

Chemins de fer Electriques

Notre bonne ville de Montréal a été jadis considérée comme en retard avec les autres villes d'Amérique, en ce qui concerne les améliorations de la voirie, de la viabilité, salubrité publique etc. Le fait est que notre conseil de ville a, pendant longtemps, été le boulevard de la routine. Mais nous croyons que tous ceux qui ont pu suivre à l'œuvre le comité des chemins, depuis qu'il est sous la présidence de M. R. Préfontaine, avoueront qu'il n'en cède rien en fait d'initiative et de progrès, aux villes américaines de même importance.

Le fait est incontestable et il est attesté par tous ceux qui ont visité les autres grandes villes du Nouveau Monde, que Montréal est une des villes les mieux bâties, possédant les rues les mieux pavées, alignées et éclairées du continent américain. A part Philadelphie, il n'est pas une cité américaine qui puisse être comparée à Montréal au point de vue de la solide magnificence de ses bâtisses publiques et privées.

Sur un point, cependant, Montréal est un peu en retard; c'est sous le rapport de la facilité et de la rapidité des communications à l'intérieur.

Nous n'avons qu'un système de tramways, ancien et hors de mode, lent et irrégulier dont nous n'avons jamais eu lieu d'être fiers quoiqu'il ait pu être, dans son temps au niveau des inventions contemporaines. La civilisation avancée des villes américaines de l'Ouest, surtout, nous dépasse de bien loin; ces villes, dont plusieurs ne sont que de gros villages, ont laissé de côté depuis longtemps le système de mode des tramways à traction par chevaux, et l'ont remplacé, ici par le système des cables, là par la vapeur et enfin, celles qui sont à la tête du progrès, ont depuis assez longtemps déjà des tramways électriques, que disons-nous? Ottawa cette petite ville sans commerce, qui, en dehors des sessions du parlement est déserte et morte, nous a devancés depuis plus d'un an avec son tramway électrique.

Un citoyen entreprenant, qui nous est arrivé il y a quelque temps de Toronto et qui a acquis de très grands intérêts chez nous. "M. Rienzi Athel Mainwaring, a pris l'initiative de la construction de notre première ligne électrique. Propriétaire d'immenses terrains au nord de la ville, il propose de les relier au centre des affaires au moyen d'un tramway électrique, continuant la ligne des chars Urbains de la rue Bleury et de l'Avenue du Parc. Pour cela, il est en instance auprès du comité des chemins, demandant à être autorisé à se servir des rues de la ville. Il ne réclame ni monopole ni subvention; il ne demande pas à être autorisé à émettre des *bons*, pour se procurer des capitaux; il a les capitaux nécessaires et ne demande que la permission de les employer à nous doter de notre premier tramway électrique.

Or, pendant que sa requête est devant le comité des chemins, voilà qu'il aurait une opposition formidable. Une compagnie organisée il y a une dizaine d'années, sous le nom de "La Compagnie du chemin de fer élevé du Parc et de l'Île de Montréal," se présente devant le comité des chemins, déclare que cette ligne électrique de la rue Bleury existe déjà, à l'état de projet, dans ses cartons et demande qu'on lui en garde le monopole en refusant à M. Mainwaring l'autorisation demandée.

La compagnie en question compte parmi ses directeurs plusieurs citoyens avantageusement connus, et disposant d'une influence considérable; elle passe pour avoir l'appui d'un ingénieur distingué. M. A. David alias Davis, inventeur d'un nouveau système de voie élevée; et elle a en projet tout un système de chemins élevés qui desserviraient les extrémités est et ouest de la ville ainsi que la région du nord, le parc de la Montagne et les deux cimetières.

Mais elle a été trop longtemps inactive pour être désormais prise au sérieux. Depuis qu'elle est organisée on n'a entendu parler d'elle, pour ainsi dire, que deux ou trois fois, c'est-à-dire à chaque fois qu'une autre compagnie surgissait pour entreprendre de réaliser une partie de ses projets. Elle n'a été, jusqu'ici, qu'obstructionniste; et elle a avoué elle-même, l'autre jour, au comité des chemins, qu'elle n'avait pas encore choisi définitivement le mode de traction qu'elle emploierait.

Elle n'a pas, ou du moins, rien n'indique qu'elle ait les capitaux suffisants pour construire; elle ne s'engage pas à construire dans un délai raisonnable; elle vient tout simplement se mettre en travers de l'entreprise de M. Mainwaring et dire au Conseil de Ville: Cette ligne est dans mon projet, je ne propose de la construire quelque jour et je ne veux pas que vous laissiez M. Mainwaring s'en emparer.

Eh bien, n'en déplaise à certains confrères qui prennent partie pour la compagnie, nous ne saurions admettre ce genre d'obstruction qui menace de retarder de plusieurs années, sans profit pour personne, l'inauguration d'une entreprise utile. L'attitude de la Compagnie est exactement celle du "dog in the manger" du proverbe anglais de ce chien dans la mangeoire qui ne peut pas manger l'avoine et ne veut pas laisser le cheval en manger.

Nous avons vu trop souvent, au Canada, de ces compagnies organisées tout simplement pour obtenir un espèce de droit préférentiel, par ordre de date, sur toute compagnie sérieuse qui voudrait ensuite tenter certaine entreprise; pour faire obstruction à ces tentations plus récentes et finir par se faire acheter. Nous avons trop vu aussi de ces compagnies organisées sans capital et qui n'ont pu être mise en état d'accomplir les travaux dont elles s'étaient chargées qu'à force de subventions; véritables machines à

boodlage à corruption gouvernementale et municipale.

