

Les Services Urbains Sous Surveillance Politique : le pouvoir municipal et l'établissement du service de transport en commun à Montréal, 1860–1880

Dany Fougères

Volume 26, Number 1, October 1997

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1016662ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1016662ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)

1918-5138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Fougères, D. (1997). Les Services Urbains Sous Surveillance Politique : le pouvoir municipal et l'établissement du service de transport en commun à Montréal, 1860–1880. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 26(1), 18–31. <https://doi.org/10.7202/1016662ar>

Article abstract

This article offers an analysis of the normative framework in which Montreal's urban transit system was put in place and administered between 1860 and 1880. Using legal documents sanctioned by Municipal Counsel and colonial legislators, it addresses the conditions within which the Transit Corporation was set up and administered.

During the latter half of the 19th century, Montreal's urban infrastructure and services expanded at a rate equivalent to its urban growth. Because of the responsibilities given to the municipal administration through its Charter, City Council was mandated to administer all issues of local public interest. However, the expansion of infrastructure and services was characterized by a strong element of private enterprise. In this context, are companies that are public trustees free from all obligations and responsibilities towards public authority? How does municipal administration react in regards to this situation? Law and politics play an important role in the process of establishing private corporations of this sort within a municipality, and this cohabitation between public and private actors involves both routine and unique regulations.

Les Services Urbains Sous Surveillance Politique : Le pouvoir municipal et l'établissement du service de transport en commun à Montréal, 1860–1880

Dany Fougères

Résumé:

Cet article présente une analyse du cadre normatif dans lequel s'effectue l'implantation du service de transport en commun à Montréal entre 1860 et 1880. Nous abordons les conditions de mise en place et de fonctionnement de l'entreprise telles qu'elles sont déterminées dans les documents légaux sanctionnés par le Conseil municipal et les législateurs coloniaux.

À Montréal, dans la seconde moitié du 19^e siècle, les infrastructures et les services urbains se multiplient au rythme de la croissance urbaine. La loi donne à la Corporation municipale le mandat d'administrer, par le biais de son Conseil élu, tout ce qui est jugé d'intérêt local. La multiplication des infrastructures et des services est, quant à elle, marquée par la présence de l'entreprise privée. À l'intérieur de cette dynamique, les compagnies dépositaires de services sont-elles libres de toutes obligations ou redevances face au pouvoir local ? Comment la Corporation municipale réagit-elle ? Nous serons à même de démontrer que l'établissement de ce type d'entreprise à l'intérieur des limites de la ville constitue une aventure juridico-politique où les caractéristiques de la cohabitation public-privé sont, certaines habituelles, d'autres singulières.

Abstract:

This article offers an analysis of the normative framework in which Montreal's urban transit system was put in place and administered between 1860 and 1880. Using legal documents sanctioned by Municipal Council and colonial legislators, it addresses the conditions within which the Transit Corporation was set up and administered.

During the latter half of the 19th century, Montreal's urban infrastructure and services expanded at a rate equivalent to its urban growth. Because of the responsibilities given to the municipal administration through its Charter, City Council was mandated to administer all issues of local public interest. However, the expansion of infrastructure and services was characterized by a strong element of private enterprise. In this context, are companies that are public trustees free from all obligations and responsibilities towards public authority? How does municipal administration react in regards to this situation? Law and politics play an important role in the process of establishing private corporations of this sort within a municipality, and this cohabitation between public and private actors involves both routine and unique regulations.

Introduction

En septembre 1860, par une résolution de son Conseil, la Corporation municipale de Montréal autorise la Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal (CCFPCM), alors dirigée par les propriétaires de la Compagnie de chemin de fer de Montréal et Champlain, à poser ses rails à travers les rues de la cité¹. Cette décision est le point de départ d'une activité juridique importante et compte parmi les premiers jalons de la cohabitation, en sol urbain, entre une institution publique (la Corporation municipale) et un acteur issu du secteur privé (ici, la compagnie de transport). Cette cohabitation est encadrée par les amorces d'un droit d'association «moderne» qui se formalisera tout au long du 19^e siècle².

À l'époque, les techniques sur lesquelles s'appuie le service sont rudimentaires : l'été et l'automne, les voitures sont tirées sur rails par la force animale (chevaux); l'hiver, elles glissent sur des patins, et le printemps, à cause des rues boueuses, elles se déplacent sur des roues, comme les charrettes et autres véhicules de l'époque (figures 1 et 2). Dès ses premières années, le service connaît un certain succès, mais il faudra attendre l'utilisation de l'électricité comme force motrice dans les années 1890 pour le voir prendre un essor très important³. Ce processus est similaire, dans ses grandes lignes, à celui qu'ont connu les autres grandes villes nord-américaines. Mais, qu'il s'agisse de Montréal ou d'ailleurs au Canada et aux États-Unis, la période d'établissement du service est assez peu connue⁴, les historiens ayant surtout privilégié l'époque où ont été introduits les tramways électriques⁵.

Depuis plus de vingt ans, l'historiographie canadienne et québécoise traitant des villes et du phénomène urbain au 19^e siècle s'est enrichie de plusieurs travaux consacrés, tantôt aux phénomènes d'industrialisation et d'urbanisation, tantôt aux conditions de vie des différentes classes et des divers groupes sociaux⁶. La construction des villes, le personnel politique, les promoteurs et constructeurs urbains, et bien d'autres thèmes encore, ont également été étudiés⁷. Mais le 19^e siècle urbain est aussi l'époque de la multiplication et de la généralisation des infrastructures et des services urbains (transport en commun, réseaux d'égout, d'adduction et de conduites d'eau, de gaz, d'électricité, de chaussées...) destinés à répondre aux besoins croissants des collectivités urbaines en pleine expansion.

Nous analysons ici, pour le cas du transport en commun, les conditions de mise en place et de fonctionnement de ce service (le chemin de fer urbain, selon l'appellation juridique de l'époque) lors de son apparition sur le territoire montréalais. Globalement, ces conditions auraient été sensiblement les mêmes qu'à Toronto à la même période⁸. Loin d'être entièrement laissées à la discrétion de la compagnie privée qui était le promoteur du service, ces conditions sont fixées par un corpus juridique sanctionné par le Conseil municipal et traduit sous une forme contractuelle. Prenant appui sur une analyse de ces documents légaux, le présent article vise à éclairer les condi-

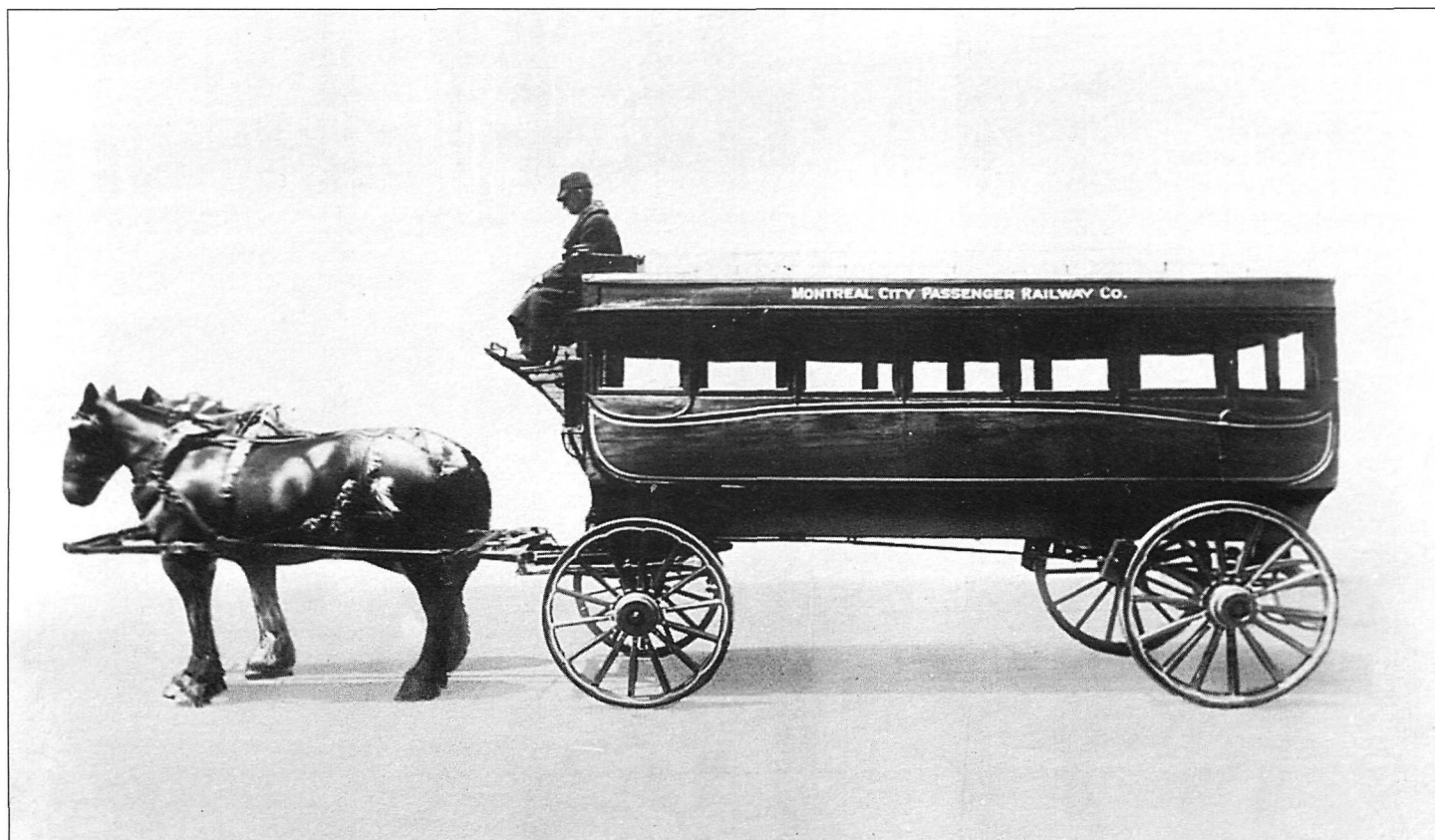


Figure 1: Voiture de printemps comme en témoigne l'utilisation des roues de charrette, 1861. Source: Division gestion de l'information (DGI), Société de transport de communauté urbaine de Montréal (STCUM), Fonds de la "Montreal Street Railway Company".

tions qui déterminent, au moins en partie, la cohabitation des acteurs publics et privés dans une sphère d'activité alors en pleine expansion, les infrastructures et les services urbains. Par le fait même, nous entrons dans un champ de connaissance historique peu exploré au Canada et au Québec, celui du déploiement juridique, dans les villes, des compagnies privées de services urbains.

