

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Etc.

EDITEURS

La Compagnie de Publications des Marchands Détailliers du
Canada, Limitée,

Téléphone Bell Est 1185.

MONTREAL.

ABONNEMENT: Montréal et Banlieue, \$2.50 }
Canada et Etats-Unis, 2.00 } PAR AN.
Union Postale, - Fra. 20.00 }

Bureau de Montréal : 80 rue St-Denis.

Bureau de Toronto : Edifice Crown Life, J. S. Robertson & Co., représentants.

Bureau de Chicago : 215 rue South Market, Emmet C. Boyles, représentant.

Bureau de New-York : 903-904 Tribune Bldg., E. F. Olmsted, représentant.

Fondé en 1887.

LE PRIX COURANT, Vendredi, 28 Novembre 1913.

Vol. XLVI — No 48.

LA QUESTION DES TRAMWAYS

Dans un article précédent, nous nous sommes efforcés d'établir les faits qui accompagnent la demande de la Compagnie des Tramways de Montréal faite à la ville, pour l'octroi d'une franchise de quarante ans. Nous avons fait voir les raisons qui ont donné lieu à la compagnie de presse à l'encontre de la demande de la Compagnie. Il convient de poursuivre l'étude de la question sous ses différents aspects, et nous verrons aujourd'hui quelle est la position du public par rapport à celle de la Compagnie des Tramways.

On ne contestera pas que le public qui voyage a son mot à dire dans cette question. Mais que demande-t-il? Un bon service, de la courtoisie de la part des fonctionnaires, des tramways en aussi grand nombre et à aussi bon marché que possible. Jusqu'ici, et graduellement, la compagnie s'est efforcée de donner un service aussi satisfaisant qu'il lui était possible de donner.

Nous entendons les voix qui s'élèvent pour nous dire que les gens ne cessent de protester contre ce qu'ils appellent un mauvais service. A ceux-là, nous répondrons que les gens naissent grognons et ne peuvent que difficilement se défaire de cette mauvaise habitude.

Si des critiques par atavisme ont trouvé des défauts aux plus beaux monuments, nous ne sommes pas étonnés d'entendre protester contre le service des tramways de Montréal. Mais, en admettant que ce service soit quelques fois défectueux, cela n'implique pas qu'il soit aussi radicalement mauvais que certains se plaisent à le crier plus fort que d'autres, chaque fois qu'ils en trouvent l'occasion.

La compagnie admet que son service n'est pas parfait et qu'il doit être amélioré. Cette admission, elle la fait tous les jours lorsqu'elle disperse ses équipes d'ouvriers par tout le réseau, avec instructions aux chefs d'équipes de faire toutes les réparations et améliorations qui s'imposent. Elle la fait encore lorsqu'elle remplace par des voitures luxueuses les anciennes boîtes démodées et abimées par l'usage.

Qui blâmera la compagnie d'avoir un service défectueux en présence des efforts constants qu'elle déploie pour l'améliorer?

Au point de vue du bon marché, le public n'a pas lieu de se plaindre. Les ouvriers obtiennent moyennant 25 cents, huit billets que la compagnie accepte durant certaines heures le matin et le soir, c'est-à-dire que ces ouvriers voyagent sur une distance de 8 à 10 milles, pour la modique somme de 3 sous.

En autres temps, la compagnie vend ses billets à raison

Il n'est pas accepté d'abonnement pour moins d'une année. A moins d'avis contraire par écrit, adressé directement à nos bureaux, 15 jours au moins avant la date d'expiration l'abonnement est continué de plein droit.

Toute année commencée est due en entier. L'abonnement ne cesse pas tant que les arrérages ne en pas payés.

Tout chèque pour paiement d'abonnement doit être fait payable "au pair à Montréal."

Chèques, mandats, bons de poste doivent être faits payables à l'ordre de "Le Prix Courant".

Prière d'adresser les lettres, etc., simplement comme suit :

"LE PRIX COURANT", Montréal

de 6 pour 25 cents ou de 25 pour \$1.00. Aucune autre ville d'Amérique n'offre plus d'avantages sous ce rapport. Et puisque nous sommes à faire des comparaisons, disons tout de suite que le service actuel de la Compagnie des Tramways de Montréal est encore supérieur à celui des grandes villes des Etats-Unis, telles que New-York, Boston, Philadelphie, Chicago, St-Louis, etc. Pour aller moins loin, que l'on compare notre service avec celui de Toronto, et l'on reconnaîtra que le public de la Ville Reine est de beaucoup moins bien servi que celui de Montréal.

Que la Compagnie des Tramways de Montréal gagne ou ne gagne pas d'argent, c'est là la moindre des préoccupations du public. La question financière de la compagnie n'intéresse que ses actionnaires, et personne n'est forcé de l'être.

Lorsqu'on ne prend pas plaisir à soulever ses instincts, le public sait reconnaître les difficultés sans nombre et qui surgissent chaque jour plus nombreuses contre le bon fonctionnement d'un réseau aussi étendu que celui des tramways de Montréal. Il sait tenir compte des distances à couvrir, et des perturbations climatiques qui affectent un réseau de chemin de fer, quel que soit son genre.

Et nous concluons en disant que, à moins que de vouloir qu'on nous donne gratuitement un service de tramways, le public a peu de raisons de se plaindre de celui que nous avons actuellement. Nous soutenons, de plus, qu'il se plaindrait moins qu'il ne le fait, s'il n'était pas, à propos de tout et à propos de rien, soulevé par certains agitateurs salariés, qui ont assez d'audace pour se poser en réformateurs.

LE PORT DE MONTREAL

Les affaires de l'année écoulée établissent un nouveau record

Le port de Montréal vient de clôturer la plus belle année de son histoire. Le nombre des vaisseaux océaniques entrés, leur tonnage, le nombre des vaisseaux venus par voie du canal Lachine, les recettes douanières et les exportations de grain, tout démontre, si l'on compare les chiffres de 1913 à ceux de 1912, qu'il y a eu excédent dans presque tous les services.

L'augmentation du trafic a été particulièrement frappante durant la première moitié de la saison de navigation. Durant les deux derniers mois, il y a eu diminution.