

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

du Commerce, de la Finance, de l'Industrie
de la Propriété foncière et des Assurances.Bureau : No 80, rue Saint-Jacques,
Montréal.Abonnements: Montréal, un an \$2.00
Canada et Etats-Unis 1.50
France fr. 12.50Publié par
La Société de publication commerciale,
J. MONIER, gérant

MONTREAL, 17 FEVRIER 1888

M. EDMOND STEVENS a pris
la direction du département
des annonces du "Prix Courant."

AVIS

Pour répondre aux insinuations faites sur notre compte par une feuille quotidienne de Montréal nous devons déclarer que M. Helbröner, depuis le 15 novembre dernier, n'a pas écrit une ligne pour le PRIX COURANT et que depuis cette époque il n'a plus aucun contrôle sur le journal.

J. MONIER
Gérant.

LA CONSTRUCTION EN 1888

Au point de vue de l'ensemble des symptômes qui se présentent actuellement, on pourrait prédire une saison très active pour la construction en 1888. Sans compter les grands édifices projetés tels que l'Université Laval, l'aile du Palais de Justice, la gare du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, temple pour la congrégation méthodiste de la rue St-Jacques, etc., il est très probable qu'un grand nombre de constructions d'un caractère privé seront commencées dans l'année.

Une foule de circonstances se réunissent pour produire ce résultat.

La prospérité du commerce et de l'industrie de la ville depuis plusieurs années, l'abondance de travail pour les ouvriers et les salaires élevés que ceux-là ont obtenus, ont augmenté le bien-être de nombreuses familles appartenant soit à la classe ouvrière soit au commerce moyen. Cette augmentation de bien-être a produit comme d'habitude deux résultats: d'abord de faire désirer un logement plus confortable, quitte à payer un loyer plus élevé, et ensuite d'attirer à la ville un grand nombre de gens de la campagne. Ces deux résultats en ont ensemble produit un autre, l'enchérissement des loyers. Nombre de propriétaires ont haussé le loyer des petits logements de 50 c. à \$1.00 par mois; dans les logements dont le loyer dépasse \$16.00 il y a aussi généralement augmentation.

D'un autre côté, si les terrains à bâtir sont devenus assez chers, les matériaux de construction ne sont pas encore hors de prix. Le bois est bon marché, il est à supposer que la brique baissera dès que la navigation va s'ouvrir.

Et enfin l'argent est abondant et à bon marché, à 6 pour cent.

Tout se réunit donc pour faire faire de la prochaine saison une saison active et lucrative pour les constructeurs: demande de logement, augmentation des loyers, fonds très accessibles et matériaux

à bon marché. Un seul point noir est à l'horizon, et menace de neutraliser tout cela, c'est la demande d'augmentation de salaire de la part des ouvriers charpentiers et menuisiers.

Ce n'est pas la première fois que pareille demande se produit; tantôt elle a été accordée, tantôt elle a été refusée par les entrepreneurs; il y a même eu, il y a déjà longtemps, une ou deux tentatives de grève. Le fait en lui-même n'est donc pas nouveau pour les entrepreneurs, et ils pourraient assez facilement en prendre leur parti, s'il n'existait aujourd'hui un autre élément qui influence les relations entre les patrons et les ouvriers. Cet élément c'est l'organisation connue sous le nom de Chevaliers du Travail. Autrefois, les ouvriers, quand ils faisaient grève n'étaient guidés que par leur intérêt particulier, n'avaient d'autre appui qu'eux-mêmes. La société des Chevaliers du Travail, en groupant sous une direction unique toutes les associations ouvrières de métier a changé complètement les conditions de la lutte. Dans les conditions actuelles si une grève était décidée, la société paraît en mesure de la faire assez générale pour paralyser complètement l'industrie de la construction et mettre les entrepreneurs dans l'impossibilité d'exécuter leurs contrats.