Cette analyse nous permet de retracer les premières expériences contemporaines de cohabitation public-privé dans la desserte d'infrastructures et de services. Cet examen est d'autant plus intéressant aujourd'hui que ces questions retrouvent toute leur actualité avec la multiplication des propositions de privatisation un peu partout au pays. Enfin, par les interrogations qu'il soulève, cet exercice questionne directement le pouvoir municipal, à la lumière des contraintes et des possibilités liées au cadre légal qui lui est fixé par le gouvernement supérieur. Il questionne aussi, grâce à l'examen de ses pratiques en matière de réglementations, l'appropriation effective de ce cadre légal par le pouvoir municipal.

L'analyse que nous proposons s'inscrit dans une suite de travaux sur l'histoire des infrastructures et des services urbains.

Au Canada, ce courant d'histoire urbaine a connu une avancée remarquable avec la publication de l'ouvrage de C. Armstrong et H. V. Nelles, *Monopoly's Moment*⁹, en 1986, et celle d'un ouvrage collectif dirigé par N. R. Ball, en 1988¹⁰. Aux États-Unis, les synthèses de J. A. Tarr¹¹, E. P. Moehring¹² et B. Seely¹³, entre autres, ainsi que les monographies de N. M. Blake¹⁴ et de T. P. Hughes¹⁵ sur l'eau et l'électricité ont largement contribué à ouvrir ce domaine de connaissance. Pour l'Europe, les travaux de G. Dupuy¹⁶, J. A. Tarr et G. Dupuy¹⁷ et F. Caron et al.¹⁸ sont d'un apport majeur.

Dans l'ensemble, ces travaux nous apprennent que les infrastructures et les services constituent un univers complexe, aux multiples composantes, marqué par une pluralité d'acteurs et de facteurs. Non seulement leurs caractéristiques sont marquées par les interactions entre les acteurs, mais elles varient aussi en fonction de l'espace et du temps. En somme, l'historicité des infrastructures et des services urbains se lit à l'intérieur d'un «espace de négociation spécifique», à la jonction du social (dans son acception la plus large) et du géo-technique¹⁹.

Par ailleurs, les infrastructures et les services urbains sont souvent l'objet d'analyses à caractère essentiellement thématique :



Figure 2: *L'hiver, les voitures glissent sur des patins, 1861. Source: DGI, STCUM, Fonds de la "Montreal Street Railway Company."*

on en étudie les potentialités technico-économiques²⁰, les aspects anthropologiques²¹, les effets structurants sur l'espace²² et, comme c'est le cas ici, les dimensions juridiques²³. Souvent délaissée, l'histoire juridico-politique des services urbains n'en demeure pas moins importante car elle attire l'attention sur le cadre à l'intérieur duquel agiront par la suite les acteurs directement liés aux services. Autrement dit, l'examen du cadre juridique permet la mise au jour d'un ensemble de règles qui gouvernent le jeu des acteurs, rendant possibles certaines options et en interdisant d'autres. Enfin, l'étude des dimensions juridiques a ceci de particulier qu'elle nous conduit directement à la corporation municipale et à un examen de ses pouvoirs et pratiques.

En effet, comme l'indiquent clairement les travaux de J.-F. Auby²⁴ et de D. Lorrain²⁵ sur l'expérience européenne et ceux de C. Jacobson²⁶, M. Ogle²⁷ et R. M. Stein²⁸ sur les États-Unis, s'interroger sur l'implantation et la généralisation des infrastructures et des services urbains, c'est en même temps s'interroger sur l'institution locale, la corporation municipale, qui est manda-

taire du pouvoir public à l'échelle locale; non que celle-ci ait d'entrée de jeu occupé tout l'espace disponible dans ce champ d'activité ou exercé un pouvoir sans partage, mais parce qu'elle s'est manifestée, de façon plus ou moins marquée selon l'infrastructure, lors de la mise en place de ces dernière. C'est pourquoi, avant de s'attarder sur le cas du transport en commun, on doit consacrer quelques lignes à cet acteur central qu'est la corporation municipale.

La Corporation municipale

La période 1840–1880 est significative pour l'histoire de la Corporation municipale de Montréal et plus largement pour toutes les corporations municipales de la future province de Québec. D'une part, on assiste à la mise en place d'une législation municipale générale dont l'objectif est d'encadrer les activités des municipalités non constituées en corporation par des lois particulières²⁹. Mais la pratique législative du pouvoir colonial ne se limite pas à ce type plutôt impersonnel d'incorporation. En fait, elle accorde également l'existence corporative à certaines villes par l'adop-

tion de lois particulières. Elle l'avait d'ailleurs fait auparavant pour les villes de Montréal et de Québec³⁰. Et en 1840, ces deux villes reçoivent chacune une loi d'incorporation permanente³¹.

La constitution de municipalités en corporations est synonyme de la mise en place de corps politiques subalternes au parlement colonial, voués à la gestion des tâches et des préoccupations jugées d'intérêt purement local. La corporation municipale se veut donc un corps politique intermédiaire se situant entre l'État (le pouvoir supérieur) et l'individu et la propriété privée localisés à l'intérieur d'un espace territorial délimité. Elle tire en partie sa légitimité d'un désir d'aménagement du pouvoir politique «intérieur»³².

Les dispositions contenues dans la loi d'incorporation de Montréal indiquent que la Corporation municipale est investie de pouvoirs politiques voués à la cause des intérêts collectifs spécifiquement locaux. Dans la zone administrée par le pouvoir politique local, chaque activité est soumise à une réglementation adoptée par les dirigeants en place : on pourrait parler de lois publiques partiellement autonomes³³. La Corporation municipale exerce et impose, sur son territoire, un pouvoir réglementaire dont les visées, tantôt répressives et contraignantes, tantôt permissives, sont orientées vers la gestion d'une communauté. La propriété privée³⁴ et l'individu³⁵, l'activité économique et commerciale³⁶, l'occupation, la formation et la définition de l'espace³⁷, la protection, et tout ce qui a trait à la commodité et au bien-être de l'ensemble de la population³⁸ sont de l'intérêt du gouvernement municipal.

Par le biais de sa réglementation, la Corporation impose des droits et des cotisations sur les propriétés réelles et personnelles et sur les propriétaires et locataires, des droits sur les ventes par encan, sur les aubergistes, les regrattiers, les colporteurs et les petits marchands³⁹. La Corporation a aussi le pouvoir de passer des règlements pour l'amélioration, la salubrité, la santé, l'économie intérieure et la gouverne de la municipalité⁴⁰, pour imposer des droits sur les spectacles et les lieux de divertissements ainsi que sur les propriétaires de chevaux et de chiens, de voitures de «plaisir» et de louage et sur les commerçants en gros ou au détail⁴¹.

Enfin, la Corporation peut également compter sur un large appareil de surveillance comprenant une force policière puis des inspecteurs et des gardiens municipaux. Montréal dispose également d'une cour de justice municipale⁴². Pour gérer les affaires quotidiennes de la ville, les législateurs accordent à la Corporation municipale le pouvoir de créer des comités échevinaux qui sont, comme le nom l'indique, composés d'élus municipaux⁴³. Au cours des années 1840 à 1880 apparaissent les comités permanents des chemins, de l'éclairage, de l'aqueduc, des finances, de l'Hôtel de ville, de l'incendie et de l'éclairage, des marchés, des parcs et traverses, de la santé, de la police. Le Conseil a également le pouvoir de créer des comités spéciaux pour traiter de questions particulières, et s'en prévaut, comme l'indique le nombre important de traces de cette activité laissées aux Archives municipales de Montréal.

L'ensemble du pouvoir réglementaire continuera à progresser de la sorte jusqu'à la fin de la période étudiée. Les quelques domaines de réglementation que nous avons présentés, sans constituer une liste exhaustive, montrent tout de même la diversité de la réglementation municipale et les proportions qu'elle peut prendre. Les travaux de certains chercheurs, dont P.-A. Linteau⁴⁴, J.-P. Collin⁴⁵ et J.-C. Robert⁴⁶, ont par ailleurs permis de mesurer l'importance effective de la réglementation dans la région montréalaise. Cela dit, si l'analyse des implications de la réglementation (et, par le fait même, de son respect) reste à faire pour une bonne part, on pressent déjà l'importance des outils juridiques mis à la disposition de la Corporation municipale au 19^e siècle.

Le chemin de fer urbain sur la «voie» tracée par le pouvoir municipal

Dès l'incorporation de Montréal, en 1840, les infrastructures et les services urbains existant dans la ville et stipulés dans la loi sont déclarés d'intérêt local et de responsabilité locale. Il en est de même pour ceux qui apparaissent au fil des ans, que la loi municipale intègre. La Corporation municipale se voit ainsi octroyer les pouvoirs nécessaires à l'accomplissement de sa tâche : la mise en place des infrastructures et des services à l'intérieur des limites municipales et leur utilisation quotidienne. Et l'activité de la Corporation municipale, conformément aux dispositions de sa loi d'incorporation, dépasse dans plusieurs cas l'assentiment et l'autorisation. Elle a le pouvoir de décider qui aura la charge quotidienne de l'infrastructure et du service : soit elle-même, soit une compagnie ou un individu à qui elle octroie une licence ou une permission. Dans le cas du service de transport en commun, la compagnie doit verser à la municipalité un montant de vingt dollars par an par voiture en service, et chaque voiture doit être numérotée⁴⁷. De plus, les voitures ne peuvent servir qu'au transport des passagers⁴⁸.

Pour tenir compte des caractères spécifiques de son nouveau partenaire (la compagnie de transport) et selon le profil juridique qui lui a été concédé par le pouvoir colonial, la Corporation municipale mettra en place un cadre normatif inspiré des particularités de fonctionnement et d'utilisation du service de transport ainsi que de ses caractéristiques physiques. La décision prise en faveur de la compagnie par le Conseil municipal conduit à une activité juridique qui se manifeste à deux niveaux.

