de l'année suivante. En 1895, la compagnie possède 11 tramways fermés, 7 tramways ouverts et 7 remorques ouvertes⁶⁰. L'incendie de 1896, qui détruit la majeure partie des tramways, amène un renouvellement assez complet de la flotte. Après la prise en charge de l'exploitation par la

⁵⁷ Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,2 17 octobre 1901

⁵⁸ *Livres des minutes* pour ces années. Notez que les informations contenues dans ces registres sont fragmentaires et généralement peu détaillées. Les états financiers des années 1899 et 1900 ne sont pas consignés dans le registre.

⁵⁹ Mars à août 1895 seulement.

⁶⁰ BINNS, Richard, *Montreal's Electric Streetcars: an illustrated history or the tramways era: 1892 to 1959*, pp. 17-18.

Montreal Street Railway Company, la quantité de véhicules varie peu au fil des ans, tel que le démontre le tableau suivant.

Tableau 2: véhicules de tramways pour passagers utilisés par la Montreal Park and Island Railway Company, tous types confondus, 1903-1911⁶¹

Année	Nombre		Année	Nombre
1903	41		1908	35
1904	41		1909	36
1905	41		1910	33
1906	40		1911	38
1907	33		-	-

En ce qui a trait aux ressources humaines, les documents conservés dans le fonds sont lacunaires à ce chapitre. À partir de 1901, selon toute vraisemblance, les salaires doivent comporter un certain nombre de similitudes avec ceux offerts par la Montreal Street Railway Company. En 1902, le président Forget octroie par voie de résolution une augmentation aux conducteurs et aux garde-moteurs. Leurs salaires seront désormais de 15 1/2 ¢ par heure pour ceux qui ont moins de deux ans d'ancienneté et de 16 1/2 ¢ par heure, après deux ans d'ancienneté⁶². En 1903, lors de l'assemblée générale annuelle, le président Forget mentionne que deux grèves des conducteurs et des garde-moteurs ont eu lieu au cours de l'année et qu'elles ont causé des pertes à la compagnie. Selon toute vraisemblance, ces deux conflits de travail sont les mêmes que ceux qui touchent la Montreal Street Railway Company en février et en mai 1903. Une des conséquences de ces grèves sera la mise sur pied de l'Association mutuelle de bienfaisance de la Compagnie de chemin de fer urbain de Montréal, constituée en octobre 1903 et de laquelle les employés de la Montreal Park and Island Railway Company peuvent devenir membres. Formée pour «protéger les employés de toute classe au moyen d'une caisse de secours lorsqu'en cas de maladie ou de vieillesse ils ne pourront plus remplir leurs charges habituelles»⁶³, l'Association connaît un vif succès auprès des employés de la compagnie.

Le 11 novembre 1910, le conseil d'administration est renouvelé par l'arrivée d'une toute nouvelle équipe dirigée par E.A. Robert, qui est également le nouveau président de la Montreal Street Railway Company⁶⁴. À partir de cette date, les actionnaires (qui sont majoritairement les mêmes pour les 2 entreprises) n'ont qu'une idée en tête: vendre la compagnie à la Montreal Street Railway Company afin que E.A. Robert puisse réaliser son entreprise de consolidation du tramway à Montréal. Le 23 octobre 1911, les actionnaires de la Montreal Park and Island Railway Company acceptent la vente de la charte et de tous les actifs de la compagnie à la Montreal Street Railway Company. Cette vente signifiait en fait la fin des activités de la Montreal Park and Island Railway Company.

Historique de la conservation

La plupart des documents de ce fonds étaient déjà en possession du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information au moment où la classification et la description ont été effectuées. Quelques documents ont été versés par d'autres unités administratives de la STCUM.

Par ailleurs, au moment du traitement du fonds, les renseignements suivants relatifs aux photographies nous ont été fournis. La plupart des clichés du fonds ont vraisemblablement été réalisés à la demande de la Montreal Park and Island Railway Company à l'aide de négatifs sur verre par divers photographes dont nous ignorons le nom. Les épreuves et les négatifs ont été en possession de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) jusque vers 1973, date à laquelle s'est achevée la réalisation d'épreuves sur papier et d'internégatifs majoritairement sur support 35mm. Cette étape de reproduction a été réalisée par E.S. Echlin, ancien photographe de la Commission de transport de Montréal. Les négatifs sur verre ont ensuite été remis, en consignment, à l'Association canadienne d'histoire ferroviaire dans les années 1970. Au

⁶¹ Montreal Street Railway Company, *Inventaires*, S1/4.1,1

⁶² Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,2 9 juillet 1902

⁶³ *Le Canada*, 18 août 1903.

⁶⁴ Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,3

moment du traitement du fonds, ces négatifs sont entreposés dans les locaux du Musée ferroviaire canadien, à Saint-Constant, en banlieue de Montréal.

Portée et contenu

Le fonds illustre les activités d'une entreprise de transport en commun à Montréal, qui a oeuvré à la fin du XIXe siècle ainsi qu'au début du XXe siècle. Détenant par sa charte et ses divers amendements une situation d'exclusivité dans plusieurs municipalités des banlieues du nord et de l'ouest du Montréal de l'époque, elle exécute son mandat en utilisant des tramways à traction électrique.

Le fonds se compose de documents de gestion, tels des livres de minutes, ainsi que des documents d'exploitation, tels des cartes et des plans. Le fonds comporte aussi plusieurs documents de nature légale, tels des contrats, des actes de vente et divers avis et actes. Le fonds contient aussi quelques photographies et plusieurs documents cartographiques. Enfin, quelques dossiers de correspondance complètent cet ensemble documentaire.

Les notes

La Montreal Park and Island Railway Company peut aussi être connue sous le nom de «Compagnie du parc et de l'île de Montréal». Toutefois pour refléter le plus fidèlement possible les activités de la compagnie, comme en témoignent la majorité des documents de ce fonds, nous avons conservé la raison sociale en langue anglaise.

La plupart des documents du fonds de la Montreal Park and Island Railway Company ont été produits entre 1885 et 1911, reflétant en cela les années d'activités de la compagnie. Les documents antérieurs à 1885 proviennent de transactions immobilières précédant l'existence de la compagnie. Les dates de création postérieures à 1911 témoignent surtout d'inscriptions ou d'annotations apparaissant dans des documents produits et utilisés par la Montreal Park and Island Railway Company. D'autre part, des inscriptions dans le dernier livre des minutes de la compagnie, datées de 1922 à 1936, se rapportent surtout à l'élection annuelle des membres du conseil d'administration de la Montreal Park and Island Railway Company, vraisemblablement pour assurer la continuité nécessaire à l'administration des titres financiers en circulation.

L'ensemble du fonds est généralement exempt de dégradation. Toutefois, certains registres peuvent présenter quelques faiblesses quant à leur assemblage et certains documents cartographiques portent des déchirures.

Sauf indication contraire, les documents de ce fonds proviennent du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information, STCUM.

Le plan de classification a été réalisé après l'inventaire des documents.

Sauf indication contraire, les documents sont en langue anglaise.

La consultation des documents se fera selon la directive *STCUM D 5.06 Consultation et utilisation des archives de la STCUM*.

Toute reproduction de photographies devra porter la mention «Archives de la STCUM».

Documents connexes

Consulter aussi le fonds F9: *Montreal Light, Heat & Power Company*, au Centre d'archives d'Hydro-Québec, Complexe Desjardins, Montréal.

Groupe de documents reliés

A la STCUM, on consultera aussi les fonds suivants:

- S1/ Montreal Street Railway Company;
- S3/ Montreal Terminal Railway Company;
- S4/ Public Service Corporation;
- S5/ Montreal Tramways Company;
- S9/ Association mutuelle de bienfaisance des employés du tramways de Montréal.

Bibliographie sommaire

ARMSTRONG, Christopher; NELLES, H.V., *Monopoly's moment. The organization and regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto: University of Toronto, 1986, 393 pages.

- BALL, Norman R. (sous la direction de), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal: Boréal; 1988, 351 pages. A lire particulièrement les chapitres «Le transport en commun dans les villes (Linteau, Paul-André) et «L'électricité» (Roos, Arnold).
- BINNS, Richard, *Montreal's Electric Streetcars: an illustrated history or the tramways era: 1892 to 1959*. Montréal: Railfare, 1973, 151 p.
- LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal, 1992, 613 p.
- PRÉVOST, Robert. *Cent ans de transport en commun motorisé*. Montréal: Les Publications Proteau, 1993, 318 p.
- STELTER, G.A.; ARTIBISE, A.F.J. (sous la direction de), *Power and place: Urban development in the North American context*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1986, 398 p.
A lire particulièrement le chapitre «Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto and Vancouver» (Armstrong, Christopher; Nelles, H.V.).

S2/1 Documents constitutifs. - 1909. - 2 cm de documents textuels.

Incorporée le 9 mai 1885, la Montreal Park and Island Railway Company obtient par la suite de nombreux amendements à sa charte, dont les plus importants lui confèrent à deux reprises un report pour le début de ses activités et les autres l'autorisant à conclure des ententes avec des entreprises de même nature. Elle tient sa première réunion officielle le 2 février 1888. Le 6 août 1901, la Montreal Park and Island conclut une entente avec la Montreal Street Railway Company en vertu de laquelle elle s'engage à gérer le système de tramways de la Montreal Park and Island Railway Company pour un pourcentage des revenus bruts de cette compagnie. Le 22 septembre 1911, la Montreal Park and Island Railway Company conclut une entente avec la Montreal Street Railway Company en vertu de laquelle elle cède à cette dernière sa charte, ses activités, ses privilèges, ses contrats, ses franchises, etc. Cette entente, ratifiée le 23 octobre 1911⁶⁵ par les actionnaires de la Montreal Park and Island Railway Company, signifiait la fin des activités de la Montreal Park and Island Railway Company.

La série présente la charte, originale et amendée, de la Montreal Park and Island Railway Company, les règlements de la compagnie ainsi que les contrats en franchise qu'elle concluait avec diverses municipalités de l'île de Montréal. Ces documents sont conservés en une version imprimée qui intègre en un seul volume l'ensemble de ces textes constitutifs.

La série contient un volume.

Titre basé sur le contenu de la série.

Contenant: 0255

⁶⁵ Montreal Park and Island Railway Company, *Livre des minutes*, S2/2,3

S2/2 Direction. - 1885-1936 [surtout 1885-1911]. - 8 cm de documents textuels.

Le 9 mai 1885, Duncan McDonald, James O'Brien, Henry Hogan, Rosaire Thibault, Andrew A. McCulloch, Esprit A. Gagné, J. Moïse Dufresne, Charles Garth, Irénée Boivin, John I. Hannan, Maurice Perreault et Joseph Octave Villeneuve obtiennent la sanction de la charte créant la Montreal Park and Island Railway Company. En plus de ces 12 actionnaires, Louis Beaubien et Dugald Graham composent le premier noyau d'administrateurs de la compagnie. Le conseil d'administration est constitué par ailleurs de Louis Beaubien, J. Moïse Dufresne, Henry Hogan, Rosaire Thibault, Irénée Boivin, Dugald Graham et Maurice Perreault. Le 9 mai 1893, le premier président de la Montreal Park and Island Railway Company, Louis Beaubien suggère à son conseil d'administration l'achat des franchises détenues par Coriveau et Williams sur diverses villes de l'île de Montréal pour l'établissement et l'exploitation d'un système de tramways électriques. Le conseil approuve la suggestion de Beaubien. A partir de cette date, les activités de la Montreal Park and Island Railway Company s'accroissent et les inscriptions dans les registres deviennent aussi fréquentes que régulières.

La série rassemble les registres des minutes de la Montreal Park and Island Railway pour l'ensemble de ses années d'activités.

La série contient surtout des registres dont plusieurs comportent des documents intercalés.

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques documents sont abîmés et doivent être manipulés avec un soin particulier.

S2/2,1 Cahier de minutes. - 1885-1893. - ,5 cm de documents textuels.

Le dossier présente les procès-verbaux du conseil d'administration de la Montreal Park and Island Railway Company. Par ailleurs, veuillez noter que certains procès-verbaux de ce dossier ont également été consignés dans le dossier S2/2,2

Le dossier contient un cahier broché.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le cahier est abîmé.

Le dossier doit être manipulé avec un soin particulier.

Contenant: 0255

S2/2,2 Livre des minutes. - 1888-1906. - 3,5 cm de documents textuels.

Le dossier présente les procès-verbaux du conseil d'administration de la Montreal Park and Island Railway Company ainsi que les procès-verbaux du Comité exécutif de la compagnie pour quelques réunions de l'année 1894. Par ailleurs, veuillez noter que certains procès-verbaux de ce dossier ont également été consignés dans le dossier S2/2,1

Le dossier contient un registre comportant plusieurs documents intercalés, attachés ou collés.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le registre est abîmé.

le registre doit être manipulé avec un soin particulier.

Contenant: 0275

S2/2,3 M.P. & I.R. Co. Minute Book no 2. - 1906-1936. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier présente les procès-verbaux du conseil d'administration de la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient un registre comportant quelques documents collés.

Le registre est abîmé.

Le registre doit être manipulé avec un soin particulier.

Contenant: 0276

S2/2,4 M.P. & I.R. Bondholders Minute Book A. - 1901-1911. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier présente les procès-verbaux des fiduciaires de diverses obligations de la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient un registre comportant quelques documents collés.

Contenant: 0255

S2/3 Affaires juridiques et légales. - 1881-1917 [surtout 1881-1911]. - 26 cm de documents textuels. - 28 plans.

Selon les documents que nous avons traités pour cette série, il nous apparaît certain que le Montreal Park and Island Railway Company ne possédait pas de service du contentieux, ou toute autre forme d'unité administrative, à l'intérieur même de l'entreprise, spécifiquement habilitée à traiter des dossiers nécessitant les compétences professionnelles d'avocats ou de notaires. Pour traiter ces questions, la compagnie utilisait les services d'un petit nombre de cabinets d'avocats ou d'études de notaires. Selon les documents, ce sont les signatures des présidents, des secrétaires ou des trésoriers de l'entreprise que l'on retrouve au bas des documents, reflétant en cela les règlements de la compagnie. Mentionnons aussi que ces administrateurs étaient eux-mêmes mandataires du conseil d'administration. Pour tenir trace de ces documents, comme le stipulent les règlements de la compagnie, le secrétaire avait la «responsabilité de tous les registres, documents, papiers et dossiers de la compagnie, sauf ceux du trésorier [...]». Dans cet esprit, la plupart des documents de cette série portent un numéro de document officiel («Official Document No»), lequel numéro était inscrit sur une page d'un registre officiel («Official Register Page»). Au moment du traitement du fonds, ce registre officiel était introuvable.

La série présente des documents relatifs aux franchises d'exploitation qu'obtenait surtout la Montreal Park and Island Railway Company auprès de diverses municipalités et aux diverses transactions immobilières nécessaires à l'exploitation de son réseau de voies.

La série contient surtout des actes de vente, des contrats, des règlements municipaux, des résolutions, de la correspondance et des plans.

Titre basé sur le contenu de la série.

Plusieurs documents sont abîmés.

La série a été subdivisée en deux sous-séries:

S2/3.1 Franchises;

S2/3.2 Actes de vente et autres contrats.

Plusieurs documents sont en langue française.

S2/3.1 Franchises. - 1892-1917 [surtout 1892-1909]. - 8 cm de documents textuels. - 4 plans.

La sous-série rassemble des documents relatifs aux franchises que diverses municipalités accordaient à des entreprises pour l'établissement de systèmes de tramway électrique et de systèmes d'éclairage électrique. Ainsi, en plus de la Montreal Park and Island Railway Company, Robert Bickerdike et A.J. Corriveau obtenaient tous deux des ententes d'exclusivité avec des municipalités.

La sous-série contient surtout des règlements municipaux, des contrats et de la correspondance.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Plusieurs dossiers portent des numéros officiels et quelques dossiers ont fait l'objet d'une entrée dans le registre officiel de la compagnie.

La plupart des documents sont en langue française.

S2/3.1,1 Lachine. - 1892-1912 [surtout 1892-1909]. - 4 cm de documents textuels. - 2 plans.

Le dossier présente des documents relatifs aux diverses parties qui ont successivement obtenu des franchises pour l'établissement d'un système de tramway dans cette municipalité, c'est à-dire Robert Bickerdike [1893] et la Montreal Park and Island Railway Company [1899].

Le dossier contient des règlements municipaux, dont plusieurs sont manuscrits, des contrats, des cahiers de correspondance, des requêtes, des lois brochées et des plans cadastraux sur «bleus».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques documents portent les numéros officiels «M.P.I.R. O.D.3» et «M.P.I.R. O.D. 43».

La plupart des documents sont en langue française.

Contenant: 0255

S2/3.1,2 Notre-Dame-de-Grâce. - 1907. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur la franchise qu'obtenait la Montreal Park and Island Railway Company pour l'établissement d'un système de tramway dans cette municipalité, et ce pour une période de 50 ans.

Le dossier contient un contrat.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 237».

Contenant: 0255

S2/3.1,3 Saint-Laurent. - 1893-1917 [surtout 1893-1907]. - 2,5 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur les franchises successives que la Montreal Park and Island Railway Company obtenait auprès de cette municipalité, par voie de règlements et contrats, et ce pour des périodes allant jusqu'à trente ans.

Le dossier contient des règlements municipaux, dont quelques-uns sont manuscrits, des contrats, des cahiers de correspondance et un plan de droit de passage sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Un document a été restauré.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 19» et a été inscrit à la page 25 du registre officiel.

La plupart des documents sont en langue française.

Contenant: 0255

S2/3.1,4 Saint-Léonard-de-Port-Maurice. - 1893. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur la franchise qu'obtenait Albert J. Corriveau pour l'établissement d'un tramway électrique et d'un système de lumière électrique auprès de cette municipalité, et ce pour une période de trente ans.

Le dossier contient un règlement municipal.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Le document est en langue française.

Contenant: 0255

S2/3.1,5 Sainte-Geneviève. - 1893-1897. - ,5 cm de documents textuels.

Le dossier présente des documents relatifs aux diverses parties qui ont successivement obtenu des franchises pour l'établissement d'un système de tramway dans cette municipalité, c'est à dire Albert J. Corriveau [1893] et la Montreal Park and Island Railway Company [1893].

Le dossier contient des résolutions, des règlements et un cahier de correspondance.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 5» et a été inscrit à la page 153 du registre officiel.

Contenant: 0255

S2/3.1,6 Sault-au-Récollet. - 1892-1912. - 1 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur la franchise qu'obtenait Albert J. Corriveau pour l'établissement d'un système de tramway électrique et d'un système d'éclairage électrique dans cette municipalité.

Le dossier contient des règlements et des contrats, un cahier de correspondance, un horaire de tramway et un plan cadastral avec annotations.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 2» et a été inscrit à la page 25 du registre officiel.

Contenant: 0255

S2/3.2 Actes de vente et autres contrats. - 1881-1911. - 18 cm de documents textuels. - 24 plans.

La sous-série rassemble principalement des documents relatifs à des transactions immobilières réalisées entre la Montreal Park and Island Railway Company et diverses parties surtout dans le but d'obtenir des droits de passage pour l'expansion du réseau de voies de la compagnie.

La sous-série contient surtout des actes de vente et autres actes, de la correspondance et des plans cadastraux.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Plusieurs dossiers portent des numéros officiels et quelques dossiers ont fait l'objet d'une entrée dans le registre officiel de la compagnie.

Plusieurs documents sont en langue française.

S2/3.2,1 Napoléon Archambault. - 1900-1911. - 2 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur une transaction immobilière entre la Montreal Park and Island Railway Company et Napoléon Archambault ainsi qu'entre ce dernier et d'autres parties.

Le dossier contient des actes de vente, une quittance, de la correspondance et un plan sur «bleu» attaché.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 135».

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0255

S2/3.2,2 James Armstrong. - [1891?]-1909. - 1 cm de documents textuels. - 8 plans.