La Compagnie du chemin de fer élevé n'est peut-être pas tout à fait cela, mais l'inaction qu'elle a si longtemps consignée l'obstruction qu'elle a essayé de faire lorsqu'une autre veut entreprendre ces travaux sur lesquels elle a jeté son devolu, ne lui peuvent attirer les sympathies de personne. Et nous croyons que le comité des chemins doit faire, c'est de ne tenir aucun compte de son intervention et de laisser McMainwaring nous doter de notre premier tramway électrique. C'est le seul moyen de nous assurer la construction de cette ligne d'ici à une bonne dizaine d'années.

Les détails des règlements peuvent se discuter; mais que, en principe, on écarte l'obstruction de la compagnie du chemin de fer élevé; dont la charte, d'ailleurs, doit être périmée à l'heure qu'il est; qu'on n'aille pas lâcher la proie pour l'ombre et qu'on laisse M. Mainwaring travaillé aux intérêts communs de ses terrains et de la ville en général.

L'Assurance Mutuelle contre le Feu

DE LA CITÉ DE MONTRÉAL.

Lundi de la semaine dernière, M. F. X. St. Charles, en sa qualité de président, faisait aux sociétaires le rapport annuel de l'Assurance Mutuelle contre le feu de la cité de Montréal.

Cette institution, que nos lecteurs connaissent puisque c'est la cinquième fois que nous publions dans ces colonnes son rapport annuel, a pris, cette année, une nouvelle direction. Si nous en jugeons par le résultat obtenu, le changement de politique a été heureux et promet de rendre l'Assurance de plus en plus prospère. M. Joseph Comte, qui a été si longtemps à la tête de cette institution et qui l'a guidée si sûrement à travers plus d'une crise, s'est trouvé en désaccord avec ses collègues, précisément sur ce point d'un changement de ligne de conduite et s'est retiré. M. St. Charles, le président de la Banque d'Hochelega, qui était aussi vice-président de l'Assurance, remplaça M. Comte, et l'on tenta l'expérience dont ce dernier doutait du résultat. Il s'agissait de réduire de moitié le montant des billets de dépôt, qui sont le capital réel de la société. Avec une grande prudence dans l'acceptation des risques, avec une grande économie dans l'administration, le changement effectué a pu, sans augmenter sensiblement les risques de la société et sans affecter sa réputation de solvabilité, amener une augmentation considérable dans le nombre et le montant des assurances. Ainsi, les assurances en force, au 31 août 1890, étaient de \$5,275,708 de risques, et au 31 août 1891 elles étaient de \$5,704,729, soit une augmentation de \$425,000 dans une seule année. Les primes reçues en 1890-91 ont été de \$4,635.12 et les sinistres payés de \$4,977.25, de sorte que les pertes ont été presque couvertes par les primes. L'intérêt reçu des place-

ments a été de \$3,568,000, ce qui, avec les primes, donne un montant total de \$8,200.00, soit près de \$1000 de plus que les frais d'administration n'ont coûté.

Le capital, argent ou propriétés est de \$104,487, dont \$75,000 en chiffres ronds, d'argent comptant, prêt à être appliqué à la satisfaction de toute réclamation pour incendie. Les billets de dépôt ne sont plus qu'au montant de \$238,000, ayant été réduits de moitié, mais comme le capital total arrive encore à plus de 6 p. c. du montant total des risques assurés, il est amplement suffisant pour toutes les exigences.

Comme d'habitude, les pertes cette année ont été très légères et la répartition, conséquemment, facile à porter.

Nous ne saurions trop recommander encore une fois à nos lecteurs, cette Assurance tout à fait mutuelle, qui assure à si bon marché, qui n'a que des risques choisis et qui ne se laisse pas guider dans la conduite des affaires de ses associés (car tous les assurés sont membres de la société et ont droit de vote aux assemblées) par aucune organisation arbitraire comme l'Association des Assureurs.

Bon succès encore cette année à la Mutuelle.

Circulation et Capital

L'acte des banques de 1890 article 56, donne aux banques constituées en corporations; le droit d'émettre des billets payables au porteur, remboursables sur présentation au bureau principal ainsi qu'aux succursales. Ces billets doivent être de cinq piastres, au moins de multiples de cinq piastres. Ils portent intérêt au taux légal, du moment où la banque a refusé de les payer en monnaie légale, à bureau ouvert. Les banques sont obligées de faire des arrangements avec les autres banques de la Puissance pour que leurs billets puissent circuler partout au Canada, sans dépréciation, et pour cela elle doivent faire en sorte que toutes les autres banques les reçoivent en dépôt ou en paiement au pair.

Nos lecteurs se rappellent que LE PRIX COURANT lors de la discussion sur le genre de garantie propre à assurer le remboursement intégral et, par suite, la circulation en toute sécurité des billets de banques a été un des premiers, sinon le premier à proposer la création d'un fonds de garantie qui existe aujourd'hui. En effet, l'acte de 1890 a créé un fonds de garantie de la circulation au moyen du versement par chaque banque, en deux fois, de cinq pour cent du montant moyen de sa circulation. Cette disposition nouvelle a été mise en vigueur au 1er juillet dernier; elle a produit le versement d'une somme de \$45,975 au trésor fédéral, à la date du dernier rapport.

Nous venons de résumer en quelques mots, assez clairement croyons-nous, pour être compris de tous nos lecteurs, même de ceux qui ne sont