Nous savons que les Chevaliers du Travail se disent en principe opposés aux grèves qu'ils n'admettent que lorsque tous les autres moyens ont échoué; nous voulons bien les croire sincères et rendre justice à leurs bonnes intentions. Mais en pratique, l'exemple des typographes de Québec nous apprend que les autorités supérieures de l'ordre ne sont pas toujours consultées; que forts de la cohésion, que leur donne l'affiliation à la Chevalerie du Travail, grisés par l'idée exagérée de la puissance qu'ils ont entre les mains, les membres des assemblées subalternes se laissent d'autant plus facilement entraîner à un acte d'hostilité ouverte contre les patrons, qu'ils sont persuadés que ces derniers ne pourront leur résister.

On comprend l'importance qu'a prise vis à vis les patrons cette fusion en une seule société de toutes les unions de métiers qui existaient autrefois; on comprend qu'ils se défient d'une organisation qui, en cas de différend entre les charpentiers et les patrons peut entraîner dans une grève les manœuvres, les maçons, les menuisiers, les plâtriers, les peintres et les couvreurs. Eh bien; c'est cette défiance très légitime qui menace de paralyser l'essor que l'industrie de la construction est appelée à prendre pendant la saison de 1888.

Nous l'avons déjà dit dans notre revue des matériaux de construction, la crainte d'une grève empêche les entrepreneurs de prendre des contrats. Ils ne veulent pas se lier les mains vis-à-vis d'un propriétaire, pour se mettre ensuite à la merci de leurs ouvriers qui un beau jour pourraient les planter là. Cette situation ne saurait se prolonger sans atteindre profondément les intérêts matériels de notre ville, sans nuire aux intérêts des entrepreneurs et des ouvriers. Mais comment la faire cesser? Les ouvriers déclarent qu'ils n'ont, en ce moment, aucune intention de faire

une grève et qu'ils n'y auront recours qu'à la dernière extrémité. Les entrepreneurs n'osent pas en ce moment s'engager à une augmentation des salaires qui leur sera peut-être imposée plus tard par la force des choses, parce que s'ils cédaient actuellement, les ouvriers formuleraient de nouvelles exigences avant la fin de la saison.

Or, nous croyons que, d'un côté ou de l'autre, on serait, au fond, disposé à accepter une transaction, pourvu qu'il y ait des garanties que cette transaction sera finale et définitive au moins pour la durée des contrats entrepris d'ici à un an. La nature des garanties de ce genre que pourront donner les ouvriers sera toujours plutôt platonique que matérielle; mais s'ils essayaient de négocier sur une base comportant l'engagement des différentes sociétés ouvrières de ne pas élever de nouvelles prétentions dans un délai suffisamment étendu, nous sommes persuadés que les entrepreneurs consentiraient à les suivre sur ce terrain.

A part cette solution, nous n'en voyons qu'une autre, ce serait le refus de la part des entrepreneurs d'employer des Chevaliers du Travail, ce serait un "Lock out", opposé à la menace d'une grève, c'est-à-dire la guerre ouverte entre les associations ouvrières et les patrons. Or, à la guerre, les deux partis perdent toujours, même le parti vainqueur, et nous portons trop d'intérêt aux deux classes de la société qui seraient alors aux prises pour ne pas employer toutes nos forces à prévenir une calamité de ce genre.

L'EMPRUNT DE QUEBEC

Nos échanges de France constatent le succès de l'émission à Paris et à Londres, par le crédit Lyonnais, de l'emprunt de \$3,500,000 du gouvernement de Québec. Cet emprunt a été émis en coupures de 2525 francs, soit £100 chacune, portant un intérêt net de 101 francs, soit 4 pour cent. Le taux de l'émission était fixé à 1 franc de prime, soit 2526 francs, mais il a fait avant la clôture 2530 frs. soit 5 francs de prime et il est monté le lendemain à 2567 francs, soit 1½ pour cent de prime.