Le dossier porte sur une requête en ratification de titre effectuée par J. Armstrong et J.J. Cook contre la Montreal Park and Island Railway Company relativement à des terrains situés à Lachine.

Le dossier contient une requête, un subpoena, un bail, un jugement, un acte de vente, un cahier de correspondance et 8 plans sur toile et sur «bleus», dont plusieurs sont attachés.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 75» et a été inscrit à la page 2 du registre officiel.

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0277

S2/3.2,3 Louis Beaubien. - 1893-1902. - ,5 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur des transactions immobilières relatives à des terrains appartenant à l'Honorable Louis Beaubien, dans la ville de Saint-Louis du Mile-End.

Le dossier contient un acte de vente, un acte de donation, divers actes, de la correspondance et un plan sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 31» et a été inscrit à la page 1 du registre officiel.

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0277

S2/3.2,4 Board of Railway Commissioners for Canada. - 1905. - 1 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur une ordonnance rendue par le Board of Railway Commissioners relatif à l'installation de fils électriques par-dessus les voies de la Grand Trunk Railway System.

Le dossier contient une ordonnance, un avis d'audience, des versions préliminaires de l'ordonnance, un cahier de correspondance et un plan sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier porte le numéro officiel, «M.P.I.R. O.D. 205» et a été consigné aux pages 45 et 77 du registre officiel.

Contenant: 0277

S2/3.2,5 Gervais Cousineau. - 1897-1903. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à un terrain appartenant à G. Cousineau et vendu à la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient de la correspondance.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 108» et a été inscrit à la page 2 du registre officiel.

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0277

S2/3.2,6 Gervais Décarie. - 1895-1906. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à une lisière de terrain appartenant à Gervais Décarie et vendue à la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient deux cahiers de correspondance.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 51» et a été inscrit à la page 1 du registre officiel.

Contenant: 0277

S2/3.2,7 Zotique Décarie. - 1895-1914. - 1 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à une lisière de terrain appartenant à Zotique Décarie et vendue à la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient un acte de vente, deux cahiers de correspondance et un plan cadastral sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 52» et a été inscrit à la page 1 du registre officiel.

Contenant: 0277

S2/3.2,8 Department of Railways and Canals. - 1901-1906. - ,5 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur un bail conclu entre cet organisme gouvernemental et la Montreal Park and Island Railway Company relatif à l'utilisation d'une canalisation d'eau.

Le dossier contient un bail, une annulation de bail, un cahier de correspondance et un plan sur toile attaché.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 163» et a été inscrit à la page 13 du Registre officiel.

Contenant: 0277

S2/3.2,9 The Dominion Bridge Company. - 1896-1899. - 2 cm de documents textuels. - 1 plan.

Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à un terrain appartenant à la Dominion Bridge et vendu à la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient deux actes de vente et deux cahiers de correspondance dont un comporte un plan cadastral sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 285» et a été inscrit à la page 4 du Registre officiel.

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0277

S2/3.2,10 Louis-Joseph Forget. - 1900-1904. - ,25 cm de documents textuels. - 2 plans.

Le dossier porte sur une cession hypothécaire effectuée par Louis-Joseph Forget en faveur de la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient un acte de cession, deux certificats de recherche et deux plans cadastraux sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0277

S2/3.2,11 Philomène Pamela Gosselin. - 1900-1908. - ,5 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur diverses transactions immobilières relatives à des terrains détenus à Cartierville par la Montreal Park and Island Railway et cédés à Mme Gosselin.

Le dossier contient un acte de cession, des résolutions, des actes divers, un certificat de recherche et de la correspondance.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 203» et a été inscrit à la page 1 du Registre officiel.

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0277

S2/3.2,12 Edouard Gohier. - 1883-1903. - 3 cm de documents textuels. - 3 plans.

Le dossier porte principalement sur une entente intervenue entre Edouard Gohier et la Montreal Park and Island Railway Company relativement à l'utilisation d'un lac artificiel à Ville Saint-Laurent.

Le dossier contient une entente, des actes divers, de la correspondance comportant des plans sur toile.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 61».
Quelques documents sont en langue française.
Le document de 1883 provient d'un microfilm [19-].
Contenant: 0277

S2/3.2,13 Aldéric Larche. - 1896-1903. - ,5 cm de documents textuels.
Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à un terrain appartenant à Aldéric Larche et vendu à la Montreal Park and Island Railway Company.
Le dossier contient un acte de vente, une rectification de titre et de la correspondance.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 78» et a été inscrit à la page 2 du registre officiel.
Contenant: 0277

S2/3.2,14 Daniel McGee et frères. - 1896-1904. - ,5 cm de documents textuels. - 1 plan.
Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à un terrain appartenant aux frères McGee et vendu à la Montreal Park and Island Railway Company.
Le dossier contient un acte de vente, de la correspondance et un plan cadastral sur toile.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 82» et a été inscrit à la page 2 du registre officiel.
Contenant: 0277

S2/3.2,15 Patrick McGee. - 1896. - ,25 cm de documents textuels.
Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à un terrain appartenant à Patrick McGee et vendu à la Montreal Park and Island Railway Company.
Le dossier contient un acte de vente.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est abîmé.
Le dossier porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 79» et a été inscrit à la page 2 du registre officiel.
Contenant: 0277

S2/3.2,16 Henry Vincent Meredith. - 1881-1893. - ,5 cm de documents textuels. - 1 plan.
Le dossier porte sur un droit de passage conféré par M. Meredith à la Montreal Park and Island Railway Company.
Le dossier contient deux ententes et un plan cadastral sur «bleu».
Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont en langue française.
Contenant: 0277

S2/3.2,17 Registre de droits de passage. - [1901?]. - 2 cm de documents textuels.
Le dossier porte sur l'ensemble des droits de passage détenus par la Montreal Park and Island Railway Company sur le territoire qu'elle dessert.
Le dossier contient un registre et un index de trois pages en feuilles détachées.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Contenant: 0277

S2/3.2,18 Shamrock Amateur Athletic Association. - 1894. - ,25 cm de documents textuels.
Le dossier porte sur une transaction immobilière relative à des terrains appartenant à la Shamrock Amateur Athletic Association et vendus à la Montreal Park and Island Railway Company.
Le dossier contient un acte de vente.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est sévèrement abîmé.
Le document porte le numéro officiel «M.P.I.R. O.D. 24».
Contenant: 0277

S2/3.2,19 William Simpson Walker. - 1881-1907. - 1 cm de documents textuels. - 3 plans.

Le dossier porte sur des transactions immobilières relatives principalement à des terrains appartenant à William W.S. Walker et vendus à la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient des actes de ventes, un certificat de recherche, des cahiers de correspondance et des plans cadastraux sur toile et sur papier.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Les documents portent les numéros officiels «M.P.I.R. O.D. 102» et «M.P.I.R. O.D. 227».

Quelques documents sont en langue française.

Contenant: 0277

S2/4 Système de transport en commun. - 1892-[1915?] [surtout 1892-1911]. - 94 plans.

Par sa charte, la Montreal Park and Island Railway Company avait le droit de construire et d'exploiter un système de tramway «à partir de certains points de la ville de Montréal vers le sommet du parc sur la montagne ainsi que vers les diverses municipalités de l'île de Montréal». Les plans de cette série reflètent les diverses franchises que la compagnie obtenait et exploitait. Par ailleurs, la signature de Henry Holgate, ingénieur et directeur (*Manager*) de la compagnie, sur la plupart des plans de l'entreprise nous laisse penser que si ce dernier pouvait ne pas être responsable du dessin du plan, il n'en était pas moins celui qui en attestait de la conformité. Ainsi, selon les documents traités, nous pouvons présumer que la création et l'utilisation des plans relevait du plus haut niveau de décision dans l'exploitation de l'entreprise.

La série rassemble des documents liés principalement au territoire que desservait la Montreal Park and Island Railway Company sur diverses parties de l'île de Montréal. Premièrement, les documents témoignent de la croissance du transport en commun à Montréal. Ensuite, ces plans livrent un aperçu sur la toponymie de l'époque. Puis, certains documents montrent aussi les propriétaires fonciers de l'ensemble de l'île de Montréal. Enfin, par leur état de conservation, ces documents nous informent éloquentement des diverses techniques cartographiques de l'époque.

La série contient surtout des plans sur toile et sur papier.

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques documents proviennent de la Direction exécutive Construction et entretien Majeur (CEM).

La série a été subdivisée en deux sous-séries:

S2/4.1 Plans de la compagnie;

S2/4.2 Autres plans.

La série contient des doubles.

S2/4.1 Plans de la compagnie. - [1894?]-[1915?] [surtout 1896-1911]. - 90 plans.

La sous-série rassemble des documents produits par la Montreal Park and Island Railway Company pour illustrer principalement le réseau des voies de la compagnie ainsi que certains droits de passage qu'elle détenait sur ce réseau.

La sous-série contient surtout des plans sur toile et sur papier.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

Sauf indication contraire, tous les documents proviennent de la Division gestion de l'information.

La sous-série contient des doubles.

S2/4.1,1 Plan of the Montreal Park & Island Railway Company through a portion of the municipalities of Notre Dame de Grace West, la Côte des Neiges and the Parish of St-Laurent. - 1896. - 2 plans.

Le document présente le tracé de la voie de l'entreprise, du chemin de la Côte Saint-Luc jusqu'à Cartierville, à proximité de la rivière des Prairies.

Le dossier contient un plan sur toile et un plan sur ozalide.

Les documents sont abîmés, et particulièrement le plan sur toile.

Le plan sur ozalide est une reproduction de l'original [19-].

Ce plan présente certaines similitudes avec le plan S2/4.1,2. Toutefois les annotations sont différentes.

Contenant: 0278

S2/4.1,2 Plan of section B of the Railway: as completed through a portion of Notre Dame de Grace West, la Côte des Neiges & The Parish of St-Laurent to Cartierville. - 1897. - 3 plans.

Le dossier présente le tracé de la voie de la Montreal Park and Island Railway Company, du chemin de la Côte Saint-Luc jusqu'à proximité du chemin Back River.

Le dossier contient un plan sur toile, un plan sur sépia papier et un plan sur ozalide.

Le plan original est sévèrement abîmé.

Le dossier contient des doubles, reproduits de l'original [19-].

Ce plan présente certaines similitudes avec le plan S2/4.1,1. Toutefois les annotations sont différentes.

Contenant: 0279

S2/4.1,3 Plan of the Montreal Park and Island Railway from Mount Royal Avenue, Municipality of St.Louis du Mile End to Sault au Récollet P.Q. - 1896. - 1 plan.

Le document présente le tracé de la voie de la Montreal Park and Island Railway Company, de l'avenue Mont-Royal jusqu'à la fin du circuit, située à proximité du chemin Back River (*Henderson Station*).

Le dossier contient un plan coloré à la main et réalisé sur papier toilé.

Le document est légèrement abîmé.

Ce plan présente certaines similitudes avec le plan S2/4.1,4. Toutefois les annotations sont différentes.

Contenant: 0280

S2/4.1,4 Plan of Eastern part of Section A of the Railway: as completed through a portion of Town of St.Louis, Parish of St.Laurent, Sault au Recollet to Sault. - 1897. - 2 plans.

Le document présente le tracé de la voie de la Montreal Park and Island Railway Company, de l'avenue Mont-Royal jusqu'à la fin du circuit, située à proximité du chemin Back River (*Henderson Station*).

Le dossier contient deux plans sur toile.

Les documents sont abîmés.

Le dossier contient des doubles.

Ce plan présente certaines similitudes avec le plan S2/4.1,3. Toutefois, les annotations sont différentes.

Contenant: 0281

S2/4.1,5 Plan of Western part of Section A of Railway: as completed through a portion of Notre Dame de Grace West, St.Louis, Outremont, Côte des Neiges. - 1897. - 1 plan.

Le document présente le tracé de la voie de la Montreal Park and Island Railway Company, de la rue Sherbrooke à l'avenue du Parc en faisant le tour de la montagne par le nord.

Le dossier contient un plan sur toile.

Le document est abîmé.

Les annotations de ce plan sont différentes du plan S2/4.1,6

Contenant: 0282

S2/4.1,6 Plan of Western part of section A of Raileway: as completed through a portion of Notre Dame de Grace West, St-Louis, Outremont, Côte des Neiges. - 1897. - 1 plan.

Le document présente le tracé de la voie de la Montreal Park and Island Railway Company, de la rue Sherbrooke à l'avenue du Parc en faisant le tour de la montagne par le nord.

Le dossier contient un plan sur toile.

Le document porte quelques déchirures.

Les annotations de ce plan sont différentes du plan S2/4.1,5.

Contenant: 0283

S2/4.1,7 Plan indicating the right-of-way in the Parish of Sault-au-Recollet. - 1906. - 6 plans.

Le document présente le tracé des droits de passage de la Montreal Park and Island Railway Company au Sault-au-Récollet, dans son prolongement jusqu'à la rivière des Prairies. Le document présente aussi le profil de ce tracé ainsi qu'une liste détaillée des propriétaires des terrains sur lesquels passe la voie.

Le dossier contient des plans et tableaux sur toile ainsi qu'un plan sur ozalide.

Quelques documents sont abîmés.

Le plan sur ozalide est une reproduction du tracé sur toile [19-].

Contenant: 0284

S2/4.1,8 Plans de droits de passage. - [1893?]-1911. - 50 plans.

Le dossier rassemble des plans relatifs à divers droits de passage que détenait la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient cinquante plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0285

S2/4.1,9 Plans de propriétés immobilières. - [1894?]-[1915?] [surtout 1896-1911]. - 23 plans.

Le dossier rassemble des plans relatifs à diverses propriétés immobilières que possédaient la Montreal Park and Island Railway Company en divers points du territoire qu'elle desservait.

Le dossier contient 23 plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0285

S2/4.1,10 Plan d'un massif de fondation. - 1909. - 1 plan.

Le dossier présente un document relatif à une modification d'un massif de fondation sur la voie de la «division Lachine».

Le dossier contient un dessin technique sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0285

S2/4.2 Autres Plans. - 1892-1911. - 4 plans.

La sous-série rassemble des documents produits par des entreprises ou des municipalités et utilisés par la Montreal Park and Island Railway Company afin d'illustrer certains aspects de son exploitation.

La sous-série contient surtout des plans sur papier.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

S2/4.2,1 Ville LaSalle. - 1911. - 1 plan.

Le dossier présente un plan produit par cette municipalité et sur lequel apparaissent les voies de la Montreal Park and Island Railway Company.

Le dossier contient un plan sur «bleu».

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est sévèrement abîmé.

Contenant: 0286

S2/4.2,2 Map of the Island of Montreal. - J.Rielle - 1892. - 2 plans.

Le dossier présente un plan en deux parties de l'île de Montréal sur lequel apparaissent divers tracés de la Montreal Park and Island Railway Company ainsi que de la Montreal Terminal Railway Company.

Le dossier contient les deux parties d'un plan sur papier collé sur toile.

Les documents sont abîmés.

Contenant: 0287

S2/4.2,3 Outremont. - 1911. - 1 plan.

Le dossier présente un plan produit par cette municipalité sur lequel apparaissent divers tracés relatifs au transport de l'électricité.

Le dossier contient un plan sur papier toilé.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0288

S2/5 Photographies. - 1904-1906. - 5 photographs: n&b.

Au moment du traitement du fonds, nous n'avons pu attribuer la production des photographies à une unité administrative spécifique, pas plus que nous n'avons pu retracer le nom des photographes responsables de la prise des clichés.

Cette série rassemble des photographies illustrant quelques aspects de l'exploitation de la Montreal Park and Island Railway Company. Les photographies présentent ainsi quelques véhicules de tramway, une station de correspondance et quelques clichés relatifs à l'entretien de la voie.

La série contient des photographies en noir et blanc.

Titre basé sur le contenu de la série.

Les photographies proviennent du Service des communications.

Contenant: 0274

S3/ Montreal Terminal Railway Company

S3 Fonds de la Montreal Terminal Railway Company. - 1898-1936. - 4,75 cm de documents textuels. - 12 plans. - 5 photographies: n&b.

Histoire administrative

La Montreal Terminal Railway Company tire son origine de la Montreal Island Beltline Railway Company. Cette dernière obtient la sanction de sa charte le 27 février 1893 par une loi du Parlement du Québec (1893, CAP. LXX). Pour illustrer l'évolution de l'entreprise, il convient de présenter ici les nombreux amendements apportés à sa charte. La Montreal Island Belt Line Railway Company modifie d'abord sa charte pour obtenir une incorporation sous la juridiction des lois du Canada (57-58, Victoria, Chap. 83, sanctionné le 23 juillet 1894) et un élargissement de son mandat. En 1896, la compagnie obtient une nouvelle modification à sa charte, en vertu de laquelle elle achète une partie du réseau des voies de la Chateauguay and Northern Railway Company (59, Victoria, Chap. 27, sanctionné le 23 avril 1896). Un autre amendement lui permet d'amener sa voie dans la partie sud de Montréal et ainsi se rapprocher du centre de la ville (61 Victoria, Chap. 79, sanctionné le 13 juin 1898). En 1899, elle obtient auprès du Parlement du Canada que son nom soit changé en celui de la Montreal Terminal Railway Company et obtient aussi des modifications à sa charte (62-63 Victoria, Chap. 76, sanctionné le 11 août 1899). En 1904, un nouvel amendement confère à la compagnie un report de cinq ans de la date d'achèvement et de mise en opération de son réseau de voies. (4 Edward VII, Chap. 99, sanctionné le 10 août 1904) et en 1909, la compagnie obtient un nouveau report de 5 ans (8-9 Edward VII, Chap. 110, sanctionné le 7 avril 1909). Le 22 septembre 1911, le conseil d'administration de la Montreal Terminal Railway Company approuve à l'unanimité le projet de vente de tous les actifs de la compagnie à la Montreal Street Railway Company. Lors d'une assemblée générale spéciale, tenue le 2 octobre 1911, où sont présents tous les actionnaires de la compagnie, la vente de la Montreal Terminal Railway Company à la Montreal Street Railway Company est unanimement approuvée. Cette vente entraîne par ailleurs la fin des activités de la Montreal Terminal Railway Company. Par la suite, les activités consignées témoignent d'une part d'un hiatus complet entre 1912 et 1925, et, d'autre part, que ces activités ne se rapportent qu'à des élections du conseil d'administration, et ce, de 1925 jusqu'en 1936.

Le mandat de la Montreal Island Beltline Railway Company prévoit «dans un rayon de moins de deux milles du fleuve, la construction et l'exploitation de voies de tramways de surface ou élevées qui pourraient passer sur le territoire des villes de l'île de Montréal, en autant qu'il n'y ait qu'un seul point d'entrée et de sortie dans la Ville de Montréal pour ces voies». La compagnie peut aussi construire des ponts et produire de l'électricité. Par la suite, son mandat s'est régulièrement élargi pour lui permettre d'assurer le transport des passagers au-delà de l'île de Montréal, d'assurer le transport de passagers et de marchandises par bateau, et de fournir des services de télégraphie et de téléphonie. La compagnie est dirigée par un conseil d'administration qui peut compter entre 7 et 12 membres, tous actionnaires de la compagnie et élus lors de l'assemblée générale annuelle. Un président et un vice-président sont désignés par les membres du conseil. Le capital-actions de la compagnie est fixé à 3 millions de dollars, avec la possibilité de le hausser éventuellement à 6 millions de dollars.

Le mandat de la Montreal Terminal Railway Company reprend celui de la Montreal Island Belt Line Railway Company et lui ajoute la capacité d'émettre des obligations pour financer diverses constructions majeures et étendre son réseau jusqu'à Joliette, Berthier et Rawdon.