Sur la scène municipale d'abord, les propriétaires de la CCFPCM ne peuvent passer outre à la sanction municipale pour établir un service de transport en commun (chemin de fer urbain) dans le territoire montréalais, ce qui les oblige à conclure une entente contractuelle avec la municipalité⁴⁹. Cette entente est la copie exacte du règlement no 265 adopté un an plus tôt, le 12 septembre 1860, par le Conseil municipal; elle acquiert ainsi le statut de cadre normatif. Mais en aval de cette activité légale, la compagnie de transport et la Corporation municipale ont dû se tourner toutes deux vers l'État pour obtenir, l'une la reconnaissance juridique et les pouvoirs spécifiques nécessaires à son entreprise⁵⁰, l'autre les pouvoirs

particuliers dont elle a besoin pour régir ce nouveau venu sur la scène municipale⁵¹.

De prime abord, chacun des documents légaux a une fonction particulière. L'amendement à la loi incorporant Montréal reconnaît à cette dernière le pouvoir de sanctionner et de permettre, sous telles conditions et charges que le Conseil municipal juge approprié d'imposer, l'établissement d'un service de chemin de fer urbain dans les limites de la municipalité. D'autre part, la loi incorporant la compagnie accorde à un groupe d'individus le statut de corporation à but lucratif et le pouvoir de mettre en place et de régir un service de chemin de fer urbain à Montréal et dans les municipalités avoisinantes. Enfin, le règlement no 265 et la forme contractuelle qui suivit concèdent à la compagnie, sous les conditions, charges et modalités prescrites par la municipalité, la permission d'établir son service dans certaines rues de Montréal.

Toutefois, en s'attardant plus longuement sur le contenu de chacun des trois documents (pour alléger notre démonstration, nous considérerons dès ce moment comme un seul document le règlement no 265 et le contrat), on constate que les dispositions qu'ils renferment n'obéissent pas à une telle succession d'étapes. En effet, on retrouve dans chacun d'eux des dispositions concernant l'attribution des responsabilités et les pouvoirs de mise en place du service, d'autres visant à assurer une prestation efficace, et enfin certaines destinées à garantir la protection de l'espace urbain contre les possibles abus ou négligences causés par le dépositaire ou son service. En ce sens, aucun des documents légaux ne traite d'un thème en particulier. De plus, loin d'imposer le rythme, l'activité législative de l'État succède plutôt aux pourparlers qui ont déjà eu cours au sein du Conseil municipal, indice probable d'une capacité d'innovation du monde municipal⁵² et surtout du lien, encore étroit à l'époque, entre élus municipaux et dirigeants coloniaux⁵³. On ne peut évaluer l'implication de l'État dans le processus de mise en place du chemin de fer urbain qu'en tenant compte de cette temporalité.

L'amendement de 1860 à la charte de Montréal confirme donc que l'établissement d'un service de chemin de fer urbain dans la municipalité est assujéti à la sanction du pouvoir municipal. Il confère à la Corporation montréalaise le pouvoir de sanctionner et de permettre, si le Conseil juge que tel est l'avantage du public, la pose de rails appartenant à toute compagnie⁵⁴. Le Conseil a par le fait même le pouvoir de déterminer la manière dont les travaux nécessaires à la réalisation du tracé seront faits par la compagnie⁵⁵. De plus, la Corporation municipale se voit reconnaître le pouvoir de passer tout règlement pour la régie du service⁵⁶. Pour sa part, la CCFPCM est reconnue et confirmée, à l'intérieur du règlement et de sa loi d'incorporation, comme dépositaire du service de chemin de fer urbain. Ce pouvoir lui concède un monopole d'exploitation limité aux seules rues mentionnées dans le règlement; c'est dire qu'une autre compagnie pourrait hypothétiquement offrir le même service dans d'autres rues⁵⁷. Fait à noter, la loi d'incorporation de la compagnie confirme une seconde fois les pouvoirs déjà dévo-

lus à la Corporation municipale en stipulant que cette dernière peut faire et passer tout règlement propre à régir un service de chemin de fer urbain⁵⁸. Enfin, elle mentionne également que les municipalités voisines de Montréal peuvent aussi convenir d'une entente avec la compagnie⁵⁹.

En même temps, l'amendement reconnaît à la Corporation municipale le pouvoir d'annuler toute licence déjà octroyée lorsque le détenteur de celle-ci ne respecte pas ses obligations⁶⁰. Le règlement est encore plus explicite sur ce point : la municipalité peut annuler les privilèges qu'elle a octroyés à la CCFPCM si cette dernière échoue dans l'exécution des conditions ou obligations qui lui sont imposées ou si elle ne respecte pas les délais fixés pour la construction de son réseau ferré, et ce sans qu'il soit nécessaire d'aller devant une cour de justice⁶¹. L'amendement de 1860 indique de plus que la municipalité peut imposer une pénalité, de pas moins de 100 livres, aux propriétaires de chemin de fer urbain, ou à leurs employés, pour toute et chaque violation de la réglementation municipale⁶².

Enfin, le règlement municipal prévoit que la participation de la Corporation municipale à l'égard du service de transport pourra être modifiée après une certaine période. Ainsi, sans accorder un droit de refus à la compagnie, la municipalité pourra acquérir le service et ses installations pour en devenir ainsi l'unique dépositaire. D'une durée de quarante ans, le contrat assure à la municipalité le pouvoir de prendre possession du service, selon certaines modalités, après les vingt premières années de l'entente. La municipalité paie alors aux propriétaires de la compagnie le prix fixé par arbitrage et un montant de dix pour cent en sus. Si la municipalité ne s'est pas prévalu de son pouvoir après cette première période, elle peut le faire à chaque période de cinq ans qui suit, jusqu'à la fin du contrat⁶³. L'histoire a par ailleurs montré que les propriétaires des compagnies de transport ont su user de moyens pour retarder cette échéance⁶⁴.

Dans le cadre de ses pouvoirs et responsabilités, la Corporation municipale permet ou interdit à une compagnie d'établir son service. Elle a, par le fait même, la capacité de déterminer les modalités d'opération du service. On peut, à ce titre, parler d'un pouvoir de gestion en regard de l'utilisation et du fonctionnement quotidiens du service. Aussi, l'encadrement qu'assure la Corporation municipale peut prendre des proportions impressionnantes et le pouvoir colonial lui en donne tous les moyens juridiques. Si les dispositions découlant de cette gestion municipale visent clairement le caractère spécifique de l'entreprise, ici le chemin de fer urbain, elles recherchent également la conciliation entre les différentes composantes de la communauté. Les auteurs C. Armstrong et H. V. Nelles considèrent qu'il est possible de voir ici l'apparition d'une nouvelle notion d'intérêt public, engendrée en partie par les transformations de la ville et les expériences déjà vécues avec les compagnies privées d'eau et de gaz⁶⁵. Les dispositions contenues dans l'entente contractuelle liant la compagnie à la municipalité semblent bien aller dans cette direction.

Cela étant, il se dessine à l'intérieur de l'ensemble des dispositions relatives à la mise en oeuvre du service deux grandes lignes directrices : la première, qui concerne les dispositions relatives au fonctionnement et à l'utilisation du service, vise à assurer l'atteinte quotidienne des objectifs de ce dernier; la seconde, qui a trait à la préservation et à la protection de l'activité et de l'espace urbains, des utilisateurs et des habitants, correspond aux dispositions visant à empêcher tout débordement, abus ou nuisance résultant de la présence, de l'utilisation ou du fonctionnement du service.

Une prestation marquée par les prérogatives du monde municipal

Notre étude de la loi montréalaise (sur une période de quarante ans, 1840–1880) montre en fait que les dispositions visant à assurer le bon fonctionnement et une bonne utilisation des infrastructures et des services sont toutes animées par des objectifs de continuité⁶⁶ et d'accessibilité⁶⁷. Le service de transport en commun ne fait pas exception. Aussi, la Corporation adoptera des dispositions qui iront en ce sens. La création d'un réseau de voies ferrées divisé en quatre districts s'inscrit dans cette perspective. Si elle a d'abord permis d'établir le calendrier de réalisation des installations du tracé, comme nous le verrons plus loin, cette division se révèle être à la base du cadre normatif et confirme toute l'attention accordée à la continuité et à l'accessibilité du service. Divisé en quatre districts, le réseau n'en demeure pas moins intégré dans la mesure où chacun des districts doit être relié aux autres pour permettre le transfert des passagers. En outre, le règlement stipule que les taux seront les mêmes pour tous, mais qu'ils seront fixés selon une échelle de prix déterminée par le nombre de districts franchis⁶⁸. Il s'agit en fait d'un modèle de tarification zonale, où le coût du trajet grimpe par échelons selon la distance franchie.

La fréquence des voitures et les heures d'affaires de la compagnie sont elles aussi spécifiées dans le règlement municipal⁶⁹. Le passage des voitures doit se faire à intervalles de trente minutes sauf dans le district englobant le quartier des affaires, où la fréquence passe à quinze minutes. Pendant l'hiver, tous les districts sont desservis à intervalles de trente minutes. Le service fonctionne de six heures à vingt-deux heures.

Sous le signe de la continuité et de l'accessibilité du service, le conseil municipal impose des normes ou reconnaît à la compagnie certains privilèges (d'abord octroyés par le pouvoir colonial) qui, d'une part, s'élèvent contre tout ce qui peut constituer une interruption du service, une entrave à son fonctionnement ou une menace à ses installations et, d'autre part, lui assurent la capacité de répondre à la demande en permettant des modifications au tracé et aux installations ainsi que l'exécution de travaux nécessaires à leur entretien.