D'après des informations de source officieuse, le Crédit Foncier aurait pris l'emprunt ferme à 99.4, sans commission, de sorte que le produit net pour la province serait de \$3,479,000 sur lesquelles nous aurions à payer un intérêt annuel de \$140,000.

Les conditions que l'on nous avait dit avoir été obtenues à New-York, 3½ p. c. à 94, étaient évidemment meilleures; mais cette affaire ayant été manquée pour une cause ou pour une autre, la transaction avec le crédit Lyonnais est encore parfaitement acceptable.

UN CHEMIN DE FER AERIEN
POUR MONTREAL

Il y a déjà un bon nombre de mois qu'il est question de doter Montréal d'une voie aérienne de chemin de fer, pour faciliter les communications entre le centre de la ville et ses extrémités. La ville de Montréal s'étend, comme on sait, sur une longueur d'environ six milles le long du fleuve; sa lar-

geur ne dépasse guère un mille dans ces conditions; on conçoit les avantages qu'offrirait un moyen de transport rapide établie dans le sens de sa longueur. Nous avons bien les chars urbains qui sont censés faire ce service; mais tout le monde convient qu'ils le font horriblement mal. Leur voie étant à niveau, se trouve ensevelie sous la neige pendant 4 à 5 mois de l'année; on y pourrait voyager aussi confortablement en janvier qu'en juillet; le parcours se ferait beaucoup plus rapidement et la résidence d'un ouvrier qui est aujourd'hui à Hochelaga ou à St-Henri à 40 minutes de marche, à 30 minutes en char, de son atelier, en serait mis à 7 ou 8 minutes seulement.

On a prétendu que ces sortes de voies ne pouvaient être utiles que dans les villes très peuplées; nous croyons que la population de Montréal est assez dense aujourd'hui pour qu'une voie sérieuse lui soit très utile; bien plus, nous prétendons que notre climat en fait une nécessité.

La voie élevée a nécessairement pour effet d'assombrir la rue où elle passe; nous comprendrions qu'on s'objectât à ce que cette voie fut placée sur la rue Notre-Dame ou sur la rue St-Jacques; mais nous avons la rue Craig, une rue très large, où il ne se fait que très peu de commerce mais sur laquelle sont placées bon nombre de manufactures, et qui semble avoir été faite exprès pour un chemin de fer aérien. D'Hochelaga comme de St-Henri, la voie établie sur cette rue amènerait directement au centre des affaires, aux banques, au bureau de poste, à la douane, au marché Bonsecours, aux gares du Pacifique et du Grand-Tronc, à l'Hotel de Ville, au débarcadère des vapeurs du fleuve, et à la porte des commerçants de gros.

Si avec tous ces éléments, la voie aérienne ne réussissait pas, nous serions grandement trompé.

Nous ne voyons donc pas sur quoi l'on s'appuierait pour refuser à la Compagnie du Chemin de fer du parc et de l'île de Montréal, la permission qu'elle demande de placer une voie aérienne dans la rue Craig, pourvu que cette compagnie puisse justifier qu'elle est financièrement capable de construire cette voie et de l'exploiter.

QUARTIER EST ET QUARTIER
CENTRE

Quoique le PRIX COURANT ait pour programme de ne s'occuper absolument que de questions économiques, nous ne saurions nous désintéresser complètement des élections municipales dont le résultat peut avoir une grande importance pour notre ville. Nous nous risquerons donc à parler des élections des deux quartiers où domine la classe commerciale de nos compatriotes, le quartier Est et le quartier Centre.

Dans le quartier Est, nous ne pouvons que féliciter les électeurs qui ont choisi M. Michel Lefebvre pour leur candidat. M. Lefebvre est un homme énergique, entreprenant, d'un grand jugement et d'une grande expérience des affaires. Il est le type de l'industriel canadien et il est digne, à tous les points de vue, de représenter au conseil les grands intérêts commerciaux et industriels du quartier Est.