Complément à l'histoire administrative

Incorporée en 1893 par un groupe d'actionnaires très majoritairement francophones, la Montreal Island Belt Line Railway Company ne commence qu'en 1895, selon toute vraisemblance, à entreprendre la réalisation du mandat que lui confère sa charte. En effet, c'est le 31 octobre 1895 qu'elle conclut une entente avec la Chateauguay and Northern Railway Company en vertu de laquelle cette dernière, qui détient les droits sur ce tronçon, lui cède ses droits et s'engage de plus à lui livrer d'ici le 15 août 1896 un tronçon complété d'une longueur de 13 milles, entre le quartier Hochelaga et l'extrémité est de l'île de Montréal. Selon les documents du fonds, il nous est impossible d'établir avec certitude que le tramway a fonctionné dès 1896. En revanche, en 1897, la Montreal Island Belt Line Railway Company transporte des passagers sur cette voie à l'aide de 4 tramways⁶⁶. Le circuit part de la rue LaSalle, dans la ville de Maisonneuve, pour se diriger jusqu'au parc du «Bout-de-l'île» à la pointe est de l'île de Montréal. Soucieuse d'assurer un meilleur service à sa clientèle et de l'amener jusqu'au coeur de Montréal, la compagnie obtient d'abord une modification à sa charte (1898), puis elle signe un contrat avec la Ville de Montréal (Règlement 274) lui permettant d'amener ses passagers à proximité de la rue Hôtel de Ville, à une faible

⁶⁶ BINNS, Richard, *Montreal's Electric Streetcars: an illustrated history or the tramways era: 1892 to 1959*, p. 25.

distance du centre du Montréal d'alors⁶⁷. En 1903, la Montreal Terminal Railway Company peut enfin se prévaloir du contrat avec Montréal et faire entrer ses tramways en plein coeur de la ville⁶⁸.

Elle envahit ainsi le fief de la Montreal Street Railway Company, qui ne tolère que peu de temps cette concurrence sur son propre territoire. En 1907, la Montreal Street Railway Company prend le contrôle de la Montreal Terminal Railway Company. Les conditions précises de cette transaction ne sont malheureusement pas appuyées par les documents conservés dans le fonds. Aussi demeurent-elles imprécises au moment du traitement du fonds. Toutefois, une mention dans un livre des minutes de la Montreal Street Railway Company établit simplement qu'un prêt de 840 000\$ a été obtenu auprès de la Sun Life pour l'acquisition de la Montreal Terminal Railway Company, sans plus de précision⁶⁹. Cette dernière continue de fonctionner sous son propre nom et avec une certaine autonomie.

Nous possédons davantage de renseignements à propos de cette entreprise pour ses cinq dernières années que pour celles qui ont précédé. C'est ainsi que nous sommes en mesure de vous présenter quelques données relatives aux finances de la compagnie (tableau 1).

Tableau 1: revenus et déficits de la Montreal Terminal Railway Company, 1907-1911⁷⁰

Année	Revenus bruts	Dépenses ⁷¹	Résultat d'exploitation	Intérêts dûs sur obligations	Résultats nets
1907	95 526	111 435	(15 909)	32 212	(48 122)
1908	110 472	115 634	(5162)	32 220	(37 382)
1909	124 318	118 840	5 478	34 682	(29 205)
1910	158 728	135 567	23 215	36 438	(13 279)
1911	169 963	162 338	7 625	38 283	(36 789)

Par ailleurs, étant de dimension plus modeste et n'exploitant que deux circuits, ses besoins en matière de matériel roulant sont assez restreints. Ainsi, elle ne comptera pas plus de 37 tramways dans son inventaire de tramways pour passagers⁷².

Les documents relatifs aux ressources humaines ne nous apprennent que peu de choses sur les employés de la Montreal Island Belt Line Railway Company ou de la Montreal Terminal Railway Company. Toutefois, les listes d'employés semblent nous indiquer que les conducteurs et garde-moteurs peuvent être simultanément à l'emploi de la Montreal Terminal Railway Company et de la Montreal Street Railway Company. D'autre part, à la suite de l'acquisition de la compagnie par la Montreal Street Railway Company en 1907, les employés permanents peuvent se joindre à l'Association mutuelle de bienfaisance de la compagnie de chemin de fer urbain de Montréal⁷³. Ils profitent ainsi des trois types de bénéfices accordés aux employés: accidents et maladie, pension de retraite et assurance-vie. Enfin, en juillet 1910, le conseil d'administration approuve une augmentation d'un cent par heure de la rémunération des conducteurs et garde-moteurs. Cependant, aucune indication n'est donnée sur ce que constitue la rémunération avant ou après l'augmentation⁷⁴.

Le 22 septembre 1911, la Montreal Terminal Railway Company, porteuse de dettes considérables envers la Montreal Street Railway Company⁷⁵, est achetée par cette dernière. Cette transaction signifiait d'abord la fin

⁶⁷ BINNS, *op. cit.*, p. 12

⁶⁸ LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, p. 272.

⁶⁹ Montreal Street Railway Company, *Livre des minutes*, S1/2.1.2,3 15 janvier 1907

⁷⁰ Montreal Island Belt Line Railway Company, *Livre des minutes* pour ces années. Notez que les informations contenues dans ce registre sont fragmentaires et généralement peu détaillées.

⁷¹ Incluant la taxe sur les revenus.

⁷² Montreal Street Railway Company, *Inventaires*, S1/4.1,1

⁷³ Association mutuelle de bienfaisance, *Rapport annuel*, 1908.

⁷⁴ Montreal Terminal Railway Company, *Livre des minutes*, S3/2 21 septembre 1910.

⁷⁵ Montreal Terminal Railway Company, *Livre des minutes*, S3/2 2 octobre 1911.

des activités de la Montreal Terminal Railway Company mais surtout le début de la consolidation du tramway à Montréal, sous la poussée de E.A. Robert, président de la Montreal Street Railway Company. La Montreal Terminal Railway Company n'aura donc jamais eu le temps de compléter ne serait-ce que le quart de tout ce qu'elle pouvait réaliser par sa charte et ses amendements subséquents.

Historique de la conservation

La plupart des documents de ce fonds étaient déjà en possession du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information au moment où la classification et la description ont été effectuées. Quelques documents ont été versés par d'autres unités administratives de la STCUM.

Par ailleurs, au moment du traitement du fonds, les renseignements suivants relatifs aux photographies nous ont été fournis. La plupart des clichés du fonds ont vraisemblablement été réalisés à la demande de la Montreal Terminal Railway Company à l'aide de négatifs sur verre par divers photographes dont nous ignorons le nom. Les épreuves et les négatifs ont été en possession de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) jusque vers 1973, date à laquelle s'est achevée la réalisation d'épreuves sur papier et d'internégatifs majoritairement sur support 35mm. Cette étape de reproduction a été réalisée par E.S. Echlin, ancien photographe de la Commission de transport de Montréal. Les négatifs sur verre ont ensuite été remis, en consignation, à l'Association canadienne d'histoire ferroviaire dans les années 1970. Au moment du traitement du fonds, ces négatifs sont entreposés dans les locaux du Musée ferroviaire canadien, à Saint-Constant, en banlieue de Montréal.

Portée et contenu

Le fonds illustre les activités d'une entreprise de transport en commun à Montréal, qui a oeuvré à la fin du XIXe siècle ainsi qu'au début du XXe siècle. Détenant par sa charte et ses divers amendements une situation d'exclusivité dans plusieurs municipalités des banlieues est du Montréal de l'époque, elle exécute son mandat en utilisant des tramways à traction électrique.

Le fonds se compose de documents de gestion, tels des livres de minutes, ainsi que des documents d'exploitation, tels des cartes et des plans ainsi que des listes d'employés. Le fonds contient aussi quelques photographies.

Les notes

La Montreal Terminal Railway Company peut aussi être connue sous le nom de «Compagnie du terminal». Toutefois pour refléter le plus fidèlement possible les activités des compagnies, comme en témoignent la majorité des documents de ce fonds, nous avons conservé les raisons sociales en langue anglaise.

La plupart des documents du fonds de la Montreal Terminal Railway Company ont été produits entre 1898 et 1911, reflétant en cela les années d'activités de la compagnie. Les dates de création postérieures à 1911 témoignent surtout d'inscriptions ou d'annotations apparaissant dans des documents produits et utilisés par la Montreal Terminal Railway Company. D'autre part, des inscriptions dans le livre des minutes de la compagnie, datées de 1925 à 1936, se rapportent surtout à l'élection annuelle des membres du conseil d'administration de la Montreal Terminal Railway Company, vraisemblablement pour assurer la continuité nécessaire à l'administration des titres financiers en circulation.

L'ensemble du fonds est généralement exempt de dégradation. Toutefois, le registre comporte quelques faiblesses dans son assemblage et sa couverture et les listes d'employés présentent des déchirures.

Sauf indication contraire, les documents de ce fonds proviennent du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information, STCUM.

Le plan de classification a été réalisé après l'inventaire des documents.

Sauf indication contraire, les documents sont en langue anglaise.

La consultation des documents se fera selon la directive *STCUM D 5.06 Consultation et utilisation des archives de la STCUM*.

Toute reproduction de photographies devra porter la mention «Archives de la STCUM».

Documents connexes

Consulter aussi le fonds F9: *Montreal Light, Heat & Power Company*, au Centre d'archives d'Hydro-Québec, Complexe Desjardins, Montréal.

Groupe de documents reliés

A la STCUM, on consultera aussi les fonds suivants:

- S1/ Montreal Street Railway Company;
- S2/ Montreal Park and Island Railway Company;
- S4/ Public Service Corporation;
- S5/ Montreal Tramways Company;
- S9/ Association mutuelle de bienfaisance des employés du tramways de Montréal.

Bibliographie sommaire

ARMSTRONG, Christopher; NELLES, H.V., *Monopoly's moment. The organization and regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto: University of Toronto, 1986, 393 pages.

BALL, Norman R. (sous la direction de), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal: Boréal; 1988, 351 pages. A lire particulièrement les chapitres «Le transport en commun dans les villes (Linteau, Paul-André) et «L'électricité» (Roos, Arnold).

BINNS, Richard, *Montreal's Electric Streetcars: an illustrated history or the tramways era: 1892 to 1959*. Montréal: Railfare, 1973, 151 p.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal, 1992, 613 p.

PRÉVOST, Robert. *Cent ans de transport en commun motorisé*. Montréal: Les Publications Proteau, 1993, 318 p.

STELTER, G.A.; ARTIBISE, A.F.J. (sous la direction de), *Power and place: Urban development in the North American context*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1986, 398 p.
A lire particulièrement le chapitre «Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto and Vancouver» (Armstrong, Christopher; Nelles, H.V.).

S3/1 Documents constitutifs. - 1906. - 1,5 cm de documents textuels.

Incorporée le 27 février 1893, la Montreal Island Belt Line Railway Company puis la Montreal Terminal Railway Company obtiennent de nombreux amendements à leurs chartes, dont les plus importants en font d'abord une entreprise soumise aux lois canadiennes, puis lui donnent le pouvoir d'acheter les droits d'utilisation d'un tronçon de voie ferrée entre le quartier Hochelaga et Pointe-aux-Trembles. Par ailleurs, nous trouvons pertinent de mentionner ici que la plupart des responsables de l'incorporation de la compagnie portent des noms à consonnance francophone, ce qui constitue une exception notoire par rapport à l'ensemble des compagnies qui exploitent des systèmes de tramways à Montréal à l'époque. Les fondateurs de la Montreal Island Belt Line Railway Company sont donc Olivier M. Augé, J. Narcisse Dupuis, N. Arthur Hurteau, Martial B. Desmarteau, Téléphore E. Normand, Félix Carbray, Georges Ball, Henry de Puyjalon et Evariste Lecompte. En 1907, l'entreprise tombe sous le contrôle de la Montreal Street Railway Company puis le 23 octobre 1911, l'entreprise est acquise dans sa totalité par la Montreal Street Railway Company, ce qui met fin à ses activités.

La série présente la charte, originale et amendée, les règlements et les contrats de la Montreal Island Belt Line Railway Company de même que la charte, originale et amendée, et les contrats de la Montreal Terminal Railway Company. Ces chartes, règlements et contrats sont conservés en une version imprimée, qui intègre en un seul volume les textes constitutifs des deux entreprises. Ce volume apporte des renseignements indispensables à la compréhension des contextes juridique, économique et géographique dans lesquels fonctionnent successivement la Montreal Island Belt Line Railway et la Montreal Terminal Railway Company.

La série contient un volume.

Titre basé sur le contenu de la série.

Contenant: 0277

S3/2 Direction. - 1907-1936 - 3 cm de documents textuels.

Par ses règlements, la Montreal Terminal Railway Company confiait notamment au secrétaire les tâches d'assister aux réunions du conseil des administrateurs et des actionnaires ainsi que de consigner le procès-verbal de ces réunions dans le livre des minutes. Selon ces mêmes règlements, le président devait assister à toutes les réunions et prendre part aux décisions administratives de la compagnie. En cas d'absence, c'est le vice-président qui héritait de cette responsabilité. Dans le registre de cette série, les signatures au bas des procès-verbaux attestent du respect des règlements. D'abord par le secrétaire qui a consigné les procès-verbaux puis par le président ou vice-président qui confirment ainsi leurs rôles officiels. D'autre part, au moment du traitement du fonds, nous n'avons pu déterminer la raison pour laquelle seulement un seul registre a été conservé.

La série présente le seul registre de minutes que nous ayons au moment du traitement du fonds. La mention «M.T.T. Co Minute Book No 3» sur le registre nous permet de présumer qu'il en existe deux autres, antérieurs à l'exemplaire conservé. Le registre témoigne ainsi des activités du conseil d'administration de la Montreal Terminal Railway Company principalement jusqu'au mois de septembre 1911, période au cours de laquelle fut prise la décision de vendre la compagnie à la Montreal Street Railway Company. Par après, un hiatus de 14 ans s'écoule avant que ne soient consignées les minutes d'une assemblée du conseil d'administration de la Montreal Terminal Railway Company. Ainsi, à partir de 1925 et jusqu'en 1936, date de la dernière inscription, le registre ne fait mention que d'élections annuelles au sein du conseil d'administration ainsi que de l'acceptation par le conseil des minutes de l'année précédente.

La série contient un registre.

Titre basé sur le contenu de la série.

Les documents sont abîmés.

Contenant: 0289

S3/3 Ressources humaines. - 1898-1907. - ,25 cm de documents textuels.

Les documents de la série n'apportent que peu de renseignements sur l'éventuelle unité administrative qui aurait pu en être le créateur. En vertu des règlements, aussi bien le directeur général que le secrétaire - mais surtout ce dernier - aurait pu consigner des informations. Par ailleurs, deux des trois listes de la série mentionnent, pour un même employé, aussi bien un numéro matricule de la Montreal Terminal Railway Company qu'un numéro matricule de la Montreal Street Railway Company, nous amenant ainsi à penser que ces employés pouvaient travailler simultanément pour les deux entreprises.

La série rassemble des documents relatifs aux employés de la Montreal Terminal Railway Company. Plus spécifiquement, il s'agit des conducteurs et garde-moteurs de l'entreprise, dont les noms sont accompagnés de leur matricule, de leur date d'entrée en service ainsi que, vraisemblablement, le numéro des circuits (*service*) sur lesquels ils travaillaient. Par ailleurs, certains renseignements font référence à la Montreal Street Railway Company.

La série contient trois listes d'employés.

Titre basé sur le contenu de la série.

Les documents sont abîmés.

Contenant: 0277

S3/4 Documents cartographiques. - [1903?]-1910. - 12 plans.

La plupart des plans de cette série sont directement liés au Règlement 274 de la Ville de Montréal, et ses amendements subséquents, qui autorise l'établissement et l'exploitation de tramways sur un certain nombre de rues de la Ville (S3/1). Ainsi, le règlement prévoit le passage de tramways entre autres sur les rues suivantes: Cadieux, Saint-Norbert, Hôtel de Ville, Moreau, Ontario et Forsyth. Plusieurs des plans de la série portent spécifiquement sur ces rues, les indications de nature cadastrale étant accompagnées du tracé de la voie. Autre exemple, à la demande de la Dominion Cotton Mills Limited, la Montreal Island Beltline Railway Company obtient l'autorisation de construire un embranchement sur la rue Davidson (S3/1). Les plans du dossier S3/4,5 présentent justement quelques caractéristiques de cette autorisation. Dernier exemple, la municipalité de Pointe-aux-Trembles autorisait en 1896 par voie de contrat la Chateauguay and Northern Railway Company à «produire et transporter de l'électricité et à établir et exploiter un chemin de fer». En 1902, cette première compagnie, avec l'autorisation de la ville, vend ce contrat à la Montreal Terminal Railway Company qui commence dès après les travaux nécessaires. Les dossiers S3/4,1 et S3/4,4 illustrent quelques-uns des aspects du contrat.

La série présente surtout des documents relatifs à divers bâtiments que possédait ou utilisait la Montreal Terminal Railway Company. La série comprend ainsi des plans relatifs à la centrale de Pointe-aux-Trembles ou encore à certains bâtiments utilisés pour l'entreposage et l'entretien des véhicules de la compagnie. Enfin, la plupart de ces documents montrent des tronçons de voies empruntées par les tramways.

Titre basé sur le contenu de la série.

Tous les documents proviennent de la Direction exécutive Construction et entretien majeur (CEM).

S3/4,1 Centrale de Pointe-aux-Trembles. - 1909. - 1 plan.

Le dossier présente un document principalement relatif à la centrale de Pointe-aux-Trembles, qui alimentait le réseau de la Montreal Terminal Railway Company en électricité.

Le dossier contient un plan sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0290

S3/4,2 Nowlan Delisle.- 1908. - 1 plan.

Le dossier présente un document relatif à un droit de passage que M. Delisle conférait à la Montreal Terminal Railway Company.

Le dossier contient un plan sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0290

S3/4,3 Garage de la rue Valois. - 1909-1910. - 4 plans.

Le dossier présente des documents relatifs à divers bâtiments appartenant à la Montreal Terminal Railway Company et situés sur la rue Valois.

Le dossier contient quatre plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0290

S3/4,4 Parc du «Bout-de-l'île». - 1909. - 1 plan.

Le dossier présente un document relatif à divers bâtiments utilisés par la Montreal Terminal Railway Company à un emplacement situé au parc du «Bout-de-l'île», à l'extrémité est de l'île de Montréal.

Le dossier contient un plan sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0290

S3/4,5 Remise de la rue Davidson. - 1909-1910. - 2 plans.

Le dossier porte sur des documents relatifs à un bâtiment appartenant à la Montreal Terminal Railway Company et situé sur la rue Davidson.

Le dossier contient deux plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction executive CEM.

Contenant: 0290

S3/4,6 Remise de la rue Moreau. - 1909. - 2 plans.

Le dossier porte sur des documents relatifs à un bâtiment appartenant à la Montreal Terminal Railway Company et situé sur la rue Moreau.

Le dossier contient deux plans sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0290

S3/4,7 Terrains de la rue Saint-Norbert. - [1903?]. - 1 plan.

Le dossier présente un document relatif à des terrains appartenant à la Montreal Terminal Railway Company et situés sur la rue Saint-Norbert.

Le dossier contient un plan sur toile.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Transfert de la Direction exécutive CEM.

Contenant: 0290

S3/5 Photographies. - 1900-1909. - 5 photographies: n&b.

Au moment du traitement du fonds, nous n'avons pu attribuer la production des photographies à une unité administrative spécifique, pas plus que nous n'avons pu retracer le nom des photographes responsables de la prise des clichés.

Cette série rassemble des photographies illustrant quelques aspects de l'exploitation de la Montreal Terminal Railway Company. Les photographies présentent ainsi le parc du «Bout-de-l'île» et un véhicule de tramway.

La série contient des photographies en noir et blanc.

Titre basé sur le contenu de la série.

Les photographies proviennent du Service des communications.

Contenant: 0274

S4/ Public Service Corporation

S4 Fonds de la Public Service Corporation. - 1901-1917 [surtout 1904-1911]. - 7,5 cm de documents textuels. - 10 plans.