C'est dans cet esprit que sont adoptées des dispositions concernant le trafic et «l'écoulement» des passagers : personne n'a la permission de sortir d'une voiture ou d'y entrer avant qu'elle soit complètement arrêtée (on peut aussi bien voir ici une question de sécurité); les conducteurs des voitures doi-

vent annoncer le nom des rues et des places publiques au moment où elles sont traversées ou atteintes⁷⁰. Le nombre maximum de passagers pouvant être admis à l'intérieur d'une voiture est fixé par la Corporation municipale⁷¹. Il s'agit aussi d'écartier tout élément nuisible aux opérations quotidiennes du service. Ici, la Corporation municipale (contrairement à son habitude lorsqu'elle est elle-même dépositaire) laissera au dépositaire le soin d'accomplir cette tâche, qui consiste principalement à lever les obstacles susceptibles d'entraver le fonctionnement du service (de bloquer la voie, d'empêcher le départ d'une voiture...), à assurer la protection des installations (contre le vandalisme sur les rails...) et à régler le comportement des usagers (pour qu'ils ne soient pas en état d'ébriété...). Bien entendu, la municipalité conserve toujours le pouvoir de légiférer pour faciliter la circulation des voitures de la compagnie. Mais dans l'ensemble, c'est plutôt la compagnie qui, après s'être fait octroyer puis reconnaître des pouvoirs, adoptera sa propre réglementation⁷². Dans tous les cas, lorsqu'il y a manquement aux règlements de la compagnie, l'État permet à cette dernière d'imposer aux contrevenants des pénalités, surtout financières.

Enfin, comme c'est souvent le cas pour l'ensemble des infrastructures et des services urbains, la continuité et l'accessibilité du service de chemin de fer urbain ne seront assurées qu'avec des installations en bon état et la prise en considération d'une croissance ou d'un déplacement éventuels de la demande⁷³. Aussi, l'État concède à la compagnie certains pouvoirs pour l'entretien de ses installations et d'autres, avec au préalable l'accord de la municipalité, pour faire certaines modifications à son service. La loi incorporant la CCFPCM reconnaît donc à la compagnie le pouvoir d'entretenir ses installations et ses dépendances et stipule qu'elle peut, en conformité avec le règlement municipal no 265 et avec tout autre règlement subséquent, déplacer et changer son tracé⁷⁴.

Dans la recherche d'une meilleure efficacité, l'amendement de 1870 à la loi de la compagnie permet à cette dernière de faire usage de forces motrices autres qu'animales, mais l'approbation de la municipalité doit être obtenue au préalable⁷⁵. L'usage de la vapeur étant prohibé en raison des dangers et des inconvénients qu'il comporte, il faudra attendre l'installation de l'électricité pour voir apparaître l'usage d'une nouvelle force motrice; plus tard, au 20^e siècle, le moteur à explosion apparaîtra à son tour comme la technologie de l'avenir. L'amendement à sa loi, en 1871, reconnaît à la compagnie le pouvoir de modifier la distance entre ses rails⁷⁶. En 1872, la compagnie signe un second contrat (selon les termes de celui de 1861) avec la ville de Montréal pour prolonger son tracé sur la rue Sainte-Catherine⁷⁷. Enfin, en 1874, elle se voit octroyer le pouvoir d'utiliser d'autres types de véhicules que ceux qu'elle utilise déjà, dont des omnibus⁷⁸. Elle doit par contre recevoir encore une fois l'accord de la municipalité avant d'user de ces privilèges. Rappelons que ce désir d'utiliser des omnibus est manifesté au moment même où deux compagnies d'omnibus sont incorporées pour offrir un tel service à Montréal : la Compagnie des Omni-

bus de Montréal⁷⁹ et la Compagnie d'Omnibus et de transport de Montréal⁸⁰.

Ainsi, les dispositions relatives à la prestation du service concernent la régularité, l'efficacité et la croissance du service, prévoyant horaire et trajet fixes, protection et entretien des installations et modification et prolongement du tracé. On doit aussi mentionner l'adoption de dispositions concernant le design des voitures, qui doivent, selon le règlement municipal, être construites «dans le style le plus moderne», et pratiques et confortables (figure 3)⁸¹. L'évolution subséquente du service de transport en commun et des autres services urbains privés a révélé que les compagnies ont avant tout recherché la rentabilité financière au détriment des objectifs de continuité et d'accessibilité⁸². Régularité, efficacité et croissance du service ne renvoyaient pas le même écho pour les deux partenaires contractuels impliqués.

Les conditions municipales de l'occupation du sol et la préservation de l'espace urbain

On remarque que le nombre et les orientations des dispositions régissant les services sont intimement liés aux caractéristiques de ces derniers. En fait, les dispositions se multiplient dans la mesure où les installations et les équipements risquent de marquer profon-

dément l'activité et le paysage urbains. L'encadrement municipal prend alors une ampleur considérable étant donné leurs répercussions possibles sur le territoire.

À l'inverse, le cadre normatif pèsera moins sur les dépositaires dont les activités (au moment de leur prestation de service) sont moins susceptibles de porter atteinte à l'ensemble de la vie urbaine. À titre d'exemple, les services de ramonage, les services de traversier et les charretiers sont essentiellement tenus de respecter les taux fixés par la Corporation ou par la loi et ils sont considérés comme responsables de tout préjudice et bris causés par leur entreprise sur le territoire de la municipalité. Dans l'ensemble, les dépositaires privés sont également déclarés responsables de la conduite de leurs employés.

Dès lors, on se doute bien que pour un service comme le chemin de fer urbain, l'encadrement municipal peut prendre une ampleur considérable, étant donné son incidence sur le territoire. L'établissement d'une voie ferrée dans les rues de la municipalité représente l'occupation d'une part importante de l'espace public, et la circulation des voitures un apport singulier dans les déplacements urbains. En effet, les rails de la compagnie constituent une incision permanente du construit routier de la municipalité et le va-et-vient des voitures de la CCFPCM se

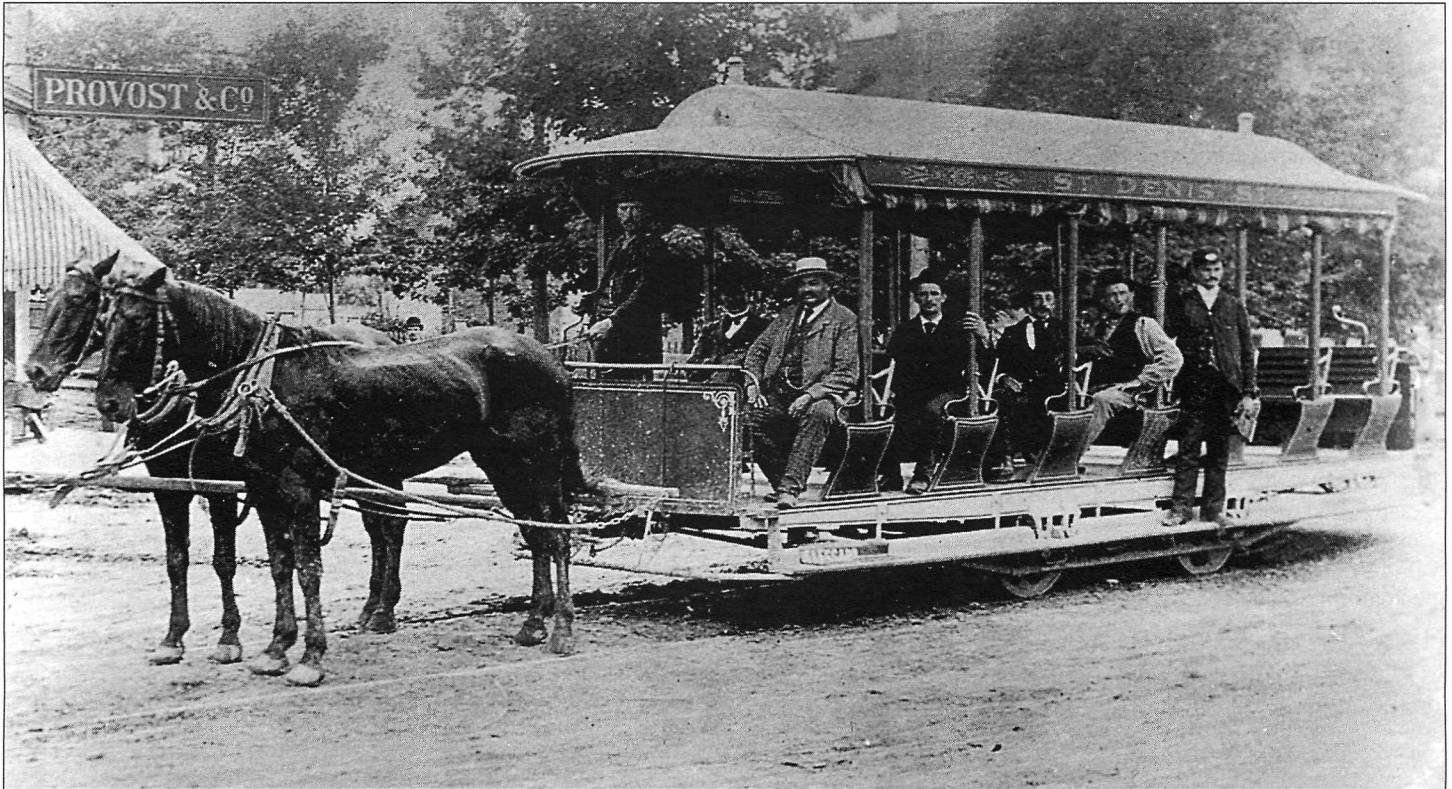


Figure 3: *Voiture d'été sur rails dans un style qui permet de profiter des beaux jours de la saison estivale, 1887. Source: DGI, STCUM, Fonds de la "Montreal Street Railway Company."*

distingue par une lourdeur de mouvements attribuable au peu de flexibilité et de malléabilité lié à l'utilisation des rails. En somme, la rigidité du tracé ferroviaire à laquelle sont contraintes les voitures est susceptible d'entraver la libre circulation des lieux publics. En tenant compte des caractéristiques du nouveau venu, la Corporation municipale va donc légiférer en faveur d'une harmonisation avec les multiples autres composantes déjà existantes dans l'espace urbain.

On adoptera donc une série de dispositions visant à ce que les installations et les équipements de la CCFPCM ne diminuent en rien l'efficacité du construit routier municipal ni ne modifient ses traits fondamentaux, et une autre série pour faire en sorte que les voitures de la compagnie ne portent pas atteinte à la circulation et au déplacement urbain ni au confort et à la sécurité de la population dans son ensemble (figure 4). En reconnaissant à la compagnie la possibilité de devenir dépositaire du service sur son territoire, la Corporation municipale de Montréal accepte que celle-ci occupe différentes parties de l'espace public, y exécute des travaux et y installe ses équipements. Il s'agit donc d'un ensemble d'ouvrages pesant sur le domaine public.

