LES TRAMWAYS ET L'INTERET PUBLIC

En votant à l'unanimité le vœu suivant, la Chambre de Commerce du District de Montréal a donné la note absolument juste de ce que veut la population de notre cité :

" La Chambre de Commerce prie le Conseil de Ville de Montréal de vouloir accorder à la Compagnie Terminal Railway l'entrée de sa ligne dans la ville de Montréal à de telles conditions que la construction et l'exploitation en soient praticables."

Ce vœu de la Chambre de Commerce aussi correcte dans la forme que juste dans le fond était cependant nécessaire, car il y a dans le sein de notre conseil municipal un certain nombre d'échevins qui, en apparence favorables à l'octroi d'une franchise à la Terminal Railway, veulent imposer de telles conditions à cette compagnie qu'elles equivaudraient, si elles emportaient le vote de la majorité des membres du Conseil, à une impossibilité pour la Compagnie Terminal Railway d'exploiter la ligne projeté, eavec quelque chance de succès.

La ville de Montréal est desservie par une unique compagnie de tramways. Sa franchise, selon la rumeur publique, lui a coûté assez cher. La Montreal Terminal Railway n'est sans doute pas disposée à mettre le même prix pour l'obtention de la sienne. Les conditions, du reste, ne sont plus les mêmes, car nous croyons bien sincèrement que le règne de la v nalité a disparu, sinon totalement, du moins assez complètement du Conseil municipal. Nous admettrons donc que pour obtenir une charte de la Ville, il n'est plus nécessaire comme autrefois, de se saigner des quatre veines.

Il nous faut donc chercher ailleurs pour découvrir les causes de la dureté des conditions que certains échevins voudraient imposer à la Terminal Railway.

La Compagnie des Chars Urbains est puissante ; elle jouit d'un monopole qui menace de lui échapper ; elle a des actionnaires riches et haut placés ; elle s'est créé des amis dans le monde politique et dirigeant et toute l'influence, toutes les influences dont elle dispose tendent à lui conserver le monopole qu'elle exploite.

Auprès du public, la Compagnie des Chars Urbains est loin d'être populaire, non pas parce qu'elle possède un monopole, mais parce qu'elle abuse de son omnipotence au détriment de ce même public.

Est-il étonnant après toutes les plaintes contre la Compagnie des Chars Urbains qu'on ait pu présenter au conseil municipal une requête signée par vingt mille femmes demandant l'octroi d'une franchise à la Terminal Railway ?

Non, certes et, facilement, la liste aurait pu s'allonger de vingt mille, de quarante mille autres noms de femmes, tellement la nécessité s'impose d'établir une concurrence au monopole du transport des voyageurs dans notre cité.

D'où viendrait donc l'opposition ? Nous l'avons dit dans notre dernier numéro et le *Witness* le répète aussi en d'autres termes :

Ce tramway sera tout d'abord favorable à la partie Est, attendu qu'on ne propose pas de poser, à présent, des rails plus à l'ouest que la rue Windsor. On dit que tous les échevins des quartiers dans lesquels on propose de poser des rails sont favorables à l'octroi de la franchise. L'opposition qui pourra être faite viendra principalement d'échevins qui, dit-on, ont été dans le passé de forts actionnaires de la Compagnie des Chars Urbains, et de ceux dont les quartiers ne sont pas spécialement intéressés.

Les femmes semblent être en masse favorables aux avantages de la concurrence proposée. Mme Allan, qui était à la tête de la députation qui s'est rendue au conseil lundi, disait qu'elle avait vingt mille signatures (de femmes) sur sa pétition.

L'opposition que rencontre la Terminal Railway n'est pas une opposition franche, ouverte. On ne peut, en effet, invoquer aucune raison plausible, aucun motif valable pour lui refuser la franchise demandée. C'est par des moyens détournés, en lui rendant l'existence impossible, que ses ennemis veulent la faire désister de ses projets.

La justice, ou tout au moins l'équité voudrait que la Terminal Railway fut soumise aux mêmes conditions de construction et d'exploitation que la Compagnie des Chars Urbains, ni plus ni moins dures, ni plus ou moins dures ; l'égalité dans les droits comme dans les devoirs, telle devrait être la règle adoptée.

Mais de ce que la Terminal Railway consent à certains sacrifices, à certaines charges qui ne sont pas imposés à sa rivale, il ne s'ensuit pas qu'elle soit taillable et corvéable à merci.

Ses opposants le savent et c'est pourquoi ils ont adopté cette tactique détournée de vouloir lui imposer des conditions qu'elle ne saurait accepter sans consentir à se suicider.

L'intérêt du public n'est pas tant dans une réduction excessive des prix des tickets de passage et dans les obligations de pavage des rues, d'enlèvement de la neige, etc... que dans l'existence d'une compagnie de transport nouvelle dans l'intérieur de la ville. La concurrence des deux compagnies produira d'elle-même des effets dont tous les avantages seront en faveur du public.

Si tous nos échevins s'inspiraient de l'intérêt public, la Montreal Terminal Ry aurait depuis longtemps la franchise de passage dans nos rues à des conditions douces et faciles.

L'Association des Commis-Epiciers de Montréal s'est réunie samedi pour mettre la dernière main aux préparatifs du pique-nique qu'elle doit faire à Louiseville, dimanche, le 16 juin prochain. Le prix des billets de chemin de fer a été fixé à $1.20 pour les adultes et à 60c pour les enfants. Départ de la gare Viger à 7 heures 45 du matin.

A l'arrivée à Louiseville, l'Association accompagnée de la garde Ville-Marie, ainsi que la fanfare et du corps de clairons et de tambours de ce beau corps militaire, sera reçue par une délégation de citoyens de Louiseville.

M. le chanoine Tessier a organisé une belle démonstration pour cette occasion.

On sait que le patron de l'Association des Commis-Epiciers est Saint-Antoine de Padoue. Or ce grand saint a une chapelle particulière ainsi qu'une belle statue dans l'église de Louiseville. Les citoyens de Louiseville se porteront au devant de l'Association précédés de la statue de l'illustre saint superbement décorée de fleurs et de banderolles. Après avoir assisté à une messe solennelle, les excursionnistes dégusteront un excellent dîner, puis se rendront au terrain du pique-nique, où il y aura des jeux et autres amusements. M. le conseiller F. X. Massé a généreusement prêté son concours à l'organisation de cette partie de la fête.

Les comités se composent comme suit :

Jeux et autres amusements—Président, J. E. Robichaud ; membres, E. Turgeon, Z. Labelle, D. Payette, A. Martel.

Rafraîchissements—Président, G. N. Robert ; J. P. Beauvais, C. Lalonde, E. Marchand, E. H. Montpetit, R. Fournier.

Police—Président, O. Bergeron;