Histoire administrative

La Public Service Corporation tire son origine de la Suburban Tramway and Power Company. Cette dernière obtient sa charte en 1904 par une loi du Parlement du Québec (4 Edward VII., Chap. 77, sanctionnée le 2 août 1904). Ses premiers actionnaires sont tous des membres du conseil d'administration de la Montreal Street Railway Company. Pour illustrer l'évolution de l'entreprise, il convient de présenter ici les quelques amendements apportés à sa charte. Un premier amendement lui permet d'augmenter son capital-actions au moment et pour des sommes que l'entreprise jugera à propos (8 Edward VII., Chap. III, sanctionné le 14 avril 1908). Puis un nouvel amendement l'autorise à changer de raison sociale en celle de la Public Service Corporation et à oeuvrer désormais sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal (George V., Chap. 72, sanctionné le 4 juin 1910). Le 22 septembre 1911, le conseil d'administration de la Public Service Corporation approuve à l'unanimité le projet de vente de tous les actifs de la compagnie à la Montreal Tramways Company. Lors d'une assemblée générale spéciale, tenue le 9 octobre 1911, où sont présents tous les actionnaires de la compagnie, la vente de la Public Service Corporation à la Montreal Tramways Company est unanimement approuvée. Cette vente entraîne par ailleurs la fin des activités de la Public Service Corporation. Par la suite, les activités consignées témoignent d'une part d'un hiatus complet entre 1912 et 1925, et, d'autre part, que ces activités ne se rapportent qu'à des élections du conseil d'administration, et ce de 1925 jusqu'en 1935.

Le mandat de la Suburban Tramway and Power Company lui accorde le droit de «construire un tramway électrique et de produire de l'électricité pour l'alimentation en lumière, chaleur et énergie motrice» au nord du fleuve Saint-Laurent, dans les comtés d'Hochelaga, Jacques-Cartier, Soulanges, Laval et Terrebonne ainsi qu'au sud du Saint-Laurent, dans les comtés de Chambly et Laprairie. Elle peut aussi acquérir d'autres compagnies de tramways. La compagnie peut également ériger des ponts et des barrages ainsi qu'aménager des «terrains d'amusement». La compagnie est dirigée par un conseil d'administration qui peut varier entre cinq et 15 membres, tous actionnaires et élus lors de l'assemblée générale annuelle. Le conseil d'administration désigne ensuite un président et un vice-président. Le capital-actions de la compagnie est fixé à 2 millions de dollars, avec la possibilité de l'augmenter selon les besoins.

Le mandat de la Public Service Corporation reprend celui de la Suburban Tramway and Power Company en lui ajoutant toutefois le territoire complet de l'île de Montréal comme aire d'exploitation et en lui permettant la construction de stations et de terminus.

Complément à l'histoire administrative

Il nous paraît que la Suburban Tramway and Power Company puis la Public Service Corporation se sont surtout préoccupées de construire une centrale électrique et de fournir à la Montreal Street Railway Company l'électricité dont elle a de plus en plus besoin pour assurer la croissance de son réseau en pleine expansion. Si l'on garde à l'esprit que les actionnaires de la Montreal Street Railway Company et de la Suburban Tramway and Power Company sont les mêmes, il est facile de comprendre l'orientation de cette dernière. De plus, par la nature des liens d'affaires entre ces deux compagnies, elles s'évitent ainsi une trop grande dépendance à l'égard de fournisseurs extérieurs pour l'électricité. Même si sa charte et les divers contrats qu'elle achète de la Montreal Park and Island Railway Company lui permettent d'effectuer du transport de passagers par tramways dans les municipalités de Beaurivage et de Longue-Pointe, les seules activités d'importance consignées dans le livre des minutes sont directement liées à la construction et à l'exploitation d'une centrale électrique.

En effet, par une série d'ententes entre la Montreal Street Railway Company, la Suburban Tramway and Power Company et ces deux municipalités, la Suburban Tramway and Power Company faisait effectuer le transport des passagers par les tramways de la Montreal Street Railway Company⁷⁶. Quant à la centrale, les terrains requis pour sa construction sont achetés en 1906⁷⁷ et les premiers contrats pour l'achat d'équipement sont octroyés cette même année. La construction se poursuit pendant toute l'année

⁷⁶ Suburban Tramway and Power Company, *Livre des minutes*, S4/2 10 août, 28 septembre 1904 et 29 janvier 1907.

⁷⁷ Suburban Tramway and Power Company, *Livre des minutes*, S4/2 24 décembre 1906.

1907 et en mai 1908, le conseil d'administration informe ses actionnaires que la centrale, située à l'intersection des rues Notre-Dame et Saint-Raymond, est maintenant en exploitation⁷⁸.

Le 16 novembre 1910, le conseil d'administration de la Public Service Corporation connaît un changement d'importance puisque le président L.-J. Forget démissionne et est remplacé par E.A. Robert, également président de la Montreal Street Railway Company. Le 9 octobre 1911, E.A. Robert, toujours aux commandes de la Public Service Corporation et désormais à la tête de la Montreal Tramways Company, orchestre la vente de la Public Service Corporation à la Montreal Tramways Company. Ainsi, en se vendant à lui-même cette entreprise surtout consacrée à la production d'énergie électrique, il pose la pierre angulaire de la Montreal Tramways Company, cette nouvelle entreprise qui occupera bientôt une situation de monopole pour le transport en commun à Montréal, et ce jusqu'en 1951.

Historique de la conservation

La plupart des documents de ce fonds étaient déjà en possession du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information au moment où la classification et la description ont été effectuées. Quelques documents ont été versés par d'autres unités administratives de la STCUM.

Portée et contenu

Le fonds illustre les activités d'une entreprise de transport en commun et de production d'énergie électrique à Montréal, qui a oeuvré au début du XXe siècle. Détenant par sa charte, par ses divers amendements et par quelques ententes une situation d'exclusivité dans quelques municipalités de l'est du Montréal de l'époque, elle exécute son mandat en construisant une importante centrale électrique et en permettant à une autre compagnie de remplir ses obligations en matière de transport de passagers.

Le fonds se compose de documents de gestion, tel qu'un livre des minutes, ainsi que des documents d'exploitation, tels que des cartes et des plans. Le fonds contient aussi de la correspondance.

Les notes

La plupart des documents du fonds de la Public Service Corporation ont été produits entre 1904 et 1911, reflétant en cela les années d'activités de la compagnie. Les documents antérieurs à 1904 proviennent de transactions immobilières précédant l'existence de la compagnie. Les dates de création postérieures à 1911 témoignent surtout d'inscriptions ou d'annotations apparaissant dans des documents produits et utilisés par la Public Service Corporation. D'autre part, des inscriptions dans le livre des minutes de la compagnie, datées de 1925 à 1935, se rapportent surtout à l'élection annuelle des membres du conseil d'administration de la Public Service Corporation, vraisemblablement pour assurer la continuité nécessaire à l'administration des titres financiers en circulation.

L'ensemble du fonds est généralement exempt de dégradation. Toutefois, le volume comportant la charte et les amendements contient quelques pages abîmées.

Sauf indication contraire, les documents de ce fonds proviennent du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information, STCUM.

Le plan de classification a été réalisé après l'inventaire des documents.

Sauf indication contraire, les documents sont en langue anglaise.

La consultation des documents se fera selon la directive *STCUM D 5.06 Consultation et utilisation des archives de la STCUM*.

Toute reproduction de photographies devra porter la mention «Archives de la STCUM».

Documents connexes

Consulter aussi le fonds *F9: Montreal Light, Heat & Power Company*, au Centre d'archives d'Hydro-Québec, Complexe Desjardins, Montréal.

Groupe de documents reliés

⁷⁸ Suburban Tramway and Power Company, *Livre des minutes*, S4/2 5 mai 1908.

A la STCUM, on consultera aussi les fonds suivants:

- S1/ Montreal Street Railway Company;
- S2/ Montreal Park and Island Railway Company;
- S3/ Montreal Terminal Railway Company;
- S5/ Montreal Tramways Company;
- S9/ Association mutuelle de bienfaisance des employés du tramways de Montréal.

Bibliographie sommaire

ARMSTRONG, Christopher; NELLES, H.V., *Monopoly's moment. The organization and regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto: University of Toronto, 1986, 393 pages.

BALL, Norman R. (sous la direction de), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal: Boréal; 1988, 351 pages. A lire particulièrement les chapitres «Le transport en commun dans les villes (Linteau, Paul-André) et «L'électricité» (Roos, Arnold).

BINNS, Richard, *Montreal's Electric Streetcars: an illustrated history or the tramways era: 1892 to 1959*. Montréal: Railfare, 1973, 151 p.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal, 1992, 613 p.

PRÉVOST, Robert. *Cent ans de transport en commun motorisé*. Montréal: Les Publications Proteau, 1993, 318 p.

STELTER, G.A.; ARTIBISE, A.F.J. (sous la direction de), *Power and place: Urban development in the North American context*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1986, 398 p.
A lire particulièrement le chapitre «Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto and Vancouver» (Armstrong, Christopher; Nelles, H.V.).

S4/1 Documents constitutifs. - 1908. - 1,5 cm de documents textuels.

Incorporée le 2 août 1904, la Suburban Tramway and Power Company puis la Public Service Corporation obtiennent quelques amendements à leurs chartes, qui font de cette dernière une entreprise principalement habilitée à fournir de l'électricité à toute compagnie de transport par tramways qui le désire. Les responsables de l'incorporation sont Aron Weil, Jérémie L. Décarie, Charles Allard, Rufus MacDuffie et Paul Galibert. Parmi ces derniers, seul Galibert achète des actions lors de la première assemblée des actionnaires, tenue le 1er août 1904. Les autres actionnaires de la Suburban Tramway and Power Company sont par ailleurs tous membres du conseil d'administration de la Montreal Street Railway Company. Il s'agit de H. Montagu Allan, Frederick Henshaw, W.G. Ross, K.W. Blackwell et Louis-Joseph Forget, président de la Montreal Street Railway Company. Le 9 octobre 1911, la vente de la Public Service Corporation à la Montreal Tramways Company est unanimement approuvée et signifie la fin des activités de la Public Service Corporation.

La série présente la charte, originale et amendée, les règlements et les contrats de la Suburban Tramway and Power Company de même que la charte de la Public Service Corporation. Ces chartes, règlements et contrats sont conservés en version imprimée, qui intègre en un seul volume les textes constitutifs des deux entreprises. Ce volume apporte des renseignements indispensables à la compréhension des contextes juridique, économique et géographique dans lesquels fonctionnent successivement la Suburban Tramway and Power Company puis la Public Service Corporation.

La série contient un volume.

Titre basé sur le contenu de la série.

Contenant: 0277

S4/2 Direction. - 1904-1935. - 3 cm de documents textuels.

Les documents traités pour cette série, et plus généralement pour l'ensemble du fonds, ne nous apportent que peu de renseignements sur le fonctionnement interne de la compagnie et, plus spécifiquement, à propos de son conseil d'administration. Les règlements de la compagnie ne tiennent en effet que dans une page et ne comportent que cinq articles. Seul l'article 3 assigne avec précision les pouvoirs des administrateurs. Ainsi seuls «les contrats signés par le président ou le vice-président et contresignés par le secrétaire-trésorier ont une valeur exécutoire». Par ailleurs, le registre de cette série témoigne de la conformité des activités de la compagnie à quelques autres des règlements. D'abord quelques avis d'assemblée, tirés de quotidiens de l'époque et collés aux pages du registre, mentionnent que les bureaux de la compagnie sont situés à Montréal, respectant ainsi l'article 7. Puis ce sont principalement les signatures du président et du secrétaire que l'on retrouve au bas des procès-verbaux (article 2, sur les administrateurs de la compagnie). Enfin, les assemblées générales annuelles se sont pour la plupart tenues en début mai et au siège social de la compagnie (article 4).

La série présente le seul registre de minutes que la Public Service Corporation a, selon toute vraisemblance, produit au cours de son existence. En effet, le registre témoigne de la toute première activité de la compagnie, soit son incorporation en 1904, jusqu'à la dernière réunion du conseil d'administration de la Public Service Corporation, tenue en 1935. Pendant les années d'activités de l'entreprise, les informations consignées dans ce registre ne sont pas des plus éclairantes. Par exemple, au chapitre des états financiers, le document ne fait que mentionner que les états ont été approuvés par le conseil d'administration, sans pour autant les présenter d'une manière ne serait-ce que schématique. Par ailleurs entre 1912 et 1925, les inscriptions dans le registre font état d'un hiatus de 13 ans dans les activités de la compagnie. A partir de 1925, et jusqu'en 1935, le registre ne fait mention que d'élections annuelles au sein du conseil d'administration, ainsi que de l'acceptation par le conseil des minutes de l'année précédente.

La série contient un registre.

Titre basé sur le contenu de la série.

Contenant: 0291

S4/3 Correspondance. - 1906-1919 [surtout 1906-1910]. - 3 cm de documents textuels.

La charte qu'obtient la Suburban Tramway and Power Company détermine le territoire sur lequel elle peut établir et exploiter un système de tramway. L'article 3, paragraphe (a) mentionne les coordonnées suivantes: «Au nord du Saint-Laurent, au travers des comtés d'Hochelaga, Jacques-Cartier, Soulanges, Laval et Terrebonne». La correspondance de la série ne porte ainsi que sur des terrains localisés dans le quartier Hochelaga, situé dans le comté du même nom. Par ailleurs, la correspondance est plus souvent qu'autrement adressée au secrétaire de la compagnie, désigné comme un des administrateurs dans les règlements de la compagnie (article 2).

La série présente de la correspondance ayant trait à diverses transactions immobilières relatives à l'emplacement Hochelaga.

La série contient de la correspondance en cahiers ou en feuilles.

Titre basé sur le contenu de la série.

Les documents portent les numéros officiels «S.T.P.C. 11, 15 et 47».

Contenant: 0277

S4/4 Documents cartographiques. - 1901-1907. - 10 plans.

Même si leur nombre n'est pas très élevé, les documents de la série apportent tout de même quelques renseignements quant à leur contexte de création. Rappelons d'abord que la charte de la compagnie délimite son territoire d'activité entre autres au comté d'Hochelaga. A ce titre, les plans de cette série témoignent des transactions immobilières qui font l'objet de la série précédente (S4/3) en reprenant plusieurs indications contenues dans la correspondance et en les consignant sur les plans. D'autre part, il semble que plusieurs des plans aient été réalisés à la demande de la Suburban Tramway and Power Company par Jos Rielle, éditeur de cartes et plans établi à Montréal. Sans doute que la compagnie, du moins dans ses premières années d'existence, n'avait pas assez d'activités pour justifier la réalisation de ces plans à l'intérieur même de sa structure administrative.

Titre basé sur le contenu de la série.

Tous les documents de la série proviennent de la Direction exécutive Construction et entretien majeur (CEM).

Contenant: 0292

A1/ Commission des tramways de Montréal

A1 Fonds de la Commission des tramways de Montréal. - 1918-1951. - 6,87 m de documents textuels. - 1 plan.

Histoire administrative

La Commission des tramways de Montréal commence ses activités publiques en 1918 mais sa genèse remonte en fait à l'année 1916, où la législature du Québec adopte la loi créant la Commission des Tramways (7, George V, chapitre 60, section 28, sanctionnée le 22 décembre 1916), composée de cinq membres. Un amendement est apporté à cette loi et permet la nomination du cinquième membre de la Commission (Recommandation no 78 du Conseil exécutif du Québec, approuvée par le Lieutenant-Gouverneur le 13 janvier 1917). Le 28 janvier 1918, le *Contrat entre la Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal* est signé par les deux parties (Loi 8, George V, chapitre 84, section 75, sanctionné par le Lieutenant-Gouverneur le 9 février 1918). Ce contrat crée en 1918, par la même occasion, la Commission des tramways de Montréal, qui commence ses activités le 22 avril 1918 par la tenue de sa première réunion. Pour plus de clarté, ajoutons ici que la Commission des tramways [1916] est en quelque sorte l'organisme auquel succède peu après la Commission des tramways de Montréal [1918].

Le mandat de la Commission des tramways [1916] est de préparer un contrat de transport en commun entre la Ville de Montréal et la Montreal Tramways Company, qui sera valide jusqu'en 1953. À cette fin, la Commission des tramways procède à des études approfondies sur les conditions locales de transport en commun et aussi sur celles qui règnent dans certaines villes américaines. L'aboutissement de ses travaux est le *Contrat*, mentionné plus haut. Le mandat de la Commission des tramways de Montréal [1918] consiste ainsi à s'assurer que le développement et l'exploitation du système de transport en commun de la Montreal Tramways Company se fassent conformément aux clauses stipulées dans le *Contrat*.

Complément à l'histoire administrative

L'existence de la Commission des tramways de Montréal, généralement méconnue et souvent confondue avec la Compagnie des tramways de Montréal⁷⁹, se comprend mieux si on se rappelle qu'entre 1911 et 1917, la Montreal Tramways Company détient un monopole sur tout le transport en commun effectué sur l'île de Montréal. Les diverses franchises d'exploitation qu'elle possède et qui proviennent des compagnies qu'elle acquiert lors de sa fondation lui confèrent une large autonomie de manoeuvre⁸⁰. Toutefois le service fourni est loin d'être à la hauteur des demandes répétées du public et des clauses des divers contrats. Bref, le mécontentement est grand.

Pour régler cette situation, le législateur crée la Commission des tramways [1916], dont le mandat, nous l'avons présenté plus haut, est de préparer un contrat définitif entre la Ville et la Compagnie, destiné à assurer un développement organisé d'un système de transport en commun efficace et fiable. Composée des sénateurs Joseph Philippe Baby Casgrain et Charles Philippe Beaubien, du député fédéral Alphonse Verville, de l'avocat en chef de la Cité de Montréal Charles Laurendeau et du comptable Archibald W. Stevenson, la Commission des tramways se livre à de nombreuses études où elle emploie plusieurs experts et spécialistes dans divers domaines. Parmi ces experts, mentionnons L.A. Herdt, ingénieur civil et professeur à l'université McGill, A.H. Lapierre, architecte, et D.W. Ogilvie, agent d'immeubles. Ces trois personnes réaliseront ainsi une évaluation globale de la Montreal Tramways Company⁸¹. La Commission ajoute ces expertises à son étude des représentations et des suggestions provenant des «corps publics, des représentants des corporations municipales et d'un grand nombre de particuliers». Les résultats de ces études et consultations, dont plusieurs aspects sont repris dans le *Rapport de la Commission des tramways*, apportent quelques critiques à l'égard de l'exploitation générale du transport en commun sur l'île de Montréal. À titre d'exemple, la citation suivante nous éclairera.

«Le système de la compagnie était donc régi par trente contrats différents et quatorze conseils municipaux étaient chargés d'en surveiller l'exécution. Ces contrats ont été calqués les uns sur les autres et ils ne reposent sur aucune donnée scientifique. Les corporations municipales n'ont aucun contrôle sur les dépenses du capital ou de l'exploitation ou sur le développement du système. Ce développement ne s'est pas fait dans le passé suivant les besoins de la population ni dans toute la mesure de la capacité financière de la

⁷⁹ Ou encore confondue avec la Montreal Tramways Company, version anglaise de la raison sociale de la Compagnie des tramways de Montréal.

⁸⁰ *Répertoire du Fonds de la Montreal Tramways Company (S5)*, pp 1-8.

⁸¹ Commission des tramways, *Rapport de la Commission des tramways sur le contrat passé le 28 janvier 1918 entre la Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal*, p. 16 (A1/4.2.4).