À ce titre, la compagnie est tenue responsable des dommages pouvant être causés par l'installation et la présence de ses équipements⁸³ et la Corporation municipale, à ce moment, se donne les moyens d'être présente tout au long des travaux exécutés par la CCFPCM. Le règlement municipal prévoit donc que les travaux de mise en place des équipements de la compagnie seront faits sous la supervision d'un inspecteur municipal et devront être jugés satisfaisants par les membres du comité des chemins⁸⁴. D'ailleurs, avant même d'entreprendre la réalisation de ses travaux, la compagnie doit en faire approuver les plans par ce comité⁸⁵, qui a charge de veiller à ce qu'elle garde en bon état l'espace public qu'elle occupe et que ses installations s'harmonisent aux formes du construit routier municipal et les respectent⁸⁶. Enfin, la municipalité ne permet à la compagnie d'installer qu'une seule voie dans les rues qu'elle a le pouvoir d'occuper⁸⁷ et précise, de plus, le modèle et les dimensions des rails utilisés⁸⁸.

Le tracé, divisé en quatre districts, comme on l'a vu, permet à la municipalité d'imposer des délais de construction pour chacun. La période de mise en place du tracé pourra ainsi s'étendre jusqu'en juin 1866 : la ligne doit être complétée et ouverte au public le 1er juin 1862 dans le district no 1, le 1er juin 1864 dans les districts 2 et 4, le 1er juin 1866 dans le district 3⁸⁹. Advenant que la compagnie abandonne ou cesse d'exercer ses pouvoirs et ses privilèges, elle doit enlever ses installations et remettre en leur état premier les rues qu'elle a occupées⁹⁰. On cherche ainsi à faire passer les intérêts particuliers de la compagnie derrière ceux de la communauté locale.

Dans cet esprit, le règlement municipal stipule que la Ville de Montréal peut entreprendre tous les travaux qu'elle juge nécessaire d'accomplir sur son réseau routier même s'ils sont susceptibles d'affecter le tracé de la compagnie⁹¹. La Corporation municipale n'est pas, à cet égard, tenue de dédommager la

CCFPCM ou de lui donner quelque compensation que ce soit. De plus, la Corporation a le pouvoir d'obliger la compagnie à faire des travaux de réparations sur les parties de rue occupées par ses installations⁹². Dans le cas où la compagnie tarderait à exécuter les travaux exigés, la municipalité pourra les effectuer elle-même pour ensuite lui en réclamer les frais, si nécessaire en recourant à toute cour de justice.

À cet encadrement normatif visant à déterminer les modes d'occupation et d'utilisation du sol urbain vient s'ajouter toute une série de dispositions dont les objectifs, cette fois, sont d'intégrer les voitures de la compagnie à la circulation quotidienne de manière à ce qu'elles n'entravent pas les échanges et les déplacements et qu'elles ne portent pas atteinte à autrui. On retrace dans le règlement municipale des dispositions traitant de la vitesse des voitures, d'obligations de contournement et d'arrêt, de contraintes à l'endroit des traverses piétonnières, etc.⁹³ D'une certaine façon, il s'agit ici d'un début de «code de la route» où sont établies des modalités quant au déplacement des voitures de la compagnie et à leur rencontre avec les autres utilisateurs du réseau routier. La compagnie est considérée comme responsable de tous les dommages causés par sa négligence ou par un manquement à ses devoirs. Dans tous les cas, elle est tenue de garantir à la Corporation municipale toute somme que cette dernière pourrait avoir à payer en raison d'une faute qu'elle aurait commise et de l'indemniser⁹⁴.

Une cohabitation public-privé à la fois singulière et habituelle

Nous l'avons déjà mentionné plus d'une fois, la Corporation municipale est responsable de ce qui est d'intérêt local, et par conséquent des infrastructures et des services urbains situés sur son territoire. La compagnie de chemin de fer urbain, pour sa part, se voit concéder par le gouvernement supérieur des pouvoirs et des privilèges importants, mais qui sont tous soumis à la sanction municipale : pouvoir de mettre en place un service, pouvoir d'occuper des rues, etc. La municipalité détermine les conditions d'obtention et d'utilisation de tels privilèges et pouvoirs et conserve un droit de regard sur les opérations quotidiennes de la compagnie. Elle veille à ce que cette dernière (par son activité, ses équipements, ses installations) ne porte ni atteinte ni préjudice à la communauté et à l'activité et à l'espace urbains.

La première question que soulève cette démonstration concerne le caractère, soit particulier, soit original, de la relation qu'entretient le pouvoir public local avec un acteur privé. Le caractère de cette relation est-il unique ? Deuxièmement, peut-on situer cette relation, cette cohabitation public-privé qui se manifeste juridiquement sous une forme contractuelle, dans une dynamique historique qui mettrait en évidence des caractéristiques récurrentes dans d'autres services urbains ?

D'abord, le caractère de cette relation corporation municipale-compagnie privée de services urbains n'est pas en soi original ou inusité; c'est plutôt le prolongement et la manifestation de l'exercice, encore jeune à l'époque, de la pratique politique lo-



Figure 4: *Moins confortable que les voitures sur rails, les voitures de printemps offraient en contrepartie plus de souplesse lors des déplacements, 1861. Source: DGI, STCUM, Fonds de la "Montreal Street Railway."*

cale. De plus, la grande majorité des services qui apparaissent graduellement dans le paysage urbain à partir de la fin du 18^e siècle et surtout au long du 19^e siècle (services d'eau potable d'abord puis services de gaz, d'électricité, etc.) sont dus à l'initiative de promoteurs privés. Par contre, la forme que revêt la relation entre la municipalité et une compagnie est particulière et unique car elle se fonde sur la nature et les caractéristiques propres du service (prestation et équipement, usage du sol). L'ampleur de l'encadrement municipal à l'égard du service de transport en commun tient donc à son type de prestation, à ses équipements, à l'usage qu'il fait du sol et à ses répercussions possibles sur l'espace. Or si l'encadrement municipal est singulier en raison des traits spécifiques de la compagnie et de son service, la présence du pouvoir municipal tient, au contraire, à un processus déjà bien implanté eu égard aux infrastructures et aux services urbains, comme le confirment une analyse exhaustive de la loi municipale montréalaise sur la période 1840–

1880 et une étude sommaire de la réglementation municipale de l'époque⁹⁵.

Ainsi, les dispositions relatives aux infrastructures et aux services urbains occupent une place importante dans la loi incorporant Montréal. À titre d'information, c'est également le cas pour la loi générale des municipalités⁹⁶. Il faut d'ailleurs souligner que la loi montréalaise semble, à l'époque du moins, inspirer plutôt que suivre la loi générale, car bon nombre de dispositions contenues dans cette dernière apparaissent d'abord quelque temps auparavant dans la charte de Montréal. Pour la période 1840–1880, plus d'une centaine de dispositions concernant les infrastructures et les services urbains y sont mentionnées. D'abord inscrits dans la loi de la municipalité au chapitre de ses pouvoirs ou responsabilités, on retrouve ainsi dans la réglementation municipale des années 1860 des règlements concernant les traversiers (règlement no 14), le service des incendies (no 15), les marchés publics — étals de bou-

chers, marchés au foin, marchés aux animaux, poids et mesures etc. — (no 19), le service de police (no 22), les places publiques (no 24), les enclos publics (no 25), les égouts (no 28), les rues (no 29), les trottoirs (no 30), les voitures de louage, les charretiers (no 32), etc.⁹⁷

En outre, à des degrés divers, tous traitent des conditions et modes de réalisation de chaque infrastructure et de chaque service. Pour chacun sont définies des dispositions relatives aux responsabilités et pouvoirs de mise en place et aux modalités d'opération. Comme pour le transport en commun, cette double identité des dispositions juridiques prend forme, par la suite, dans la réglementation municipale. De même, comme dans le cas du service de transport, la réglementation municipale va tenir compte des traits et particularités de chaque infrastructure ou service. On y trouve également des dispositions concernant la conduite des usagers des infrastructures et services. Cependant, toujours à l'image de ce qui se passe pour le service de transport, les compagnies, lorsqu'elles sont dépositaires de services, sont majoritairement responsables de cette dimension, bien que la municipalité en prescrive souvent les grandes lignes.

Par ailleurs, notre analyse de la loi nous révèle une dynamique municipale particulière. Phénomène assez compréhensible, on remarque d'abord l'absence de dispositions relatives à la protection de l'espace urbain lorsque la Corporation municipale tient le rôle de maître d'oeuvre d'une infrastructure ou d'un service. Le nombre de dispositions grimpe toutefois rapidement lorsque le service est confié à un dépositaire privé. De plus, au 19^e siècle, la Corporation est majoritairement maître d'oeuvre des infrastructures et des services liés à l'aménagement de l'espace public (ex. les réseaux d'égout) et (ou) à la desserte de la collectivité tout entière (ex. l'éclairage des rues). À l'opposé, sa participation se limite, le plus souvent, à la régulation des infrastructures et des services à caractère marchand, en général destinés à procurer des commodités à l'individu pris isolément et (ou) à la propriété privée (par exemple le gaz; l'eau potable, d'abord privée, est toutefois municipalisée dès le début des années 1840).

Une analyse sur une plus longue durée nous aurait enseigné que cette dynamique, ce «partage» selon le type d'infrastructure ou de service, n'avait rien d'immuable et que la présence simultanée du secteur public et du secteur privé était bel et bien généralisée. Ni l'un ni l'autre secteur n'a jamais occupé une place exclusive. Par ailleurs, leur relation n'était pas de type égalitaire⁹⁸. En effet, le rôle de maître d'oeuvre reconnu à l'un d'eux lui permettait d'occuper une place prépondérante dans la conduite du service et reléguait, du coup, l'autre à une position plus effacée. Lorsqu'il occupait une telle position, le secteur public pouvait se borner à une action normative; le secteur privé se limitait alors à l'offre de services et d'expertises, à la sous-traitance ou à la fourniture d'équipements. Cette dynamique est semblable à ce qu'on observe aujourd'hui dans le domaine des infrastructures et des services⁹⁹.