Compagnie des tramways ou des compagnies qu'elle a absorbées. Les tarifs sont fixes. Ils sont trop élevés dans certains cas et trop bas dans d'autres. Ils ne peuvent être changés que du consentement mutuel de la Compagnie et des corporations municipales. Si les revenus sont trop considérables, la compagnie fait des profits exagérés; s'ils sont insuffisants, le service diminue au détriment du public. Les conditions d'aujourd'hui, financières et autres, sont différentes de celles qui existaient lors de la passation de ces contrats, il y a dix, quinze ou vingt ans et ces contrats ne conviennent plus aux circonstances actuelles. Tout en admettant que le réseau de la compagnie est probablement l'un des meilleurs en Amérique, tant à raison de la qualité et du confort de ses voitures qu'à raison de la valeur de ses propriétés et de leur entretien, il ne répond plus aux besoins présents.»⁸²

C'est précisément dans le but de répondre à ces nouveaux besoins que le *Contrat entre la Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal* (Loi 8, George V, chapitre 84, section 75) est ratifié en février 1919. Sans doute pour en indiquer l'importance administrative que le législateur lui conférait, c'est dès l'article 2 qu'est créée la Commission des tramways de Montréal. La lecture de ce document s'avère fort intéressante et nous en présentons quelques extraits plus loin. Toutefois, d'emblée, nous établissons quelques distinctions fondamentales entre les tâches spécifiques de la Commission des tramways de Montréal et celles de la Montreal Tramways Company. La Commission avait en fait un rôle de supervision et de contrôle sur la Montreal Tramways Company, dont la mission consistait à assurer le développement, l'exploitation et l'entretien d'un système de transport en commun. Autrement dit, la Commission s'occupait de la régie administrative du transport en commun, alors que la Montreal Tramways Company en assurait la gestion quotidienne. La Commission avait ainsi les pleins pouvoirs décisionnels entre autres sur la sélection et l'achat des nouveaux véhicules destinés au transport de passagers, sur l'établissement des circuits (tramways, autobus ou trolleybus), sur les caractéristiques générales des rails, sur l'alimentation électrique des véhicules, sur l'entretien général ou l'enlèvement des voies, sur la tarification, sur le service et la fréquence du service, ainsi que sur toute demande de modification de parcours ou de déplacement d'arrêt. D'autre part, c'est la Commission des tramways de Montréal, et non pas la Montreal Tramways Company, qui recueillait les doléances de citoyens souhaitant voir certaines modifications aux services offerts par la compagnie.

Le *Contrat* comporte 100 articles, dont un fort pourcentage a une incidence directe sur le fonctionnement administratif de la Commission des tramways de Montréal. Toutefois la majorité de ces articles a trait bien évidemment aux activités de la Montreal Tramways Company ainsi qu'aux relations entre la Montreal Tramways Company et la Commission des tramways de Montréal. A titre d'indication générale, nous présenterons ici les principaux articles qui régissaient directement les activités quotidiennes de la Commission ainsi que quelques autres qui régissaient les liens entre les deux parties. Quant aux membres et employés de la Commission, ils sont présentés plus loin.

L'adoption obligatoire de règles de pratique était régie par l'article 10. Approuvées par la Commission des services d'utilité publique du Québec le 16 août 1918, ces règles ont été publiées sous forme de brochure⁸³. Elles balisaient notamment les mécanismes d'audiences publiques, de réception des demandes, des auditions et des ordonnances. Pour les affaires qui ne concernaient que la Montreal Tramways Company et la Commission, cette dernière siège aux jours et aux heures qu'elle juge nécessaire, après en avoir informé les parties intéressées⁸⁴. Pour les audiences publiques, la Commission siège à ses bureaux, les premier et troisième mardis de chaque mois⁸⁵. Ainsi, pendant sa première année d'activités, la Commission tient 308 séances, tant publiques que privées⁸⁶.

Dans le cas de décisions majeures qui pourraient entraîner un appel, la Commission devait les signifier sans délai à la Cité, à la compagnie et à toute autre partie en cause. En cas de contestation de la part de la Montreal Tramways Company ou d'une municipalité relativement à une décision rendue par la Commission des

⁸² *Idem*, p. 9.

⁸³ Commission des tramways de Montréal, *Règles de pratique de la Commission des tramways de Montréal, 1918 = Rules of practice of the Montreal Tramways Commission* (A1/4.2,5).

⁸⁴ *Idem*, Règle no 2.

⁸⁵ *Idem*, Règle no 3.

⁸⁶ Commission des tramways de Montréal, *First annual report of the Montreal Tramways Commission to the City of Montreal*, p. 3, (A1/2.2,1).

tramways de Montréal, l'appel devait être logé auprès de la Commission des services d'utilité publique du Québec, qui pouvait confirmer, infirmer ou modifier la décision de la Commission. La décision de la Commission des services d'utilité publique du Québec était quant à elle exécutoire, c'est-à-dire qu'elle ne pouvait être contestée de nouveau devant un éventuel niveau juridique supérieur. De plus, le *Contrat*, dans son acte de ratification (9 février 1918), mentionne qu'aucune cour de justice ne peut empêcher la Commission des tramways d'exercer ses pouvoirs ou d'exécuter ses devoirs.

Quant aux fonctions de contrôle et de supervision auprès de la Montreal Tramways Company, la Commission a le droit par elle-même ou par ses employés, en tout temps, d'examiner tous les dossiers et autres documents de la Compagnie et de visiter les propriétés de la Compagnie. La vérification de la comptabilité de la Compagnie doit être réalisée par un comptable licencié, à l'emploi ou non de la Commission. Pour rendre compte de ces activités de supervision, la Commission fait chaque année un rapport à la Ville de Montréal sur les conditions de tous les comptes de la compagnie relevant du *Contrat*.

En ce qui a trait aux articles qui régissent les liens entre la Commission des tramways de Montréal et la Montreal Tramways Company et qui en établissent les compétences distinctes, plusieurs d'entre eux portent sur l'établissement de nouvelles voies et sur le service général à la clientèle, d'autres sur les achats et les dépenses courantes, d'autres enfin sur la supervision de la structure financière de la Montreal Tramways Company.

Nous avons mentionné plus haut les pouvoirs de la Commission relativement aux nouvelles voies et au service général à la clientèle. Ajoutons simplement ici que c'est aussi la Commission qui est habilitée à décider si la compagnie doit établir et mettre en exploitation un système d'autobus aux conditions que la Commission détermine.

Sous la rubrique «Travaux et contrats sous le contrôle de la Commission», la Commission se voit assigner un rôle de surveillance pour tous les travaux prévus au *Contrat*. De plus, tout contrat d'une valeur excédant 50 000\$ doit être obligatoirement soumis à la Commission huit jours avant sa passation. En cas d'appel à la décision de la Commission, ce sont les procédures d'appel mentionnées plus haut qui sont mises en application.

Un des objectifs fondamentaux du *Contrat* était de voir à ce que la population puisse bénéficier des meilleurs équipements possibles en matière de transport en commun. Cela incluait entre autres des véhicules en bon état de fonctionnement, régulièrement réparés et remplacés le cas échéant, tout comme les voies de tramways et les installations électriques. A cette fin, le *Contrat* créait une structure financière destinée non seulement à couvrir les dépenses courantes et certaines dépenses imprévues mais aussi à assurer l'entretien et le renouvellement de tout le système de transport en commun de la Montreal Tramways Company. La formule adoptée était celle du service au prix coûtant plus une rémunération fixe accordée à la Compagnie⁸⁷. Un des points cruciaux de cette structure était la création de divers fonds financiers, dont la source unique de capital était constitué des «recettes brutes» de la compagnie, définies ainsi: toutes les recettes et tous les revenus de la Compagnie provenant de l'exploitation de tout son réseau de tramways, ainsi que de toute autre source quelconque, soit dans la Cité soit en dehors⁸⁸.

Principalement articulée autour des crédits pour l'exploitation (qui incluaient les dépenses encourues par la Commission), du fonds d'entretien et de renouvellement, des redevances à la cité, du fonds de réserve pour contingences et du fonds d'abaissement des tarifs, cette structure était sous la supervision directe de la Commission. En cas de déficit d'exploitation, seule la Commission pouvait déterminer de la pertinence de mettre en action les diverses formules de calcul prévues dans le *Contrat* pour rétablir l'équilibre financier de la compagnie et lui imposer les versements pertinents dans les différents fonds.

L'article 3 stipule que la Commission est composée de trois membres nommés par le Lieutenant-gouverneur en Conseil, qui désigne parmi ces trois membres le président et le président suppléant de la Commission. La rémunération des membres de la Commission, également déterminée par le Lieutenant-gouverneur, est payée mensuellement par la Montreal Tramways Company. En octobre 1918, un registre de la Montreal Tramways Company nous apprend que la rémunération annuelle du président Saint-Cyr atteint 7 500\$

⁸⁷ Fonds de la Montreal Tramways Company, *Rapport au Lieutenant-gouverneur en conseil sur la question des Tramways de Montréal*, p. 93, (S5/4.11.5).

⁸⁸ *Contrat*, article 92.

et celle des commissaires Archibald et Herdt 6 000\$ chacun⁸⁹. Nommés pour 10 ans, les membres de la Commission voyaient l'exercice de leurs fonctions soumis à certaines restrictions, visant principalement à leur assurer l'indépendance face à toute forme d'influence indue⁹⁰.

Les premiers membres de la Commission des tramways de Montréal sont Joseph F. Saint-Cyr, président, L.A. Herdt, vice-président⁹¹ et John S. Archibald, commissaire. Le 15 avril 1926, John S. Archibald est nommé vice-président de la Commission tandis que le 20 septembre de la même année Paul A. Béique, ingénieur civil, est nommé commissaire, en remplacement de L.A. Herdt. En 1934, à la suite des décès de J.F. Saint-Cyr et de John S. Archibald, la Commission se compose désormais de Victor Cusson, président, Paul A. Béique, vice-président et W.I. Bishop, commissaire. En 1936, J.-A. Savoie remplace Paul A. Béique à titre de vice-président. En 1937, c'est au tour de Gérard Lemire d'être nommé vice-président, en remplacement de J.-A. Savoie. En 1941, C.C. Lindsay remplace W.I. Bishop comme commissaire. En 1947, Henry L. Auger est nommé vice-président de la Commission, en remplacement de Gérard Lemire. L'année suivante, P.-A. Lafleur est nommé vice-président pour succéder à H.L. Auger. Enfin, dans le dernier rapport annuel de la Commission des tramways de Montréal, daté du 16 mars 1951, P.-A. Lafleur a succédé à Victor Cusson à titre de président et C.C. Lindsay occupe toujours le poste de commissaire. Le poste de vice-président est laissé vacant.

Pour l'aider à remplir les devoirs qui lui sont imposés par le présent contrat, la Commission a le droit d'engager les employés dont elle a besoin. Les dépenses faites par la Commission dans l'exercice de ses fonctions sont à la charge de la Montreal Tramways Company⁹². La Commission, lors de sa toute première réunion, nomme ainsi l'avocat Raymond Beaudry comme secrétaire au salaire de 3 000\$ par an. Le 18 mai 1918, c'est au tour de Paul Seurot, ingénieur civil français, d'être engagé à titre d'ingénieur en chef de la Commission, à raison de 4 000\$ par an⁹³. Le 31 mai de la même année, A.W. Stevenson est engagé comme comptable licencié pour exercer les activités de vérification des livres de la Montreal Tramways Company, comme le stipule l'article 18 du *Contrat*. Son mandat comprend entre autres la vérification mensuelle des livres de comptabilité de la Compagnie des tramways de Montréal et la préparation pour la Commission, «d'un système de tenue de livres comprenant tous les comptes de recettes et de dépenses de la Compagnie sous le contrôle de la Commission [...]». Sa rémunération est de 3 600\$ par an⁹⁴. En 1927, après le départ de Paul Seurot à la suite de son embauche à titre d'ingénieur en chef de la Montreal Tramways Company, Arthur Duperron est engagé par la Commission pour le remplacer. En 1937, Jules Archambault est nommé ingénieur en chef de la Commission pour remplacer A. Duperron, désormais à l'emploi de la Montreal Tramways Company⁹⁵. À la fin des activités de la Commission des tramways de Montréal en 1951, le notaire Etienne Duval occupe la fonction de secrétaire et Marcel Cazavan celle de comptable.

De dimension modeste, cet organisme de supervision ne compte guère plus que 20 employés au plus fort de ses activités. En plus des postes mentionnés plus haut, les employés occupent principalement les fonctions d'assistant-comptable ou d'assistant-ingénieur, de dessinateur, d'inspecteur du trafic, de sténographe ou de dactylographe⁹⁶.

Les activités de la Commission des tramways de Montréal prennent fin le 15 juin 1951 et à ce moment, le président Lafleur et le commissaire Lindsay «souhaitent consigner, pour cette dernière réunion de la Commission, leur appréciation pour le service loyal et efficace rendu par les employés de la Commission»⁹⁷. Brève et touchante, cette dernière inscription dans un registre de la Commission témoigne de la fin d'une époque où le transport en commun est organisé depuis 1861 par l'entreprise privée et le début d'une autre où c'est la Ville de Montréal, par le biais de la Commission de transport de Montréal, qui prend la relève. En effet, le 16 juin

⁸⁹ Fonds de la Montreal Tramways Company, *Journal de caisse, 1918-1919* (S5/3.2.3, 3).

⁹⁰ *Contrat*, articles 5 et 7

⁹¹ Il s'agit du même L. A. Herdt qui avait participé à l'évaluation des actifs de la Montreal Tramways Company pour le compte de la Commission des tramways [1916].

⁹² *Contrat*, article 17

⁹³ Commission des tramways de Montréal, *Livre des minutes* (A1/2.1.1,1).

⁹⁴ *Idem*.

⁹⁵ En 1951, Arthur Duperron devient le premier président de la Commission de transport de Montréal.

⁹⁶ Commission des tramways de Montréal, *Livre des minutes* (A1/2.1.2,1).

⁹⁷ Commission des tramways de Montréal, *Livre des minutes* (A1/2.1.1,49).

1951 cette nouvelle Commission de transport commence ses activités en achetant toutes les actions de la Montreal Tramways Company encore en circulation. Par cette municipalisation, Montréal possède enfin les outils nécessaires au développement organisé d'un système de transport en commun.

Historique de la conservation

La plupart des documents de ce fonds étaient déjà en possession du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information au moment où la classification et la description ont été effectuées. Certains documents ont été acquis de particuliers.

Portée et contenu

Le fonds illustre les activités d'un organisme administratif chargé de superviser et de contrôler les activités d'une entreprise privée dont le mandat consiste en l'exploitation d'un système de transport en commun sur l'île de Montréal, dans la première moitié du XX^e siècle. Mentionnons de plus que les mandats de l'organisme administratif et de l'entreprise privée sont régis par la même entente, signée par ces parties et la Ville de Montréal et dûment ratifiée par le législateur.

Le fonds se compose principalement de documents d'exploitation, tels des livres de minutes, des rapports annuels, des rapports divers et des états financiers. Le fonds comporte aussi une importante quantité de coupures de presse. Le fonds contient également quelques dossiers de correspondance.

Les notes

Par sa charte, l'organisme est aussi connu sous le nom de «Montreal Tramways Commission». Toutefois pour refléter le plus fidèlement possible les activités de la compagnie, comme en témoignent la majorité des documents de ce fonds, nous avons conservé la raison sociale en langue française.

La plupart des documents du fonds de la Commission des tramways de Montréal ont été produits entre 1918 et 1951, reflétant en cela les années d'activités de l'organisme. Les dates de création postérieures à 1951 témoignent surtout d'inscriptions ou d'annotations apparaissant dans des documents produits et utilisés par la Commission des tramways de Montréal.

L'ensemble du fonds est généralement exempt de dégradation. Toutefois, certains livres de minutes peuvent présenter quelques faiblesses quant à leur assemblage.

La plupart des documents de ce fonds proviennent de la Division gestion de l'information, du Secrétariat et contentieux. En revanche les coupures de presse, sauf indication contraire, ont été acquises de M. Jacques Pharand, en 1993 et 1994. Ces coupures de presse ont été à l'origine colligées par la Commission des tramways de Montréal. Par la suite, ces coupures ont été sorties du fonds pour entrer en possession de M. Pharand, auprès de qui la STCUM les a acquises.

Le plan de classification a été réalisé après l'inventaire des documents.

La plupart des documents sont bilingues, utilisant à la fois la langue française et la langue anglaise dans une même pièce. C'est ainsi le cas des livres de minutes. D'autres documents, comme les coupures de journaux ou les rapports annuels, utilisent soit la langue française ou la langue anglaise.

Des photocopies de consultation de la plupart des coupures de presse ont été réalisées en 1994 et en 1995.

La consultation des documents se fera selon la directive *STCUM D 5.06 Consultation et utilisation des archives de la STCUM*.

Documents connexes

Consulter aussi les fonds suivants: *F9, Montreal Light, Heat & Power Company*, au Centre d'archives d'Hydro-Québec, Complexe Desjardins, Montréal. *VM1, Fonds du Conseil de ville de Montréal*, aux archives de la Ville de Montréal, édifice de l'Hôtel de ville.

Groupe de documents reliés

A la STCUM, on consultera les fonds suivants:

- S1/ Montreal Street Railway Company;
- S5/ Montreal Tramways Company;
- S6/ Commission de transport de Montréal.

Bibliographie sommaire

- ARMSTRONG, Christopher; NELLES, H.V., *Monopoly's moment. The organization and regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto: University of Toronto, 1986, 393 pages.
- BALL, Norman R. (sous la direction de), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal: Boréal; 1988, 351 pages. A lire particulièrement les chapitres «Le transport en commun dans les villes (Linteau, Paul-André) et «L'électricité» (Roos, Arnold).
- HAYES, Bernard. *Montreal '62: A survey of road passenger transport in the Montreal area, following upon the "Centennial of Urban Transit in Montreal: 1861-1961"*. Londres: Omnibus Society Publication, 1963, 47 p.
- LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal, 1992, 613 p.
- MASSUE, Huet. *Electric Railways in Canada: With special reference to the Montreal and Toronto Systems*. Montréal, 1947, 105 p.
- PRÉVOST, Robert. *Cent ans de transport en commun motorisé*. Montréal: Les Publications Proteau, 1993, 318 p.
- STELTER, G.A.; ARTIBISE, A.F.J. (sous la direction de), *Power and place: Urban development in the North American context*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1986, 398 p.
A lire particulièrement le chapitre «Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto and Vancouver» (Armstrong, Christopher; Nelles, H.V.).

A1/1 Documents constitutifs. - 1918-1924. - 9 cm de documents textuels.

Créée le 28 janvier 1918 (8, George V, chap. 84, section 75; sanctionnée le 9 février 1918), la Commission des tramways de Montréal commençait ses activités le 22 avril 1918, en tenant à Montréal sa toute première réunion, consignée en registre (A1/ 2.1.1,1).

La série présente le Contrat entre la Cité de Montréal et la Montreal Tramways Company. Ce texte de loi, en plus de préciser notamment les règles de fonctionnement de la Montreal Tramways Company, créait la Commission des tramways de Montréal. La série présente ainsi des renseignements relatifs aux pouvoirs et aux obligations de la Commission des tramways de Montréal. La série présente le texte original et ses versions amendées.

La série contient cinq brochures et trois exemplaires reliés.

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques documents sont abîmés.

La plupart des documents sont bilingues.

La série contient des doubles.

Plusieurs des exemplaires conservés portent les noms des ingénieurs en chef ou d'un président de la Commission gravés en couverture et comportent de nombreuses annotations.

Contenant: 0243

A1/2 Direction. - 1918-1951. - 3,27 m de documents textuels.

Le Contrat entre la Cité de Montréal et la Montreal Tramways Company contenait plusieurs articles qui balisaient les activités de la Commission des tramways de Montréal ainsi que ses rapports avec la clientèle de la Montreal Tramways Company. Ainsi l'article 12 stipulait que la «Commission ne rendra aucune décision avant d'avoir mis tout intéressé en demeure d'être entendu». L'article 13 statuait que la «Commission devra entendre et décider toute plainte ou demande qui sera portée devant elle verbalement ou par écrit, par toute personne quelconque». Enfin, l'article 14 mentionnait que la Commission devait tenir «un compte rendu exact et fidèle de ses assemblées, des procédures faites devant elle et des décisions qu'elle rendra, et les minutes de toute assemblée seront signées par le président de l'assemblée et par le secrétaire». Les registres de la série sont, bien évidemment, la traduction concrète de l'article 14. Les comptes-rendus témoignent éloquemment de la correspondance de la Commission, des auditions qu'elle tenait et des décisions rendues. Par ailleurs, l'article 19 du Contrat stipulait que la «Commission devra chaque année faire un rapport à la Cité sur les conditions du compte capital de la Compagnie et des autres comptes se rapportant à l'entretien et aux renouvellements, ainsi qu'aux comptes de réserve et d'abaissement de tarifs.» Justement intitulés «Rapports annuels de la Commission des tramways de Montréal à la Cité de Montréal», les publications annuelles de la série sont l'application de l'article 19.

Cette série présente les procès-verbaux et les rapports annuels de la Commission des tramways de Montréal. Par la valeur des renseignements qu'ils contiennent, ces documents apportent un éclairage nouveau sur le fonctionnement non seulement de la Commission mais aussi sur celui de la Compagnie des tramways de Montréal, puisqu'ils émanent du coeur même du processus décisionnel.

La série contient des registres, des brochures et des brochures reliées en volume.

Titre basé sur le contenu de la série.

La série a été subdivisée en deux sous-séries:

A1/2.1 Livres des minutes;

A1/2.2 Rapports annuels.

La plupart des documents sont bilingues.

La série contient quelques doubles.

A1/2.1 Livres des minutes. - 1918-1951. - 3,09 m de documents textuels.

La sous-série présente les procès-verbaux de la Commission des tramways de Montréal.

La sous-série contient soixante-douze registres.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

La sous-série a été subdivisée en quatre sous-sous-séries:

A1/2.1.1 Classement chronologique;

A1/2.1.2 Classement alphanumérique;

A1/2.1.3 Circuits de transport en commun;

A1/2.1.4 Arrêts.

Tous les documents sont bilingues.

A1/2.1.1 Classement chronologique. - 1918-1951. - 2,17 m de documents textuels.

La sous-sous-série présente d'une manière chronologique la plupart des procès-verbaux de la Commission des tramways de Montréal, de sa première assemblée, tenue le 22 avril 1918, jusqu'à sa dernière, datée du 15 juin 1951.

La sous-sous-série contient quarante-neuf registres.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Tous les documents sont bilingues.

Les volumes 11, 13, 14, 15, 22, 32, 33, 34 et 35 sont manquants.

A1/2.1.1.1 Volume 1, 22 avril - 23 août 1918. - 1918. - 5 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0140

A1/2.1.1,2 Volume 2, 26 août 1918 - 3 février 1919. - 1918-1919. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

La reliure est abîmée.

Le document est bilingue.

Contenant: 0140

A1/2.1.1,3 Volume 3, 4 février - 3 juillet 1919. - 1919. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

La reliure est abîmée.

Le document est bilingue.

Contenant: 0140

A1/2.1.1,4 Volume 4, 4 juillet - 2 novembre 1919. - 1919. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0140

A1/2.1.1,5 Volume 5, 24 novembre 1919 - 19 avril 1920. - 1919-1920. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0140

A1/2.1.1,6 Volume 6, 20 avril - 24 août 1920. - 1920. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0141

A1/2.1.1,7 Volume 7, 25 août 1920 - 26 février 1921. - 1920-1921. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0141

A1/2.1.1,8 Volume 8, 28 février - 2 août 1921. - 1921. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0141

A1/2.1.1,9 Volume 9, 3 août 1921 - 17 février 1922. - 1921-1922. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0141

A1/2.1.1,10 Volume 10, 20 février - 14 août 1922. - 1922. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0141

A1/2.1.1,11 Volume 12, 15 mars - 28 juin 1923. - 1923. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0142

A1/2.1.1,12 Volume 16, 14 janvier - 30 juin 1925. - 1925. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0142

A1/2.1.1,13 -Volume 17, 2 juillet - 31 décembre 1925. - 1925. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0142

A1/2.1.1,14 Volume 18, 5 janvier - 30 juin 1926. - 1926. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0142

A1/2.1.1,15 Volume 19, 6 juillet - 23 décembre 1926. - 1926. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0142

A1/2.1.1,16 Volume 20, 4 janvier - 27 juin 1927. - 1927. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Le document est bilingue.

Contenant: 0142

A1/2.1.1,17 Volume 21, 5 juillet - 28 décembre 1927. - 1927. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0142

A1/2.1.1,18 Volume 23, 3 juillet - 27 décembre 1928. - 1928. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0143

A1/2.1.1,19 Volume 24, 3 janvier - 20 juin 1929. - 1929. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0143

A1/2.1.1,20 Volume 25, 2 juillet - 20 décembre 1929. - 1929. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0143

A1/2.1.1,21 Volume 26, 3 janvier - 30 juin 1930. - 1930. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0143

A1/2.1.1,22 Volume 27, 2 juillet - 30 décembre 1930. - 1930. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0143

A1/2.1.1,23 Volume 28, 5 janvier - 30 juin 1931. - 1931. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0143

A1/2.1.1,24 Volume 29, 3 juillet - 29 décembre 1931. - 1931. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0143

A1/2.1.1,25 Volume 30, 5 janvier - 30 juin 1932. - 1932. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0144

A1/2.1.1,26 Volume 31, 4 juillet - 30 décembre 1932. - 1932. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0144

A1/2.1.1,27 Volume 36, 4 janvier - 28 juin 1935. - 1935. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0144

A1/2.1.1,28 Volume 37, 3 juillet - 27 décembre 1935. - 1935. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0144

A1/2.1.1,29 Volume 38, 3 janvier - 30 juin 1936. - 1936. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0144

A1/2.1.1,30 Volume 39, 8 juillet - 23 décembre 1936. - 1936. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0144

A1/2.1.1,31 Volume 40, 5 janvier - 30 juin 1937. - 1937. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0144

A1/2.1.1,32 Volume 41, 7 juillet - 29 décembre 1937. - 1937. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,33 Volume 42, 5 janvier - 29 juin 1938. - 1938. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,34 Volume 43, 6 juillet - 29 décembre 1938. - 1938. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,35 Volume 44, 11 janvier - 28 juin 1939. - 1939. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,36 Volume 45, 4 juillet - 22 décembre 1939. - 1939. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,37 Volume 46, 5 janvier - 28 juin 1940. - 1940. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,38 Volume 47, 5 juillet - 20 décembre 1940. - 1940. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,39 Volume 48, 10 janvier - 19 décembre 1941. - 1941. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0145

A1/2.1.1,40 Volume 49, 8 janvier - 30 décembre 1942. - 1942. - 3 cm documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0146

A1/2.1.1,41 Volume 50, 15 janvier - 29 décembre 1943. - 1943. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0146

A1/2.1.1,42 Volume 51, 14 janvier - 22 décembre 1944. - 1944. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0146

A1/2.1.1,43 Volume 52, 5 janvier - 14 décembre 1945. - 1945. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0146

A1/2.1.1,44 Volume 53, 4 janvier - 20 décembre 1946. - 1946. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0146

A1/2.1.1,45 Volume 54, 3 janvier - 30 décembre 1947. - 1947. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0146

A1/2.1.1,46 Volume 55, 9 janvier - 23 décembre 1948. - 1948. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0146

A1/2.1.1,47 Volume 56, 10 janvier - 30 décembre 1949. - 1949. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0146

A1/2.1.1,48 Volume 57, 4 janvier - 19 décembre 1950. - 1950. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0147

A1/2.1.1,49 Volume 58, 5 janvier - 15 juin 1951. - 1951. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le document est bilingue.
Contenant: 0147

A1/2.1.2 Classement alphanumérique. - 1918-1951. - 40 cm de documents textuels.

La sous-sous-série porte sur des livres de minutes indexés par sujets selon un ordre alphabétique ou numérique de sujet. Dans le cas des sujets portant une cote numérique, le premier chiffre semble indiquer l'ordre d'inscription de ce sujet dans l'ensemble des sujets traités par la Commission alors que le deuxième chiffre indique généralement l'année où un sujet particulier a été abordé pour la première fois. Certains sujets, comme «Salaires-Employés des tramways», portent la même cote (ex: «4-18») durant toute l'existence de la Commission. D'autres, comme «Programme des travaux pour l'année [...]» portent des cotes différentes, reflétant en cela l'année où ces travaux doivent être exécutés (ex: «227-26 programme des travaux pour 1926»).

La sous-sous-série contient dix registres.
Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.
Tous les documents sont bilingues.

A1/2.1.2,1 Général D à M. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur divers sujets relatifs aux activités de la Commission, compris entre les lettres «E» et «M», dont entre autres les «Franchises» et la «Montreal Tramways Company».

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0147

A1/2.1.2,2 1-18 à 23-18. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0147

A1/2.1.2,3 24-18 à 61-19. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0147

A1/2.1.2,4 62-19 à 116-20. - 1918-1950. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0147

A1/2.1.2,5 117-20 à 172-22. - 1920-1950. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0147

A1/2.1.2,6 173-22 à 198-24. - 1921-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0148

A1/2.1.2,7 199-24 à 251-28. - 1923-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0148

A1/2.1.2,8 252-28 à 296-32. - 1922-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0148

A1/2.1.2,9 297-32 à 367-40. - 1926-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0148

A1/2.1.2,10 368-40 à 428-51. - 1922-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0148

A1/2.1.3 Circuits de transport en commun. - 1918-1951. - 24 cm de documents textuels.

La sous-sous-série porte surtout sur les décisions et résolutions adoptées par la Commission des tramways de Montréal, relativement aux divers circuits de tramways, d'autobus ainsi que de trolleybus et ce, dans un sens large (prolongation des heures de service, nombre de véhicules par heure, déplacement de terminus, circulation automobile sur les voies de tramways, etc.). Ces circuits, généralement désignés par un numéro et le nom de rue sur laquelle circulent principalement les véhicules du circuits, sont présentés en ordre numérique croissant.

La sous-sous-série contient six registres.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Tous les documents sont bilingues.

A1/2.1.3,1 Service - Routes 1 à 9. - 1919-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0148

A1/2.1.3,2 Service - Routes 10 à 26. - 1919-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0148

A1/2.1.3,3 Service - Routes 27 à 51. - 1919-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0149

A1/2.1.3,4 Service - Routes 53 à 67. - 1919-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0149

A1/2.1.3,5 Service - Routes 69 à 91. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0149

A1/2.1.3,6 Service - Routes 93 à 97. Circulation. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0149

A1/2.1.4 Arrêts. - 1918-1951. - 28 cm de documents textuels.

La sous-sous-série porte sur les décisions et les résolutions adoptées par la Commission relativement aux arrêts établis le long des circuits de tramways, d'autobus et de trolleybus. Ces arrêts sont présentés en ordre alphabétique selon le nom de rues transversales à un circuit donné.

La sous-sous-série contient sept registres.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Tous les documents sont bilingues.

A1/2.1.4,1 Arrêts - Route 1 à 4. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0149

A1/2.1.4,2 Arrêts - Route 5 à 13. - 1919-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0149

A1/2.1.4,3 Arrêts - Route 14 à 18. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0149

A1/2.1.4,4 Arrêts - Route 19 à 24. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.

Le document est bilingue.

Contenant: 0150

A1/2.1.4,5 Arrêts - Route 25 à 32. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient un registre.
Le document est bilingue.
Contenant: 0150

A1/2.1.4,6 Arrêts - Route 54 à 66. - 1920-1951. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Le document est bilingue.
Contenant: 0150

A1/2.1.4,7 Arrêts - Route 67 à 80. - 1920-1951. - 4 cm de documents textuels.
Le dossier contient un registre.
Le document est bilingue.
Contenant: 0150

A1/2.2 Rapports annuels. - 1919-1951. - 18 cm de documents textuels.

Cette sous-série regroupe les rapports annuels de la Commission des tramways de Montréal.

La sous-série contient cinquante et une brochures et deux volumes de brochures reliées.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

La plupart des documents sont en langue française ou en langue anglaise.

La sous-série contient des doubles.

A1/2.2,1 Rapports annuels. - 1919-1924. - 2 cm de documents textuels.
Le dossier présente les rapports annuels couvrant la période 1919 à 1924.
Le dossier contient sept brochures.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier contient un exemplaire anglais et un exemplaire français du même rapport.
Contenant: 0150

A1/2.2,2 Rapports annuels. - 1925-1932. - 3 cm de documents textuels.
Le dossier présente les rapports annuels couvrant la période 1925 à 1932.
Le dossier contient neuf brochures, dont quelques-unes portent le sceau de la Commission des tramways de Montréal.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Quelques documents sont abîmés.
Le dossier contient un exemplaire anglais et un exemplaire français du même rapport.
Certains exemplaires portent l'étampe du Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways [1948].
Contenant: 0150

A1/2.2,3 Rapports annuels. - 1933-1939. - 3 cm de documents textuels.
Le dossier présente les rapports annuels couvrant la période 1933 à 1939.
Le dossier contient treize brochures, dont quelques-unes portent le sceau de la Commission des tramways de Montréal.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le dossier contient un exemplaire français et un exemplaire anglais de quelques rapports.
Certains exemplaires portent l'étampe du Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways [1948].
Contenant: 0150

A1/2.2,4 Rapports annuels. - 1940-1947. - 3 cm de documents textuels.
Le dossier présente les rapports annuels couvrant la période 1940 à 1947.
Le dossier contient quatorze brochures, dont quelques-unes portent le sceau de la Commission des tramways de Montréal.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Le dossier contient un exemplaire français et un exemplaire anglais de tous les rapports.
Certains exemplaires portent l'étampe du Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways [1948].
Contenant: 0150

A1/2.2,5 Rapports annuels. - 1948-1951. - 2 cm de documents textuels.

Le dossier présente les rapports annuels couvrant la période 1948 à 1951.

Le dossier contient huit brochures, dont quelques-unes portent le sceau de la Commission des tramways de Montréal.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le dossier contient un exemplaire français et un exemplaire anglais de tous les rapports.

Certains exemplaires portent l'étampe du Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways [1948].

Contenant: 0150

A1/2.2,6 Rapports annuels. - 1918-1927. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier présente les rapports annuels couvrant la période 1918 à 1927.

Le dossier contient un volume relié.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0150

A1/2.2,7 Rapports annuels. - 1929-1937. - 2 cm de documents textuels.

Le dossier présente les rapports annuels couvrant la période 1929 à 1937.

Le dossier contient un volume relié.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0151

A1/3 Supervision des activités de la Montreal Tramways Company. - 1911-1959 [surtout 1918-1951] . - 22 cm de documents textuels.

En vertu de l'article 18 du Contrat, la Commission avait le «droit, par elle-même ou par ses employés, en tout temps, d'examiner tous les dossiers et autres documents de la Compagnie [...]». Les renseignements obtenus par la Commission lui servaient ainsi à réaliser des états financiers, des analyses rétrospectives et des prévisions budgétaires. D'autre part, dans l'esprit des articles 30, 31 et 32 du Contrat («Améliorations et perfectionnements»), la Commission pouvait être appelée à proposer à la Montreal Tramways Company des modifications à son système de transport en commun ou à soumettre des commentaires relatifs à des projets provenant de la Montreal Tramways Company.

La série permet de saisir, entre autres, les activités de supervision et de vérification de la Montréal Tramways Company.

La série contient surtout des volumes reliés, des états comptables, des tableaux et graphiques, des registres et des plans sur «bleus».

Titre basé sur le contenu de la série.

Quelques documents sont abîmés.

La série a été subdivisée en quatre sous-séries:

A1/3.1 Documents constitutifs de la Montreal Tramways Company;

A1/3.2 Etats financiers;

A1/3.3 Inventaires;

A1/3.4 Rapport de Paul Seurot sur un projet de métropolitain pour la Montreal Tramways Company.

La plupart des documents sont en langue anglaise.

A1/3.1 Documents constitutifs de la Montreal Tramways Company. - 1918-1934. - 4 cm de documents textuels.

La sous-série présente la charte et les règlements régissant les activités de la Montreal Tramways Company ainsi que les contrats qu'elle signait avec diverses municipalités de l'île de Montréal dans le but de leur fournir un service de transport en commun.

La sous-série contient deux volumes reliés, dont un est signé et l'autre gravé au nom d'un président de la Commission.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Tous les documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0151

A1/3.2 Etats financiers. - 1918-1951. - 7 cm de documents textuels.

La sous-série présente un ensemble de documents d'ordre financier et statistique, produits par la Commission, qui résument les principales activités comptables et les résultats d'exploitation du système de transport en commun de la Montreal Tramways Company.

La sous-série contient divers états comptables, des tableaux, des graphiques et de la correspondance.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

La plupart des documents sont en langue française.

A1/3.2.1 Comptes d'ordre. - 1947-1951. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier présente les comptes d'ordre mensuels de la Montreal Tramways Company, à partir de juillet 1947 jusqu'à avril 1951.

Le dossier contient quarante-six états de compte.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Tous les documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0151

A1/3.2,2 Prévisions budgétaires. - 1939-1950. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur les prévisions budgétaires effectuées par la Commission des tramways de Montréal à propos des activités de la Montreal Tramways Company pour la période mentionnée, à l'exception des prévisions de l'année 1940 qui sont manquantes.

Le dossier contient onze ensembles de feuilles d'état brochées.

Titre basé sur le contenu du dossier.

La plupart des documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0151

A1/3.2,3 Valeur comptable aux livres et résultats d'exploitation. - 1940-1951. - 2 cm de documents textuels.

Le dossier présente la valeur comptable aux livres de tous les actifs de la Montreal Tramways Company ainsi que ses résultats d'exploitation, ventilés par type de véhicule et par aire de service. Les états des années 1943 et 1945 sont manquants.

Le dossier contient neuf ensembles de feuilles, séparés par des feuillets intercalaires à onglets.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Tous les documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0151

A1/3.2,4 Variations du compte capital. - 1918-1950. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur les changements apportés au compte capital de la Montreal Tramways Company, ventilés selon les postes budgétaires prévus au *Contrat entre la Cité et la Montreal Tramways Company*.

Le dossier contient des états, des tableaux, des graphiques et de la correspondance.

Titre basé sur le contenu du dossier.

La plupart des documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0151

A1/3.3 Inventaires. - 1918-1959. - 10 cm de documents textuels.

La sous-série contient des inventaires des propriétés immobilières et des voies de la Montreal Tramways Company. Il semble que ces renseignements aient été colligés afin de mieux administrer les clauses du *Contrat*.

La sous-série contient deux registres, comportant surtout des plans.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Tous les documents sont en langue anglaise.

A1/3.3,1 Property Book. - 1918-1951. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier présente les propriétés immobilières (garages, sous-stations, abris etc.) que détenaient la Montreal Tramways Company ainsi que leurs évaluations financières.

Le dossier contient un registre, comportant des plans et des tableaux.

Le document est en langue anglaise.

Contenant: 0152

A1/3.3,2 Track Book : Montreal Tramways Co. - 1918-1959. - 6 cm de documents textuels.

Le dossier présente l'ensemble du réseau de voies de tramways de la Montreal Tramways Company et précise les années d'installation, d'enlèvement ou d'enfouissement des voies.

Le dossier contient un registre comportant des «bleus».

Le document est abîmé.

Le document est en langue anglaise.

Contenant: 0153

**A1/3.4 Rapport de Paul Seurot sur un projet de métropolitain pour la Montreal Tramways Company.
- 1911-1929. - 1 cm de documents textuels. - 20 plans et dessins techniques.**

La sous-série présente un ensemble de documents relatifs à un projet de métropolitain proposé pour la Montreal Tramways Company par l'ingénieur en chef de la Commission des tramways de Montréal. La sous-série présente aussi des plans de la Toronto Transportation Commission.

La sous-série contient un rapport comportant des plans et diagrammes sur «bleus», des brochures ainsi que des plans sur «bleus».

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont abîmés.