Comme ailleurs dans le monde occidental¹⁰⁰, chaque infrastructure et chaque service semble bien avoir correspondu à Montréal, à travers le temps, à une combinaison public-privé particulière, mouvante et inégale. Prenons le cas de l'eau : privée en 1801, lors de l'établissement du premier aqueduc, elle est municipalisée en 1843; en 1929, la ville acquiert une compagnie privée de distribution d'eau implantée dans la banlieue montréalaise; aujourd'hui, au coeur des années 1990, des interrogations quant à la place des secteurs public et privé ont été soulevées. La cohabitation public-privé, plus ou moins stable, est renégociée à quelques occasions, selon l'infrastructure, le service et la dynamique spatio-temporelle à l'intérieur de laquelle il se situe. Comme le notent C. Armstrong et H. V. Nelles pour le cas canadien, dès les débuts de la généralisation des services dans les villes, les embryons de solution envisagés laissaient présager une histoire à caractère hétérogène, où la place des secteurs public et privé n'allait pas suivre une direction unique, compte tenu du degré d'initiative des promoteurs, des possibilités d'enrichissement offertes par les divers services, des progrès techniques et de la réaction des pouvoirs publics aux tendances monopolistiques inscrites dans l'économie : «Everywhere in the utilities sector, entrepreneurial drive, profit-making opportunity, technology, and economic structure pointed in the direction of monopoly from the beginning, but the response to monopoly varied greatly from city to city and region»¹⁰¹.

Conclusion

Notre analyse soulève plusieurs points. Notons, d'abord, que l'encadrement municipal tient compte du caractère particulier de chaque service : l'importance de ses installations, les particularités de sa prestation. En légiférant et en permettant à une entreprise de transport en commun d'être active dans la municipalité, le Conseil, comme d'ailleurs les législateurs provinciaux, lui accorde des privilèges pour l'exploitation d'un service (un monopole sur certaines rues) et pour l'occupation du sol urbain. En contrepartie, la compagnie est tenue d'offrir une prestation dont les paramètres sont rigoureusement réglementés (coût du passage, fréquence des voitures...).

Les traits particuliers du service de transport en commun et l'omniprésence du pouvoir municipal dans sa conduite quotidienne confèrent au transporteur des pouvoirs et des obligations qui s'apparentent à ceux de l'institution publique tout en préservant son caractère de propriétaire privé. Tout en étant issue de la sphère privée, la compagnie demeure sous stricte surveillance politique. Une étude plus large, et menée sur un temps plus long, de l'ensemble des infrastructures et services urbains permettrait d'étayer cette idée d'une cohabitation public-privé instable, toujours en devenir, que nous avons esquissée. Notre analyse permet néanmoins de soutenir qu'en matière d'infrastructures et de services urbains, ni public ni le privé n'a fait cavalier seul à Montréal.

Notre étude nous a également permis de mettre en relation le cadre légal fixé par le gouvernement supérieur et la pratique

municipale qui en découle. En tant qu'institution politique, la Corporation municipale reçoit du gouvernement supérieur des pouvoirs qu'elle traduit dans sa réglementation. Notre étude de cas témoigne de la mise en oeuvre de ce pouvoir municipal. L'action normative de la Corporation municipale ne porte pas uniquement sur le service de transport en commun mais touche l'ensemble des éléments qui composent la communauté urbaine. Évidemment, la portée et les traits de cette action varient selon le service ou l'activité qui y sont soumis.

Nous avons délibérément laissé de côté la question de l'application et du respect des normes édictées dans la réglementation municipale. L'étude de ces dimensions reste à faire. À toute époque, et encore aujourd'hui, des individus, des groupes et des organismes ont su tirer avantage de la sanction légale, souvent à cause de conventions mal formulées ou d'enjeux financiers colossaux qui paralysent ou favorisent certains intérêts. En fait, les règles du jeu ouvrent nécessairement sur plusieurs façons de jouer. L'histoire a montré que la compagnie de transport que nous avons étudiée a su user de stratégie durant les premières décennies du 20^e siècle pour tirer avantage du cadre légal qui la régissait et même, dans une certaine mesure, tenir la municipalité à sa merci¹⁰². Ces distorsions ne sauraient toutefois réduire l'importance que l'on doit accorder à l'étude du corpus de lois et de règlements à l'intérieur duquel oeuvre le pouvoir politique, qu'il soit municipal, régional ou national.

Remerciements

Cet article constitue le résultat d'une recherche de maîtrise menée au département d'histoire de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) sous la bienveillante supervision de Jean-Marie Fecteau, Paul-André Linteau et Richard Desrosiers. Merci à tous trois. Je tiens également à remercier de leurs précieux conseils Jean-Pierre Collin et Michel Trépanier, professeurs à l'INRS-Urbanisation. Enfin, merci à l'UQAM pour son précieux soutien financier dans le cadre du programme de bourses PAFACC, ainsi qu'au Fonds FCAR. La réalisation de cet article doit énormément au soutien professionnel et amical des gens de la Division de la gestion de documents et des archives de la ville de Montréal (DGDA). Enfin, merci à Johanne Archambeault de l'INRS-Urbanisation pour la révision linguistique.

Notes

1. Division de la gestion de documents et des archives (DGDA), Ville de Montréal, Procès-verbaux du Conseil Municipal, «Séance trimestrielle», série Administration municipale, 37 (12 septembre 1860). En anglais, la compagnie porte le nom de *The Montreal City Passenger Railway Company*.
2. À ce propos, voir J.-M. Fecteau, «Prolégomènes à une étude historique des rapports entre l'État et le droit dans la société québécoise de la fin du XVIII^e siècle à la crise de 1929», *Sociologie et sociétés*, XVIII (avril 1986), 129–138, et «Le pouvoir du nombre : idée d'association et la transition à la démocratie au Québec au milieu du XIX^e siècle», *Actes du Colloque de Milan*, Association française des historiens des idées politiques, Collection d'histoire des idées politiques, vol. VII, 1990, 91–107.
3. P.-A. Linteau, «Le transport en commun dans les villes», in Norman R. Ball, *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*, Montréal, Boréal Express, 1988, 73–100; C. Armstrong et H. V. Nelles, «Suburban Street Railway Strategies in Montreal, Toronto, and Vancouver, 1896–1930», in G. A. Stelter et A. F. J. Artibise (éd.), *Power and Place: Canadian Urban Development in*

the North American Context, Vancouver, University of British Columbia Press, 1986, 187–218.

4. C. Armstrong et H. V. Nelles se sont intéressés sommairement à cette période, prenant à témoin les villes de Montréal et de Toronto (dont les services ont été établis presque simultanément) pour ensuite étudier la période marquée par l'introduction de l'électricité : *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830–1930*, Philadelphie, Temple University Press, 1986.
5. M. J. Doucet, «Mass Transit and the Failure of Private Ownership: The Case of Toronto in the Early Twentieth Century», *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 3, 77 (1977), 3–33; H. L. Platt, *The Electric City. Energy and the Growth of the Chicago Area, 1880–1930*, Chicago et Londres, The University of Chicago Press, 1991.
6. Voir notamment L. Ferretti, *Entre voisins, la société paroissiale en milieu urbain : Saint-Pierre-Apôtre de Montréal, 1848–1930*, Montréal, Boréal, 1992.
7. On pourra consulter G. A. Stelter et A. F. J. Artibise (éd.), *Shaping the Urban Landscape: Aspects of the Canadian City-Building Process*, Ottawa, Carleton University Press, 1982; P.-A. Linteau, *Maison neuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1833–1918*, Montréal, Boréal Express, 1981.
8. C. Armstrong et H. V. Nelles, *Monopoly's Moment* [...], *op. cit.*, 37.
9. C. Armstrong et H. V. Nelles, *Monopoly's Moment* [...], *op. cit.*
10. N. R. Ball (éd.), *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*, Montréal, Boréal, 1988.
11. J. A. Tarr, «Building the Urban Infrastructure in the Nineteenth Century: An Introduction», *Infrastructure and Urban Growth in the Nineteenth Century*, Chicago, Public Works Historical Society, Essays in Public Works History, 14 (décembre 1985).
12. E. P. Moehring, *Public Works and Urban History: Recent Trends and New Directions*, Chicago, Public Works Historical Society, 13 (août 1982).
13. B. Seely, «The Saga of American Infrastructure», *Wilson Quarterly* (hiver 1993), 21–39.
14. N. M. Blake, *Water for the Cities. A History of the Urban Water Supply Problem in the United States*, Syracuse, Maxwell School Series-III, Syracuse University Press, 1956.
15. T. P. Hughes, *Networks of Power. Electrification in Western Society, 1880–1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1983.
16. G. Dupuy, *Urbanisme et technique. Chronique d'un mariage de raison*, Paris, Centre de recherche d'urbanisme, 1978.
17. J. A. Tarr et G. Dupuy (éd.), *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphie, Temple University Press, 1988.
18. F. Caron et al., *Paris et ses réseaux, naissance d'un mode de vie urbain : XIXe-XXe siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la ville de Paris, 1990.
19. D. Fougères, «Le public et le privé dans la gestion de l'eau potable à Montréal depuis le XIXe siècle» in L. Pothier (éd.), *L'eau, l'hygiène publique et les infrastructures*, Montréal, Groupe PGV, 1996, 47–63.
20. A. Guillerme, *Les temps de l'eau. La cité, l'eau et les techniques*, Le Creusot et Montceau-les-Mines, Camp Vallon, Collection milieux, 1983.
21. J.-P. Goubert, *La conquête de l'eau. L'avènement de la santé à l'âge industriel*, Paris, Robert Laffont, Coll. Les hommes et l'histoire, 1986; R.-H. Guérard, *Les lieux. Histoire des commodités*, Paris, Éditions La Découverte, 1985.
22. J.-M. Offner, «Le développement des réseaux techniques, un modèle générique», *Flux*, 13–14 (1993), 11–18; P. Claval, «Réseaux, densités et effets de seuil : quelques réflexions sur l'aménagement», *Flux*, 16 (avril-juin 1994), 69–76. Pour une illustration du rôle joué par le transport en commun dans le développement du territoire urbain, voir K. T. Jackson, *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, New York et Oxford, Oxford University Press, 1985, et R. A. Mohl, *The New City. Urban American in the Industrial Age, 1860–1920*, Arlington Heights, Ill., Harlan Davidson Inc., 1985; H. J. Sel-