La plupart des documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0151

**A1/4 Journaux, imprimés et documents cartographiques. - 1915-1949. - 3,18 m de documents textuels.
- 1 plan.**

A la troisième assemblée de la Commission des tramways de Montréal, tenue le 23 avril 1918, «le secrétaire reçoit également instructions d'acheter un scrap book [sic] pour recueillir les articles de journaux pouvant intéresser la Commission». Au moment du traitement du fonds, nous ne pouvons expliquer pourquoi la plus ancienne coupure de presse que nous ayons soit datée du 12 août 1919, soit 16 mois après les instructions données au secrétaire. En revanche, une note dactylographiée collée sur la dernière feuille de coupures du dossier A1/4.1.1,77 nous apprend que «Sur les instructions de M. Victor Cusson, président [de la Commission des tramways de Montréal], la compilation des articles de journaux est discontinuée à partir du 25 novembre 1942». En effet, à l'exception du dossier A1/4.1.3,2 qui lui seul ne provient pas du «versement Pharand», toutes les coupures de presse de la série sont antérieures au 25 novembre 1942, respectant ainsi la directive du président d'alors. Pour les documents des autres sous-séries, nous n'avons aucun renseignement administratif explicatif outre le fait qu'ils aient été produits par des membres de la direction de la Commission ou qu'ils portent une inscription relative à la Commission.

La série rassemble des documents principalement relatifs au transport en commun à Montréal et à l'étranger. Par le biais des coupures de journaux (plus spécifiquement celles de la période 1919-1942) et des diverses publications de la série, le contexte général de planification et d'exploitation du système de transport en commun à Montréal est ainsi fort bien documenté. De plus, de nombreux aspects socio-économiques ayant une incidence sur le transport en commun, telle la crise des années 1930, sont également présentés.

La série contient des coupures de journaux, des imprimés et un plan.

Titre basé sur le contenu de la série.

Sauf indication contraire, tous les documents de cette série proviennent d'une acquisition effectuée auprès de M. Jacques Pharand.

La série a été subdivisée en trois sous-séries:

A1/4.1 Coupures de journaux;

A1/4.2 Imprimés;

A1/4.3 Plan général de la Ville de Saint-Laurent.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Des photocopies de consultation ont été réalisées en 1995 pour la plupart des documents de cette série.

A1/4.1 Coupures de journaux. - 1919-1949 [surtout 1919-1942]. - 3,03 m de documents textuels.

A l'exception du dossier A1/4.1.3,2, tous les documents de cette sous-série étaient conservés par M. Jacques Pharand, qui les avaient lui-même acquis d'un tiers. La STCUM a acquis ces documents en 1993 et en 1994. Ces coupures de presse, collées sur des feuilles de papier, étaient conservées dans 48 spiculiers à couverture rigide. Pour favoriser la conservation à long terme et la consultation, les spiculiers ont été «désencaissés» et des photocopies de toutes les pages ont été réalisées en 1994 et en 1995. Les feuilles individuelles de ces spiculiers ont ensuite été placées en contenants sans acide, modifiant ainsi légèrement le découpage chronologique original (périodes plus brèves que dans les spiculiers). Par ailleurs, le classement chronologique thématique existant lors de l'acquisition a été conservé lors du traitement.

La sous-série présente un ensemble substantiel de coupures de journaux surtout reliées au transport en commun à Montréal. Au fil du traitement, nous avons constaté que les articles traitaient, entre autres, des thèmes suivants: tarification, accidents, expansion du réseau, transport souterrain, congestion de la circulation, améliorations technologiques, activités des employés et urbanisme. Certains documents traitent du transport en commun dans d'autres grandes villes canadiennes et étrangères. La liste des journaux recensés, présentée ci-dessous, n'est pas exhaustive, vu l'illisibilité de certaines inscriptions. Toutefois, nous pensons qu'elle représente la très grande majorité des titres de journaux recensés par la Commission des tramways de Montréal.

Liste des journaux recensés

The Atlantic City [?]
L'Attaque
L'Autorité
L'Autorité nouvelle
L'Avenir du Nord
*Le Bulletin de la Chambre de
Commerce*
Le Canada
Chambre de commerce
The Cleveland Plain Dealer
The Des Moines Capital
Le Devoir
Ere nouvelle
The Evening Graphic
The Financial Post
The Financial Times
The Gazette
The Globe
The Guardian / Le Gardien
The Herald
L'Illustration
L'Information
Jack Canuck
La Justice
Mail and Empire
Le Miroir
Le Monde ouvrier
The Monitor
The Montreal Daily Star
The Montreal Star
Montréal-Matin
The New-York Evening Post
The New-York Times
The Ottawa Journal
*Outremont and Distributor
News*
La Patrie
Le Petit Journal
The Philadelphia Daily News
La Presse
The Review
La Riposte
The Standard
The Toronto Daily Star
Le Tramway
The Wall Street Journal
The Weekly Examiner
The Winnipeg [?]

La sous-série contient des coupures de journaux et un cahier de coupures.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Sauf indication contraire, tous les documents de cette sous-série proviennent d'une acquisition effectuée auprès de M. Jacques Pharand.

La sous-série a été subdivisée en trois sous-sous-séries:

A1/4.1.1 Classement chronologique;

A1/4.1.2 Avis et annonces publiés par la Montreal Tramways Company;

A1/4.1.3 Autres coupures.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française

Des photocopies de consultation ont été réalisées en 1995 pour la plupart des documents de cette sous-série.

A1/4.1.1 Classement chronologique. - 1919-1942. - 2,76 m de documents textuels.

La sous-sous-série présente un ensemble de coupures de journaux portant majoritairement sur le transport en commun à Montréal. Par ailleurs, un grand nombre de coupures de journaux provient du Canada et des États-Unis et fait allusion au transport en commun partout à travers le monde.

La sous-sous-série contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Tous les documents de cette sous-sous-série proviennent d'une acquisition effectuée auprès de M. Jacques Pharand.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Pour tous les documents de cette sous-sous-série, la Division gestion de l'information a réalisé des photocopies de consultation en 1995.

A1/4.1.1,1 12 août 1919 - 11 août 1920. - 1919-1920. - 2 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0154

A1/4.1.1,2 11 août 1920 - 16 avril 1921. - 1920-1921. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0155

A1/4.1.1,3 16 avril - 24 septembre 1921. - 1921. - 4,5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0156

A1/4.1.1,4 26 septembre 1921 - 24 mai 1922. - 1921-1922. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0157

A1/4.1.1,5 19 décembre 1922 - 15 mars 1923. - 1922-1923. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0158

A1/4.1.1,6 2 avril - 6 juillet 1923. - 1923. - 4,5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0159

A1/4.1.1,7 6 juillet - 20 décembre 1923. - 1923. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0160

A1/4.1.1,8 19 décembre 1923 - 21 juin 1924. - 1923-1924. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0161

A1/4.1.1,9 20 juin - 19 décembre 1924. - 1924. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0162

A1/4.1.1,10 19 novembre 1924 - 29 avril 1925. - 1924-1925. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0163

A1/4.1.1,11 30 avril - 2 juillet 1925. - 1925. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0164

A1/4.1.1,12 1^{er} juillet - 7 août 1925. - 1925. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0165

A1/4.1.1,13 7 août - 29 août 1925. - 1925. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0166

A1/4.1.1,14 29 août - 15 octobre 1925. - 1925. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0167

A1/4.1.1,15 15 octobre 1925 - 12 janvier 1926. - 1925-1926. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0168

A1/4.1.1,16 12 janvier - 15 février 1926. - 1926. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0169

A1/4.1.1,17 15 février - 29 mars 1926. - 1926. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0170

A1/4.1.1,18 27 mars - 26 avril 1926. - 1926. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0171

A1/4.1.1,19 23 avril - 30 juin 1926. - 1926. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0172

A1/4.1.1,20 30 juin - 24 septembre 1926. - 1926. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0173

A1/4.1.1,21 23 septembre - 16 novembre 1926. - 1926. - 4,5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0174

A1/4.1.1,22 16 novembre - 28 décembre 1926. - 1926. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0175

A1/4.1.1,23 3 janvier - 7 mars 1927. - 1927. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0176

A1/4.1.1,24 5 mars - 4 mai 1927. - 1927. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0177

A1/4.1.1,25 3 mai - 19 août 1927. - 1927. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0178

A1/4.1.1,26 18 août - 11 octobre 1927. - 1927. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0179

A1/4.1.1,27 11 octobre - 12 novembre 1927. - 1927. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0180

A1/4.1.1,28 12 novembre - 30 novembre 1927. - 1927. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0181

A1/4.1.1,29 27 novembre 1927 - 14 janvier 1928. - 1927-1928. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0182

A1/4.1.1,30 13 janvier - 24 mars 1928. - 1928. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0183

A1/4.1.1,31 8 mars - 21 juillet 1928. - 1928. - 5 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0184

A1/4.1.1,32 21 juillet - 9 octobre 1928. - 1928. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0185

A1/4.1.1,33 9 octobre - 4 décembre 1928. - 1928. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0186

A1/4.1.1,34 4 décembre 1928 - 31 janvier 1929. - 1928-1929. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0187

A1/4.1.1,35 30 août - 8 octobre 1929. - 1929. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0188

A1/4.1.1,36 9 octobre - 19 novembre 1929. - 1929. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0189

A1/4.1.1,37 21 janvier - 18 février 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0190

A14.1.1,38 17 février - 20 mars 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est abîmé.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0191

A1/4.1.1,39 20 mars - 16 mai 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0192

A1/4.1.1,40 16 mai - 26 juin 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0193

A1/4.1.1,41 26 juin - 15 août 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0194

A1/4.1.1,42 15 août - 27 août 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0195

A1/4.1.1,43 26 août 1930 - 14 avril 1935. - 1930-1935. - 8 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0196

A1/4.1.1,44 26 août - 6 septembre 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0197

A1/4.1.1,45 6 septembre - 29 septembre 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0198

A1/4.1.1,46 29 septembre - 10 novembre 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0199

A1/4.1.1,47 10 novembre - 9 décembre 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0201

A1/4.1.1,48 13 février - 30 décembre 1930. - 1930. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0202

A1/4.1.1,49 30 décembre - 29 janvier 1931. - 1930-1931. - 4 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0203

A1/4.1.1,50 29 janvier - 24 février 1931. - 1931. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0204

A1/4.1.1,51 24 février - 23 mars 1931. - 1931. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0205

A1/4.1.1,52 23 mars - 27 avril 1931. - 1931. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0206

A1/4.1.1,53 27 février - 10 juin 1931. - 1931. - 2,5 de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0207

A1/4.1.1,54 10 juin - 22 sept 1931. - 1931. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0208

A1/4.1.1,55 22 septembre - 30 octobre 1931. - 1931. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0209

A1/4.1.1,56 30 octobre 1931 - 14 janvier 1932. - 1931-1932. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0210

A1/4.1.1,57 14 janvier - 3 mars 1932. - 1932. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0211

A1/4.1.1,58 10 mars 1932 - 12 janvier 1933. - 1932-1933. - 2 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0212

A1/4.1.1,59 10 mars 1933 - 17 janvier 1934. - 1933-1934. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0213

A1/4.1.1,60 7 mars 1933 - 12 janvier 1934. - 1932-1934. - 2 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0214

A1/4.1.1,61 4 mars 1932 - 5 juillet 1934. - 1932-1934. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0215

A1/4.1.1,62 6 juillet 1934 - 19 juin 1935. - 1934-1935. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0216

A1/4.1.1,63 19 juin 1935 - 12 décembre 1936. - 1935-1936. - 4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0217

A1/4.1.1,64 4 novembre 1936 - 14 janvier 1938. - 1936-1938-4 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0218

A1/4.1.1,65 12 janvier - 23 juillet 1938. - 1938. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0219

A1/4.1.1,66 22 juillet 1938 - 2 février 1939. - 1938-1939. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0220

A1/4.1.1,67 2 février - 21 juin 1939. - 1939. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.

Contenant: 0221

A1/4.1.1,68 21 juin - 23 novembre 1939. - 1939. - 3 cm de documents textuels.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0222

A1/4.1.1,69 23 novembre 1939 - 28 août 1940. - 1939-1940. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0223

A1/4.1.1,70 28 août 1940 - 20 mars 1941. - 1940-1941. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0224

A1/4.1.1,71 20 mars - 26 août 1941. - 1941. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0225

A1/4.1.1,72 26 août - 1^{er} décembre 1941. - 1941. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0226

A1/4.1.1,73 2 décembre 1941 - 27 février 1942. - 1941-1942. - 4 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0227

A1/4.1.1,74 27 février - 25 avril 1942. - 1942. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0228

A1/4.1.1,75 27 avril - 23 juillet 1942. - 1942. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0229

A1/4.1.1,76 23 juillet - 14 novembre 1942. - 1942. - 3 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0230

A1/4.1.1,77 14 novembre - 25 novembre 1942. - 1942. - 1 cm de documents textuels.
Titre basé sur le contenu du dossier.
Les documents sont en langue anglaise et en langue française.
Contenant: 0231

A1/4.1.2 Avis et annonces publiés par la Montreal Tramways Company. - 1925-1942. - 20 cm de documents textuels.

La sous-sous-série présente un ensemble de coupures de journaux portant sur divers avis et annonces publiés dans les journaux de Montréal afin d'avertir le public de certains changements apportés au réseau de la Montréal Tramways Company ou d'en promouvoir l'utilisation.

La sous-sous-série contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu de la sous-sous-série.

Tous les documents de cette sous-sous-série proviennent d'une acquisition effectuée auprès de M. Jacques Pharand.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Pour tous les documents de cette sous-sous-série, la Division gestion de l'information a réalisé des photocopies de consultation en 1995.

A1/4.1.2,1 Avis divers. - 1925. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0232

A1/4.1.2,2 Avis divers. - 1926. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0233

A1/4.1.2,3 Avis divers. - 1926-1928. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0234

A1/4.1.2,4 Avis divers. - 1928-1930. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0235

A1/4.1.2,5 Avis divers. - 1930-1937. - 4 cm de documents textuels.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0236

A1/4.1.2,6 Avis divers. - 1937-1939. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0237

A1/4.1.2,7 Avis divers. - 1939-1942. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0238

A1/4.1.3 Autres coupures. - 1921-1949. - 7 cm de documents textuels.

La sous-sous-série porte principalement sur divers sujets relatifs au transport en commun à Montréal, dont un projet de métropolitain.

La sous-sous-série contient des coupures de presse et un cahier.

Sauf indication contraire, tous les documents de cette sous-sous-série proviennent d'une acquisition effectuée auprès de M. Jacques Pharand.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Sauf indication contraire, la Division gestion de l'information a réalisé des photocopies de consultation en 1995 pour tous les documents de cette sous-sous-série.

A1/4.1.3,1 La question des «tramways souterrains». - 1929-1933. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur divers projets et débats relatifs au transport en commun par voie souterraine à Montréal.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0239

A1/4.1.3,2 Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways. - 1949. - 1 cm de documents textuels.
Le dossier présente des coupures relatives aux dernières séances du Tribunal d'arbitrage présidé par le juge Thomas Tremblay.

Le dossier contient des coupures de journaux reliées en un cahier.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Ce dossier provient de la Division gestion de l'information

Quelques documents sont en langue anglaise.

Les coupures de journaux n'ont pas été photocopiées.

Contenant: 0151

A1/4.1.3,3 Régionalisation du tramway à Toronto. - 1921-1922. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur la transformation du tramway dans la région du Toronto métropolitain et son exploitation par la Ontario Hydro-Electric Commission, tel que rapporté principalement par le journal torontois *Mail and Empire*.

Le dossier contient des coupures de journaux.

Titre basé sur le contenu du dossier.

La plupart des documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0240

A1/4.2 Imprimés. - 1918-1949. - 15 cm de documents textuels.

La sous-série présente des documents relatifs à des conférences portant sur le transport en commun à Montréal, sur le Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways à Montréal ainsi que sur le contrat entre la Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal.

La sous-sous-série contient des brochures et des cahiers.

Titre basé sur le contenu de la sous-série.

Quelques documents sont en langue anglaise.

A1/4.2,1 Conférences. - 1927-1936. - 3 cm de documents textuels.

Le dossier présente cinq conférences données par Mm. Saint-Cyr et Duperron, respectivement président et ingénieur en chef de la Commission des tramways de Montréal.

Le dossier contient sept brochures et un cahier.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont en langue anglaise.

Le dossier contient des exemplaires en langue française et en langue anglaise de trois conférences.

Contenant: 0151

A1/4.2,2 Mémoire de la Compagnie des tramways de Montréal. - 1949. - 2,75 cm de documents textuels.

Le dossier présente le document que la Compagnie des tramways de Montréal déposait lors du Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways. Le document porte la signature de Jules Archambault, ingénieur en chef de la Commission des tramways de Montréal, chargée de superviser les activités de la Compagnie des tramways de Montréal.

Le dossier contient deux brochures.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Contenant: 0151

A1/4.2,3 Mémoire sur le contrat intervenu entre la Cité de Montréal et «La Compagnie des tramways de Montréal» et ratifié par la loi 8, George V. chapitre 84. - 1937-1950. - 2 cm de documents textuels.

Le dossier présente trois versions d'un même mémoire relatif au contrat mentionné au titre.

Le dossier contient deux brochures et deux cahiers.

Les documents sont en langue anglaise et en langue française

Le dossier contient un exemplaire en langue française et en langue anglaise d'une même version.

Contenant: 0151

A1/4.2,4 Rapport de la Commission des tramways sur le contrat passé le 28 janvier 1918 entre la Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal. - 1919. - 2 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur le rapport que produisait la Commission des tramways (organisme prédécesseur de la Commission des tramways de Montréal) et qui précise le contexte d'élaboration du *Contrat entre la Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal*.

Le dossier contient une brochure et un cahier.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Les documents sont en langue française et en langue anglaise.

Contenant: 0151

A1/4.2,5 Règles de pratique de la Commission des tramways de Montréal = Rules of practice of the Montreal Tramways Commission. - 1918. - ,25 cm de documents textuels.

Le dossier présente les règles de pratique qui régissaient le fonctionnement de la Commission des tramways de Montréal, notamment dans ses échanges avec le public.

Le dossier contient une brochure.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le document est bilingue.

Contenant: 0151

A1/4.2,6 Charte de la Cité de Montréal. - 1924. - 5 cm de documents textuels.

Le dossier présente la charte de Montréal, sanctionnée en 1899, et ses amendements jusqu'en 1924.

Plusieurs annotations attestent l'utilisation du document.

Le dossier contient un volume.

Contenant: 0151

A1/4.3 Plan général de la ville de Saint-Laurent. - 1915. - 1 plan.

La sous-série présente une partie d'un circuit de tramways dans cette ville.

La sous-série contient un plan sur papier toile opaque.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Le plan est légèrement abîmé.

Contenant: 0241

A1/5 Correspondance. - 1918-1950. - 11 cm de documents textuels.

Selon les documents que nous avons traités dans la série A1/2 Direction et où la mention «Versé aux archives», à propos des lettres reçues, apparaît des centaines de fois, il aurait été normal de retrouver une volumineuse quantité de correspondance. Pour des raisons que nous ignorons au moment du traitement, le fonds ne contient qu'une infime quantité de dossiers de correspondance.

La série regroupe de la correspondance reliée à diverses décisions de la Commission des tramways de Montréal ainsi qu'à des représentations effectuées par des étudiants.

La série contient surtout de la correspondance et des extraits de procès-verbaux.

Titre basé sur le contenu de la série.

La plupart des documents sont en langue anglaise.

A1/5,1 Augmentation des tarifs de 1948. - 1918-1948 [surtout 1937-1948]. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur des études qui ont mené à la recommandation de la Commission des tramways de Montréal de hausser les tarifs de la Montreal Tramways Company en 1948.

Le dossier contient de la correspondance, des études, des rapports annuels et des états financiers.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Tous les documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0242

A1/5,2 Ville de Montréal. - 1930-1932. - 1 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur les minutes d'une assemblée de la Commission des tramways de Montréal, dont copie est envoyée à la Ville de Montréal.

Le dossier contient de la correspondance, des extraits de procès-verbaux, des rapports annuels et deux plans sur ozalide attachés

Titre basé sur le contenu du dossier.

La plupart des documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0242

A1/5,3 Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways. - 1918-1948. - 7 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur des preuves qui semblent avoir été déposées par la Commission des tramways de Montréal lors du Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways. Les preuves sont numérotées «T1» à «T68».

Le dossier contient de la correspondance, des états financiers, des bons de commande de travail et des tableaux comparatifs. Les pièces sont séparées par des feuillets intercalaires à onglets, numérotés selon la preuve. Certains feuillets ne contiennent pas de pièces.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Quelques documents sont abîmés.

Les documents sont en langue française et en langue anglaise.

Contenant: 0242

A1/5,4 Pétitions d'étudiants. - 1950. - 2 cm de documents textuels.

Le dossier porte sur des pétitions adressées à la Commission des tramways de Montréal par des étudiants de quatre institutions collégiales et universitaires anglophones réclamant des tarifs réduits.

Le dossier contient quatre cahiers de pétitions.

Titre basé sur le contenu du dossier.

Tous les documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0242

A2/
Verchères, Chambly
and Laprairie
Tramways Company

A2 Fonds de la Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company. - 1917-1937. - 5 cm de documents textuels.

Histoire administrative

La Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company est incorporée en 1916 par une loi du Parlement du Québec (6, George V, Chap. 77, sanctionnée le 16 mars 1916). Les responsables de l'incorporation sont James W. Domville, Douglas Watson Ogilvie, Ernest Pitt, Edmond Ducharme et Léon Garneau. Plusieurs amendements sont par la suite apportés à sa charte. Ainsi, en 1921, à la suite des difficultés économiques qu'a amenées la Première Guerre mondiale, elle obtient un report de trois ans pour la construction de son réseau de tramways (11, George V, Chap. 138, sanctionné le 19 mars 1921). En 1924, les conditions économiques de la compagnie ne s'étant pas encore améliorées, elle obtient un nouveau report de trois ans pour réaliser son réseau de transport en commun par tramway (14, George V, Chap. 106, sanctionné le 15 mars 1924). Enfin, un dernier amendement, en plus de reporter à 1931 la réalisation du réseau, lui permet désormais de transporter des personnes et des marchandises par autobus et automobiles ainsi que de construire et exploiter divers garages destinés à la réparation et à la vente de véhicules automobiles (16, George V, Chap. 85, sanctionné le 11 mars 1926). Le 12 novembre 1930, les membres du conseil d'administration de la Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company vendent leurs actions aux membres du conseil d'administration de la Montreal Tramways Company. J.E. Hutcheson, K.B. Thornton, Patrick Dubee, D.E. Blair et H.E. Smith deviennent les nouveaux administrateurs de la Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company. Par la suite et jusqu'en 1937, année de la dernière inscription dans le livre des minutes, les administrateurs de la compagnie ne font qu'élire d'année en année un conseil d'administration pour approuver les minutes de l'année précédente. Ainsi, lorsque la charte arrive à échéance en 1931, les administrateurs ne la renouvellent pas et la compagnie ne commencera jamais les vastes projets que lui octroyait sa charte.

Le mandat original de la Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company prévoit la construction de voies simples ou doubles de tramways dans plusieurs municipalités de la Rive-Sud de Montréal, jusqu'à Chambly et Beloeil et en diverses villes voisines de la rivière Richelieu. A la suite des changements apportés à sa charte en 1931, elle élargit la gamme de services qu'elle peut proposer à ses passagers. La Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company est dirigée par un conseil d'administration d'«au moins trois personnes et d'au plus quinze». Le capital-actions de la compagnie est fixé à 500 000\$.

Historique de la conservation

Les documents de ce fonds étaient en possession du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information au moment où la classification et la description ont été effectuées.

Portée et contenu

Le fonds illustre les activités du conseil d'administration d'une entreprise de transport en commun sur la Rive-sud de Montréal dans la première moitié du XXe siècle. Au cours de ses années d'activités, l'entreprise n'a jamais commencé une quelconque partie de son mandat.

Le fonds se compose d'un seul document de gestion, soit le registre des minutes de l'entreprise.

Les notes

La Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company peut aussi être connue sous le nom de La Compagnie des tramways de Verchères, Chambly et Laprairie. Toutefois pour refléter le plus fidèlement possible les activités de la compagnie, comme en témoigne le document du fonds, nous avons conservé la raison sociale en langue anglaise.

Les documents du fonds de la Verchères, Chambly and Laprairie Tramways Company ont été produits entre 1917 et 1937, reflétant en cela la plupart des activités de la compagnie.

L'ensemble du fonds est généralement exempt de dégradation. Toutefois, certaines pages du registre sont abîmées.

Les documents de ce fonds proviennent du Secrétariat et contentieux, Division gestion de l'information, STCUM.

Le plan de classification a été réalisé après l'inventaire des documents.

Les documents sont en langue anglaise.

La consultation des documents se fera selon la directive *STCUM D 5.06 Consultation et utilisation des archives de la STCUM*.

Groupe de documents reliés

A la STCUM, on consultera aussi le fonds suivant:

S5/ Montreal Tramways Company.

Bibliographie sommaire

ARMSTRONG, Christopher; NELLES, H.V., *Monopoly's moment. The organization and regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto: University of Toronto, 1986, 393 pages.

BALL, Norman R. (sous la direction de), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal: Boréal; 1988, 351 pages. A lire particulièrement les chapitres «Le transport en commun dans les villes (Linteau, Paul-André) et «L'électricité» (Roos, Arnold).

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal: Boréal, 1992, 613 p.

STELTER, G.A.; ARTIBISE, A.F.J. (sous la direction de), *Power and place: Urban development in the North American context*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1986, 398 p.

A lire particulièrement le chapitre «Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto and Vancouver» (Armstrong, Christopher; Nelles, H.V.).

A2/1 Documents constitutifs et direction. - 1917-1937. - 5 cm de documents textuels.

Les règlements contenus dans le registre nous renseignent sur les droits et obligations des administrateurs de la compagnie. Parmi ces derniers, mentionnons les articles 1 (tenue des assemblées générales annuelles), 3 (établissement du conseil d'administration) et 6 (tâches du président, vice-président et directeur général) comme étant ceux avec lesquels il nous est apparu le plus facile de faire la correspondance entre un article spécifique et les activités consignées dans le registre. Par exemple, l'article 6 paragraphe 5 stipule que le «conseil d'administration pourra nommer un secrétaire qui assistera aux réunions du conseil [...], gardera un registre des minutes et avisera qui de droit des réunions ordinaires et spéciales» (traduction de l'auteur). Le document contenu dans cette série, par son existence même, atteste ainsi de la conformité des activités à un règlement en particulier. Autre exemple, les divers ordres du jour consignés dans le registre se conforment en tous points au paragraphe 12 de l'article 1. Enfin, les signatures fréquentes des 5 administrateurs ainsi que les avis d'achat d'actions des membres du conseil témoignent d'une bonne connaissance du paragraphe 1 de l'article 3.

La série présente les procès-verbaux de la Compagnie, ses règlements et un amendement à sa charte. Le registre témoigne entre autres des difficultés de la compagnie à commencer la construction de ses voies, vu «les présentes conditions financières résultant de la guerre [1914-1918]». Il témoigne également des changements de propriétaires de l'entreprise. Ainsi, les derniers sont-ils tous des membres de la direction de la Montreal Tramways Company.

La série contient un registre.

Titre basé sur le contenu de la série.

Le document est abîmé.

Les documents sont en langue anglaise.

Contenant: 0293

INDEXATION: NOTES EXPLICATIVES

L'indexation des fonds de ce répertoire a été réalisée à partir des renseignements contenus dans la zone du titre et dans la zone de description des documents et ce, pour tous les niveaux de description. Elle n'a porté que sur les noms propres.

Pour plusieurs entrées de l'index, l'utilisation de certains descripteurs, placés entre parenthèses, nous a permis d'apporter plus de précision à l'indexation, sans pour autant recourir à un système de renvois. Pour ces descripteurs, l'utilisation de la majuscule dénote une municipalité érigée en corporation municipale, alors que l'usage de la minuscule dénote simplement le territoire géographique.

Les titres de journaux sont présentés en caractères italiques.

En ce qui a trait aux noms des entreprises et organismes dont nous traitons ici les fonds, ainsi que pour la Montreal Tramways Company, nous n'avons pas indexé leurs raisons sociales officielles ni les autres appellations sous lesquelles elles ont été connues. A titre d'exemple, la Montreal City Passenger Railway Company a été connue sous les noms de:

- Compagnie du chemin de fer des passagers de la Cité de Montréal;
- Montreal Street Railway Company;
- Compagnie des chars urbains de Montréal;
- Compagnie des chemins de fer urbains de Montréal;
- Compagnie des p'tits chars;
- Compagnie des tramways.

Pour les renseignements de ce type, le lecteur consultera plutôt avec profit la zone de l'histoire administrative et la zone de notes de chacun des fonds.

Index onomastique**A**

Adams, Théodore, 4
Allan, H. Montagu, 107
Allard, Charles, 107
Amherst (rue), 9
Archambault, Jules, 120; 152
Archambault, Napoléon, 67
Archibald, John S., 119; 120
Armstrong, James, 67
Association canadienne d'histoire ferroviaire, 12; 54
Association mutuelle de bienfaisance de la Compagnie de chemin de fer urbain de Montréal, 8; 54; 84
Atlantic City [?], 143
Attaque, L', 143
Atwater (rue), 4
Augé, Olivier M., 87
Autorité nouvelle, L', 143
Autorité, L', 143
Avenir du Nord, L', 143

B

Back River (chemin), 73; 74
Ball, Georges, 87
Beaubien, Charles Philippe, 117
Beaubien, Louis, 50; 61; 67
Beaudry, Raymond, 120
Beaurivage (ville), 103
Béique, Paul A., 120
Bickerdike, Robert, 65
Bishop, W.I., 120
Blackwell, K.W., 107
Blair, D.E., 159
Bleury (rue), 6; 9
Board of Railway Commissioners for Canada, 67
Boivin, Irénée, 61
Boston, Harriet Lucy, 28
Bout-de-l'île (parc du), 83; 95
Bulletin de la Chambre de Commerce, Le, 143

C

Cadieux (rue), 95
Canada, Le, 143
Canning (rue), 5
Carbray, Félix, 87
Carter, John, 4; 20
Cartierville (ville), 51; 69; 73
Casgrain, Joseph Philippe Baby, 117
Cazavan, Marcel, 120
Centre (rue), 6
Chambly (comté), 103
Chambre de commerce, 143
Chateauguay and Northern Railway Company, 83; 95
Clark (rue), 6

Cleveland Plain Dealer, The, 143
Commission des services d'utilité publique du Québec, 118
Compagnie Larivière, 52
Corriveau, A.J., 51; 65
Côte Saint-Antoine (village), 4; 11
Côte Saint-Antoine (Ville), 26; 38
Côte Saint-Louis (village), 4; 29
Côte Saint-Luc (chemin de la), 73
Côte Saint-Paul (ville), 28; 34
Côte Sainte-Catherine (village), 4
Côte-des-Neiges (village), 51; 73
Côte-des-Neiges (ville), 74
Cotté (rue), 28
Cotté, Gabriel (succession), 28
Cousineau, Gervais, 67
Craig (emplacement), 34
Craig (rue), 5; 7; 9; 11
Craig (terminus), 27
Cusson, Victor, 120; 142

D

Davidson (remise), 96
Davidson (rue), 95
Décarie, Gervais, 68
Décarie, Jérémie L., 107
Décarie, Zotique, 68
Delisle, Nowlan, 95
Department of Railways and Canals, 68
Des Moines Capital, The, 143
Desmarteau, Martial B., 87
Devoir, Le, 143
Dominion Bridge Company, 68
Dominion Cotton Mills Limited, 95
Domville, James W., 159
Dow, William, 4; 20
Dubee, Patrick, 159
Ducharme, Edmond, 159
Dufresne, J. Moïse, 61
Duperron, Arthur, 120; 152
Dupuis, J. Narcisse, 87
Duval, Etienne, 120

E

Easton, Alexander, 5; 20; 41
Ere nouvelle, 143
Ethier, Philippe, 28
Evening Graphic, The, 143
Everett, H.A., 9

F

Financial Post, The, 143
Financial Times, The, 143
Finley, W.C., 11
Forget, Louis-Joseph, 9; 11; 52; 54; 68; 104; 107
Forsyth (rue), 95
Fulford (rue), 5

G

Galibert, Paul, 107
Galt, Alexander Tilloch, 28
Garneau, Léon, 159
Garth, Charles, 61
Gazette, The, 143
Geddes, Charles, 6; 8
Généreux, Esprit A., 61
Globe, The, 143
Gohier, Edouard, 69
Gosselin, Philomène Pamela, 68
Graham, Dugald, 61
Guardian / Le Gardien, The, 143

H

Hannan, John I., 61
Harbour Commissionners of Montreal, 41
Havre (rue du), 4; 5
Henderson Station, 74
Henshaw, Frederick, 107
Herald, The, 143
Herdt, L.A., 117; 119; 120
Hochelaga (centrale), 41
Hochelaga (comté), 103; 111; 113
Hochelaga (emplacement), 34; 111
Hochelaga (quartier), 40; 83; 87; 111
Hochelaga (rue), 8
Hochelaga (village), 4
Hogan, Henry, 51; 61
Holgate, Henry, 73
Hopper, W.H., 41
Hôtel de Ville (rue), 11; 84; 95
Hurteau, N. Arthur, 87
Hutcheson, J.E., 159

I

Ile Bizard, 40
Illustration, L', 143
Information, L', 143

J

J.G. Brill Company, 52
Jack Canuck, 143
Jacques-Cartier (comté), 103; 111
Joseph, Jesse, 8; 9
Justice, La, 143

L

Lachine (canal), 4; 6
Lachine (Ville), 65
Lapierre, A. H., 117
Laprairie (comté), 103
Larche, Aldéric, 69
LaSalle (rue), 83
LaSalle (ville), 75
Laurendeau, Charles, 117
Laval (comté), 103; 111
Lecompte, Evariste, 87

Lemire, Gérard, 120
Longue-Pointe (ville), 103

M

Macdonald, William, 4; 20
MacDuffie, Rufus, 107
Mackenzie, William, 9
Mail and Empire, 143; 151
Maisonneuve (municipalité), 11; 83
Masson, Louis Eustache, 28
Mc Connell, J.W., 11
McCulloch, Andrew A., 61
McDonald, D., 11
McDonald, Duncan, 61
McGee, Daniel, 69
McGee, Patrick, 69
McGill (rue), 5
McLaurin (succession), 41
McLaurin, Constance Ann Dunlop, 29
Meredith, Henry Vincent, 69
Miroir, Le, 143
Molson, John, 4
Molson, William, 4; 20
Monde ouvrier, Le, 143
Monitor, The, 143
Mont-Royal (parc du), 50; 51
Mont-Royal (rue), 9; 74
Montréal (Comité des chemins de la Ville de), 4
Montréal (Conseil de ville), 4; 7; 50
Montréal (île de), 75
Montréal (Ville), 3; 9; 20; 27; 32; 38; 84; 95; 155
Montréal (ville), 4; 50
Montreal and Champlain Railroad Company, 4
Montreal Daily Star, The, 143
Montreal Elevated Railway Company, 38
Montreal Omnibus and Transfer Company, 7
Montreal Omnibus Company, 7
Montreal Star, The, 143
Montréal-Matin, 143
Moreau (remise), 96
Moreau (rue), 95
Mullins (rue), 6
Musée ferroviaire canadien, 12; 54

N

New-York Evening Post, The, 143
New-York Times, The, 143
Normand, Télesphore E., 87
Notre-Dame (rue), 5; 6; 7; 51; 104
Notre-Dame-de-Grâce (Ville), 66
Notre-Dame-de-Grâce (ville), 51; 73; 74

O

O'Brien, James, 61
Ogilvie, Douglas Watson, 159
Ontario (rue), 6; 9; 95
Ontario Hydro-Electric Commission, 151

Ostell, John, 4; 20
Ottawa Journal, The, 143
Outremont (Ville), 11; 27
Outremont (ville), 51; 74; 75
Outremont and Distributor News, 143

P

Papineau (rue), 5
Parc (rue du), 9; 74
Parker, William, 4
Patrie, La, 143
Penton, F.L., 8
Perreault, Maurice, 61
Petit Journal, Le, 143
Philadelphia Daily News, The, 143
Phillips, William E., 4; 20
Pierce, Charles S., 4
Pitt, Ernest, 159
Place d'Armes, 5
Pointe-aux-Trembles (centrale de), 95
Pointe-aux-Trembles (ville), 11; 51; 87; 95
Presse, La, 143
Puyjalon, Henry de, 87

R

Rachel (rue), 9
Religieuses hospitalières de l'Hôtel-Dieu de Montréal, 41
Review, The, 143
Rielle, Jos, 113
Riposte, La, 143
Rivière des Prairies, 51; 73; 74
Robert, E.A., 11; 54; 85; 104
Ross, W.G., 11; 107
Royal Electric Company, 10
Ryan, Thomas, 4; 20

S

Saint-Antoine (rue), 5
Saint-Cyr, Joseph F., 119; 120; 152
Saint-Denis (emplacement), 34
Saint-Denis (rue), 6; 9; 29; 51
Saint-Denis Land Company, 29
Saint-Dominique (rue), 6
Saint-Gabriel (quartier), 40
Saint-Henri (emplacement), 34; 41
Saint-Henri (garage), 27
Saint-Henri (ville), 28; 51
Saint-Jacques (rue), 5; 6
Saint-Jean Baptiste (quartier), 40
Saint-Jean Baptiste (village), 4
Saint-Laurent (fleuve), 6
Saint-Laurent (paroisse), 74
Saint-Laurent (quartier), 29
Saint-Laurent (rue), 6; 9
Saint-Laurent (Ville), 66
Saint-Laurent (ville), 51; 69; 152
Saint-Léonard de Port-Maurice (ville), 51

Saint-Léonard-de-Port-Maurice (Ville), 66
Saint-Louis du Mile-End (village), 6; 11; 51; 74
Saint-Norbert (rue), 95; 96
Saint-Raymond (rue), 104
Sainte-Catherine (rue), 6; 7; 51
Sainte-Cunégonde (Ville), 38
Sainte-Geneviève (Ville), 66
Sainte-Geneviève (ville), 51
Sault-au-Récollet (Ville), 66
Sault-au-Récollet (ville), 51; 74
Savoie, J.-A., 120
Seurot, Paul, 120; 138
Shamrock Amateur Athletic Association, 70
Shawinigan Water and Power Company, 29
Sherbrooke (rue), 4; 9; 74
Simpson, Sir George, 4
Smith, H.E., 159
Soulanges (comté), 103; 111
St-Laurent (paroisse), 73
Standard, The, 143
Stevenson, Archibald W., 117; 120

T

Terrebonne (comté), 103; 111
Thibaudeau, J.R., 10
Thibaudeau, Rosaire, 61
Thomson, Johnston, 20
Thornton, K.B., 159
Toronto (régionalisation du tramway à), 151
Toronto Daily Star, The, 143
Tramway, Le, 143
Tremblay, Thomas, 12; 151
Tribunal d'arbitrage sur la question des tramways, 151; 152; 155

U

Upper Lachine Road (chemin), 6

V

Valois (garage), 95
Verdun (Ville), 11
Verville, Alphonse, 117
Villeneuve, Joseph Octave, 61
Vitré (rue), 28

W

Walker, William Simpson, 70
Wall Street Journal, The, 143
Weekly Examiner, The, 143
Weil, Aron, 107
Wellington (rue), 6
Westmount (Ville), 11; 27
William (centrale de la rue), 10; 33
Williams, W.S., 51
Wilson, F. Howard, 11
Wilson, J.M., 11
Winnipeg [?], The, 143