- wood, «Urban Development and the Streetcar: The Case of Winning, 1881–1914», *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 3, 77 (1977), 34–41.
23. J. Chevalier, *Le service public*, Paris, PUF, 1987; J.-F. Auby, *Les services publics locaux*, Paris, PUF, 1982.
24. J.-F. Auby, *op. cit.*
25. D. Lorrain, «Le grand fossé ? Le débat public/privé et les services urbains», *Politiques et management public*, 5, 3 (septembre 1987), 83–102.
26. C. Jacobson, «Same Game, Different Players: Problems in Urban Public Utility Regulation, 1850–1987», *Urban Studies*, 26, 1 (février 1989), 13–31.
27. M. Ogle, «Redefining “public” Water Supplies, 1870–1890: A Study of Three Iowa Cities», *Annals of Iowa*, 50 (1990), 507–530.
28. R. M. Stein, *Urban Alternatives. Public and Private Markets in the Provision of Local Services*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, Pitt Series in Policy and Institutional Studies, 1990.
29. Ce régime est constitué de municipalités locales et de municipalités régionales. Trois étapes importantes marquent ce cheminement. D'abord la naissance juridique du corps municipal : Bas-Canada, *Statuts*, 4 Victoria, chap. 3 (1840) pour la Corporation locale, et chap. 4 pour la Corporation régionale (jusqu'en 1855, la loi parlera de municipalité de district). Deuxièmement la consolidation des paramètres du régime : Bas-Canada, *Statuts*, 18 Victoria, chap. 100 (1855) (on peut parler de consolidation parce que, après quinze ans de tâtonnements, cette loi donne enfin de réels pouvoirs aux communautés locales, délimite clairement les compétences des corporations locales et des corporations régionales et constitue la base juridique de la législation suivante). Et enfin l'adoption du Code municipal de la province de Québec : Québec, *Statuts*, 34 Victoria, chap. 68 (1870). Pour une analyse juridique des premières années du régime, on peut consulter J. L.-Heureux, «Les premières institutions municipales au Québec ou les machines à taxer», *Cahier de droit*, 20 (1979), 332–356, et S.n., «Notre régime municipal», *La Revue du notariat*, XIX, 2 (septembre 1916–17), 33–42 et 74–79.
30. Toutes deux obtiennent une première loi d'incorporation (non permanente) de 1832 à 1836 : ces lois ne seront pas renouvelées. Pour Montréal : Bas-Canada, *Statuts*, 1 Guillaume IV, chap. 54 (1831). À ce sujet, voir Jean-Claude Robert, *Montréal 1821–1871. Aspects de l'urbanisation*, Paris, Écoles des hautes études en sciences sociales, 1977, thèse de doctorat.
31. Du fait qu'elles détiennent chacune une loi particulière, ces villes ne tombent pas sous la juridiction de la loi générale des municipalités. Pour Montréal : Bas-Canada, *Statuts*, 4 Victoria, chap. 36 (1840). De 1840 à 1880, la charte de Montréal subit plusieurs amendements; elle fait même l'objet de refontes en 1851 et en 1874. Pour une étude de la loi d'incorporation de Montréal, on pourra consulter C. G. Sirois, «D'une charte à l'autre : les 350 ans de Montréal», *La revue juridique Thémis*, 26, 3 (1992), 343–372.
32. Dans son rapport rédigé aux lendemains des rébellions de 1837–1838, Lord Durham estime en effet que l'une des causes des troubles est le marasme administratif dans lequel est plongée la province, c'est-à-dire l'absence d'administration publique efficace à l'échelle provinciale. S'inspirant de la philosophie libérale et du principe de la séparation des pouvoirs, il propose la création constitutionnelle d'institutions municipales : «L'établissement d'un bon système d'institutions municipales dans toutes ces provinces est un sujet d'une importance capitale. Une législature générale, qui régit les affaires privées de chaque paroisse, en plus des affaires communes du pays, détient un pouvoir que pas un seul corps ne devrait posséder, si démocratique soit-il dans sa constitution. [...] Le vrai principe de limitation du pouvoir populaire, c'est de le répartir entre plusieurs dépositaires différents, comme on l'a fait dans les États les plus libres et les plus stables de l'Union». John George Lambton Durham, *Le Rapport Durham. Document* (traduction et introduction de Denis Bertrand et Albert Desbiens), Montréal, L'Hexagone, 1990, 228.
33. Partiellement autonomes parce que l'État, par le biais du Gouverneur, se garde le pouvoir d'annuler tout règlement passé par le Conseil municipal. Ce pouvoir apparaît dès 1840 et il est reconduit tout au long de la période que nous étudions : Bas-Canada, *Statuts*, 4 Victoria, chap. 36 (1840), art. 42; 14–15 Victoria, chap. 128 (1851), art. 64; Québec, *Statuts*, 37 Victoria, chap. 51 (1874), art. 126. Malheureusement, nous n'avons pas d'étude concernant l'activité ou l'inactivité du Gouverneur. Cela dit, notre travail en archives ne nous a pas permis de découvrir des traces d'informations suggérant une activité importante du Gouverneur dans ce domaine. Enfin, l'amendement de 1860 (23 Victoria, chap. 72, art. 26) stipule que «Les règlements du dit Conseil seront pris et considérés comme des lois publiques dans les limites de la dite cité».
34. Bas-Canada, *Statuts*, 4–5 Victoria, chap. 32 (1841), art. 28. À titre d'exemple, dans les premières années de l'incorporation municipale, les règlements relatifs aux maisons et bâtisses concernent surtout les cheminées et quelques normes de sécurité contre les incendies. Plus tard (Bas-Canada, *Statuts*, 27–28 Victoria, chap. 60 [1864], art. 58) s'ajoutera le pouvoir de réglementer la construction des maisons et autres bâtiments. La municipalité a également le pouvoir de mandater des inspecteurs municipaux pour vérifier si les règlements sont respectés. Voir Chs. Glackmeyer (Greffier de la cité), *Charte et règlements de la cité de Montréal avec les différents actes de la Législature [...] Montréal, Imprimerie Louis Perrault et compagnie, 1865*. On trouve également à la DGDA copie du «Règlement pour la régie et l'administration de l'Aqueduc de Montréal et pour fixer un tarif de taux pour l'eau» (no 5) et du «Règlement concernant la construction des bâtisses» (no 9).
35. Bas-Canada, *Statuts*, 8 Victoria, chap. 59 (1845), art. 50 et 66, et 18 Victoria, chap. 162 (1855), art. 8.1. On peut citer, à titre d'exemple, le «Règlement concernant les offenses contre les bonnes moeurs et la décence» (no 27) (Chs. Glackmeyer, *op. cit.*).
36. Bas-Canada, *Statuts*, 4–5 Victoria, chap. 32 (1841), art. 8.2, et 8 Victoria, chap. 59 (1845), art. 50.
37. Bas-Canada, *Statuts*, 4–5 Victoria, chap. 32 (1841), art. 30 : les législateurs avaient adopté dès cette époque les premières mesures d'expropriation pour cause d'amélioration.
38. Bas-Canada, *Statuts*, 4 Victoria, chap. 36 (1840), art. 41. À titre d'exemple, dans les années 1860 sont en vigueur le «Règlement établissant et réglant le Département de la Police de la Cité de Montréal» (règlement municipal no 22) et le «Règlement pour pouvoir au maintien de la Paix Publique et du bon ordre» (règlement municipal no 23). Pour ces règlements, voir Chs. Glackmeyer, *op. cit.* L'article premier du règlement concernant le service de police donne une bonne indication des moyens disponibles à l'époque : «Un Département de la Police est par les présentes établi pour la Cité de Montréal, lequel se composera d'un Chef de Police, de deux sous-chefs, d'un secrétaire archiviste, de quatre sergents, de huit sous-sergents, de deux sergents-de-ville (DéTECTIVES), une ordonnance, et de cent six hommes ou constables robustes et capables, qui seront armés de fusils ou mousquets légers et de bayonnettes dont ils ne devront se servir que dans les cas d'extrême nécessité. Le chef de police et les officiers subalternes seront aussi armés de sabres».
39. Bas-Canada, *Statuts*, 4 Victoria, chap. 36 (1840), art. 41.
40. *Ibid.*
41. Bas-Canada, *Statuts*, 4–5 Victoria, chap. 32 (1841), art. 15.
42. En 1841, les causes doivent être portées devant au moins deux juges de paix (Bas-Canada, *Statuts*, 4–5 Victoria, chap. 32 (1841), art. 36). En 1845 est créée la première instance judiciaire véritablement municipale, la «cour du maire» (Bas-Canada, *Statuts*, 8 Victoria, chap. 49, art. 70 et 71), à laquelle succédera, en 1851, la «cour du recorder» (Bas-Canada, *Statuts*, 14–15 Victoria, chap. 128, art. 79, 80 et 81).
43. Bas-Canada, *Statuts*, 4 Victoria, chap. 36 (1840), art. 40.
44. P.-A. Linteau, *Maison neuve ou comment [...] op. cit.*
45. J.-P. Collin, *Pouvoir municipal et enjeux politiques locaux dans la paroisse de Montréal de 1871 à 1921*, Montréal, Université du Québec à Montréal, mémoire de maîtrise (sc. politique), 1982.
46. J.-C. Robert, *op. cit.*, 161–162.
47. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 13. La compagnie comptait, en 1875, 62 voitures d'été, 41 voitures d'hiver et 21 omnibus. En 1874, elle aurait eu en sa possession 389 chevaux. Données tirées de O. S. A. Lavallée, *The*

Les Services Urbains sous Surveillance Politique

- Montreal City Passenger Railway Company, s. l., Canadian Railroad Historical Association, 1961, 31. Par ailleurs, on n'ignore pas que la municipalité impose une taxe sur tous les chevaux dans la municipalité. Nous n'avons pas d'information relativement à cette taxe pour les chevaux de la compagnie; bénéficie-t-elle d'un prix préférentiel ou paie-t-elle le plein montant prévu par la taxe municipale ?
48. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 22.
49. DGDA, *La Corporation municipale de Montréal et la Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal*, répertoire no 10 801 (W. Ross, notaire), Contrat, 1er octobre 1861. Par ailleurs, un deuxième contrat est signé en mai 1872 : *La Corporation municipale de Montréal, les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice, Robert Mitchell et la Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal*, répertoire no 17 851 (J. P. Hunter, notaire), Contrat, 23 mai 1872. Ce dernier contrat confirme en fait un prolongement du tracé sur la rue Ste-Catherine selon les termes établis en 1860.
50. Bas-Canada, *Statuts*, 24 Victoria, chap. 84 (1861). Dans la période qui nous intéresse, la loi est modifiée à cinq reprises; trois des cinq amendements renferment des dispositions significatives pour notre propos, alors que les deux autres s'attardent spécifiquement sur des questions internes comme l'augmentation du capital de la compagnie.
51. Bas-Canada, *Statuts*, 23 Victoria, chap. 72 (1860). La refonte de 1874 (Québec, *Statuts*, 37 Victoria, chap. 51) confirme les pouvoirs déjà octroyés tout en ajoutant de nouveaux éléments que nous aborderons plus loin.
52. DGDA, Procès-verbaux du Conseil municipal, «Rapport du comité des chemins: "The city horse railway"», série Administration municipale, 149 (8 février 1860). Une première version du futur règlement est donc présentée au Conseil un peu plus de trois mois avant que l'amendement à la charte de la municipalité reçoive la sanction royale, le 19 mai. Le fait que les investisseurs se soient tournés d'abord vers les membres du Conseil municipal pour se voir accorder des privilèges puis la décision de rédiger un règlement, avant même de faire appel à la sanction étatique, est un indice, selon nous, que la Corporation municipale est bien perçue comme responsable de l'espace urbain et des activités publiques qui s'y déroulent. L'amendement de 1860 est de ce fait la reconnaissance et l'octroi de pouvoirs dont la Corporation municipale a auparavant usé en élaborant un projet de règlement.
53. On pourra consulter à ce sujet l'ouvrage de P.-A. Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992.
54. Bas-Canada, *Statuts*, 23 Victoria, chap. 72 (1860), art. 25.
55. *Ibid.* La refonte de 1874 (Québec, *Statuts*, 37 Victoria, chap. 51) confirme à nouveau ces pouvoirs, en prévoyant toutefois l'apparition de nouvelles compagnies. Dans un tel cas, lorsqu'elles seront prêtes à transporter des passagers, ces compagnies devront faire parvenir au Conseil municipal un état détaillé du prix de revient de leurs travaux, certifié sous serment par leur président et leur secrétaire.
56. Bas-Canada, *Statuts*, 23 Victoria, chap. 72 (1860), art. 25.
57. Comme le confirme d'ailleurs la refonte de 1874 : Québec, *Statuts*, 37 Victoria, chap. 51, art. 228-229.
58. Bas-Canada, *Statuts*, 24 Victoria, chap. 84, art. 14 (1861).
59. *Ibid.*, art. 13 : «La dite cité [Montréal] et les dites municipalités adjacentes, ou aucune d'elles, et la dite compagnie, sont par le présent respectivement autorisées à faire et passer des arrangements ou stipulations au sujet de la construction du dit chemin de fer, [...] le montant de la licence que paiera annuellement la compagnie, [...] la conduite des agents et serviteurs de la compagnie, et le mode à suivre pour éviter d'obstruer et gêner le trafic ordinaire».
60. Bas-Canada, *Statuts*, 23 Victoria, chap. 72 (1860), art. 27.
61. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 29.
62. Bas-Canada, *Statuts*, 23 Victoria, chap. 72 (1860), art. 25.
63. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 27.
64. Voir à ce sujet C. Armstrong et H. V. Nelles, *Monopoly's Moment [...]*, *op. cit.*, ainsi que P.-A. Linteau, «Le transport [...], *op. cit.*
65. C. Armstrong et H. V. Nelles, *Monopoly's Moment [...]*, *op. cit.*, 36.
66. Continuité au sens temporel et spatial. J.-F. Auby, *op. cit.*, considère le terme continuité dans son acception temporelle en référant à la notion de fonctionnement régulier et continu. J. Chevalier, *op. cit.*, et D. Truchet, *op. cit.*, font plutôt référence à la continuité à l'intérieur du concept de réseau, à son extension physique comme à ses modifications technologiques et à ses performances : pour le premier, il s'agit du principe de mutabilité, pour le second du principe d'adaptation continue.
67. Le principe d'accessibilité et celui de continuité englobent des éléments très variés et demeurent tous deux intimement liés et fréquemment indissociables.
68. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 2 et 24. Dans la refonte de la loi montréalaise de 1874 (37 Victoria, chap. 51, art. 228.10), les législateurs fixent le montant maximal qu'une nouvelle compagnie de transport en commun pourra imposer pour un passage (5 centins); cette disposition ne s'applique pas à la CCFPCM.
69. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 14 et 23.
70. *Ibid.*, art. 19 et 20.
71. Cette disposition n'apparaît qu'à l'intérieur de la refonte de 1874 (37 Victoria, chap. 51, art. 228.9).
72. La majorité de ces dispositions se retrouvent dans l'amendement à la loi de la compagnie de 1868 (Québec, *Statuts*, 31 Victoria, chap. 39). Il est intéressant de noter que cette dimension n'a pas été considérée en 1861.
73. Ce qui rappelle le concept de mutabilité développé dans Chevalier, *op. cit.*, et celui d'adaptation continue de Truchet, *op. cit.*
74. Bas-Canada, *Statuts*, 24 Victoria, chap. 84, art. 4 (1861).
75. Québec, *Statuts*, 34 Victoria, chap. 45, art. 1 (1870). L'usage de la vapeur étant prohibé selon la loi d'incorporation, on est certes ici à la recherche d'une technologie plus efficace.
76. Québec, *Statuts*, 35 Victoria, chap. 37, art. 1 (1871). Encore ici, la modification est soumise à l'approbation du Conseil municipal.
77. *La Corporation municipale de Montréal, les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice, Robert Mitchell et la Compagnie de chemin de fer à passagers de la cité de Montréal*, *op. cit.*
78. Québec, *Statuts*, 37 Victoria, chap. 30, art. 2 (1874).
79. Québec, *Statuts*, 37 Victoria, chap. 31 (1874), «Acte incorporant la Compagnie des Omnibus de Montréal».
80. Québec, *Statuts*, 37 Victoria, chap. 32 (1874), «Acte incorporant la Compagnie d'Omnibus et de transport de Montréal».
81. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 11 et 23.
82. C. Armstrong et H. V. Nelles, *Monopoly's Moment [...]*, *op. cit.*, et P.-A. Linteau, «Le transport [...], *op. cit.* Pour le cas de l'eau, voir notamment L. D. Anderson, *The Diffusion of Technology in the Nineteenth Century American City: Municipal Water Supply Investments*, Evanston, Illinois, Northwestern University, thèse de doctorat (philosophie), 1980.
83. DGDA, Règlement municipal no 265, art. 25.
84. *Ibid.*, art. 6. Ce comité est composé d'élus municipaux. Comme son nom l'indique, il est responsable de la gestion des chaussées.
85. *Ibid.*, art. 9.
86. *Ibid.*, art. 7, 8 et 23. On traite dans ces dispositions de l'inclinaison des rues, des traverses, de la largeur des rails, etc. La loi incorporant la compagnie confirme bon nombre de ces dispositions.
87. *Ibid.*, art. 4.
88. *Ibid.*, art. 11; le modèle prescrit est celui qu'utilise le service de chemin de fer urbain de Philadelphie.
89. *Ibid.*, art. 5.
90. *Ibid.*, art. 28.

Les Services Urbains sous Surveillance Politique

91. *Ibid.*, art. 10.
92. *Ibid.*, art. 26.
93. *Ibid.*, art. 15, 16, 17 et 21.
94. *Ibid.*, art. 25.
95. On se doit de mentionner que la municipalité reçoit en 1864 des pouvoirs en matière d'expropriation. Bien sûr, il ne s'agit pas, au sens strict, d'infrastructures ou de services urbains, mais ce pouvoir demeure tout de même intimement lié à ceux-ci : Bas-Canada, Statuts, 27–28 Victoria, chap. 60 (1864), «Acte pour amender les actes relatifs à la Corporation de la Cité de Montréal, et pour d'autres fins». L'analyse des implications de cette loi reste à faire. Toutefois, son préambule est révélateur des objectifs visés et du cycle de développement dans lequel la municipalité se trouve : «Il est devenu urgent de dresser un plan général de la dite cité et de tracer, fixer et déterminer les rues et places publiques ouvertes et à être ouvertes, continuées, prolongées ou élargies».
96. Il serait plus juste de parler, pour les premières années du régime municipal, de plusieurs lois générales. Nous reviendrons sur ce sujet plus loin dans le texte.
97. Chs. Glackmeyer, *op. cit.*
98. D. Lorrain, «Le grand fossé ? Le débat public/privé et les services urbains», *Politiques et management public*, 5, 3 (septembre 1987), 83–102; P. Chabot et J.-M. Offner (textes réunis par), *Crise de l'urbain, futur de l'urbain. Actes du séminaire Services publics et espaces collectifs : modèles de gestion et cultures d'entreprise*, Paris, Éditions de l'Iris, 1987.
99. Voir à ce sujet J. Chevalier, «Les enjeux de la déréglementation», *Revue du droit public et de la science politique en France et à l'étranger*, 2 (1987), 281–319; A. Drumaux, «Contrats de gestion et modes de régulation des entreprises publiques», *RISA*, 1 (1994); J.-P. Simon, *L'esprit des règles. Réseaux et réglementation aux États-Unis. Câble, électricité, télécommunications*, Paris, Éditions L'Harmattan, 1991.
100. B. Barraqué (éd.), *Les politiques de l'eau en Europe*, Paris, Éditions La Découverte, 1995; R. M. Stein, *op. cit.*
101. C. Armstrong et H. V. Nelles, *Monopoly's Moment [...]*, *op. cit.*, 4.
102. C. G. Boone, «The Politics of Transportation Services in Suburban Montreal: Sorting out the "Mile End Muddle", 1893–1909», *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, XXIV, 2 (1996), 25–39; P.-A. Linteau, «Le transport [...]», *op. cit.*; C. Armstrong et H. V. Nelles, «Suburban Street Railway [...]», *op. cit.*