

déclare d'emblée que nous avons tout inventé et il fait une promesse d'expulsion qu'il ne sait pas pouvoir tenir ou non.

Ces explications données à nos lecteurs, nous leur demanderons ce qui reste du verbiage, des conseils et des réflexions du "Journal" au sujet de notre article: "Les Menaces d'un monopole".

Comme M. L. J. Forget, il aurait dû mettre en pratique le conseil qu'il nous donne: "se renseigner avant de parler."

Un journal sérieux, lui dirons-nous à notre tour, ne fait pas de partialité. Quand une question d'intérêt public est en jeu, tous ceux qui, par profession et par devoir, s'adressent au public ont droit de la discuter. Nous ne demanderions donc pas au "Journal" ce qu'il est venu faire dans cette galère, s'il avait entendu les deux parties.

Mais "Le Journal", sans se préoccuper des faits en cause, s'est constitué le défenseur de la Montreal Light, Heat and Power Co. et l'accusateur du PRIX COURANT.

Pour voir clair, il faut éclairer sa lanterne. "Le Journal" a oublié cette précaution élémentaire qui lui permet de se lancer, tête baissée, dans une dissertation qui ne peut que valoir des horions à ceux qu'il prétend défendre, comme à lui-même. C'est d'ailleurs la conclusion ordinaire des polémiques du "Journal" avec ses confrères.

Pour bien renseigner ses lecteurs, "Le Journal" va trouver qui? L'accusé et l'accusateur? Non, l'accusé seulement, c'est-à-dire la Compagnie dans la personne de l'un de ses directeurs. Quel directeur? Celui qui manipule à la bourse les actions de la Compagnie, qui y fait la pluie et le beau temps. Quel directeur encore? Celui, le seul, qui puisse dicter au "Journal" l'attitude qu'il doit prendre dans toute question relative à la Montreal Light, Heat and Power Co.

Et "Le Journal" viendra nous dire ensuite qu'il n'a pas mission de défendre la Montreal Light, Heat and Power Co!

Sa mission serait-elle d'attaquer périodiquement ses confrères et de leur prodiguer ses conseils aussi impertinents qu'enfantins?

Possible, après tout!

CORRESPONDANCE

Montréal, 18 Février 1903.

Monsieur le Rédacteur,

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre article du 13 courant, intitulé "Les menaces d'un monopole", et je vous félicite de l'attitude fermée et énergique que vous prenez en faveur du consommateur, exposé aux intimidations du "Monopole".

Vous auriez pu, par la même occasion, nous parler des conditions arbitraires de paiement, pour ne pas dire plus, de la

même compagnie et nous dire si ces conditions sont légales. Je ne suis pas légiste, mais je possède un peu de bon sens, et il me paraît impossible qu'une loi puisse autoriser un marchand à exiger de son client 33 1-3 p.c. de plus que le prix de vente de la marchandise, si le compte n'est pas soldé, dans le délai fixé.

C'est pourtant ce que la Montreal Light, Heat & Power Co., fait ou essaie de faire avec sa clientèle accrue, depuis l'existence du Monopole.

Espérons qu'avant longtemps il sera possible, au consommateur de l'électricité, de se procurer le courant électrique de meilleure qualité et à de meilleures conditions qu'à la Montreal Light, Heat & Power Co.

Veuillez me croire, Monsieur le Rédacteur,

Votre bien dévoué,

Un abonné.

LA RICHELIEU & ONTARIO NAVIGATION CO.

Au moment où le Prix Courant est sous presse les actionnaires de la Richelieu and Ontario Navigation Co., sont réunis en assemblée générale annuelle.

Le rapport des directeurs de la Compagnie sur les résultats de l'année écoulée a été publié dans les journaux, il est donc connu du public.

Ce rapport est sobre de chiffres, sobre de détails sur les opérations de la Compagnie, de même que sur son actif.

Les explications que nous aurions voulu voir dans le rapport seront sans doute données verbalement à l'assemblée; elles auraient gagné à être mises sous les yeux du public en même temps que le rapport des directeurs.

Tous les actionnaires ne peuvent se rendre à l'assemblée générale et le public qui voyage sur les bateaux de la Compagnie aurait intérêt à être renseigné sur certains points.

La Richelieu and Ontario Navigation Co., est de fondation ancienne et ses bateaux ont vieilli avec elle. C'est un mal que la vieillesse aussi bien pour les choses que pour les êtres animés.

La Compagnie dépense annuellement un certain montant pour l'entretien et les réparations de ses bateaux; il est impossible de voir dans le rapport des directeurs quel a été ce montant cette année. Il doit être compris, il l'est certainement dans le chapitre "Dépenses d'exploitation" (operating expenses).

Ne serait-il pas possible de ne porter à ce chapitre que les dépenses d'exploitation proprement dite et d'indiquer séparément les dépenses de réparations, reconstructions qui, chaque année, se font sur une plus ou moins grande échelle.

Les actionnaires par ce moyen pourraient se rendre véritablement compte des augmentations ou diminutions des

dépenses réelles d'exploitation et sauraient si leurs intérêts sont ou non gérés avec économie.

Les frais d'exploitation proprement dite ne doivent guère varier par rapport aux recettes que par le coût des matières, combustible, etc... tandis que les frais de réparations et de reconstructions peuvent grandement varier d'une année à l'autre.

Le rapport pour 1902 ne fait mention d'aucune dépense spéciale de ce chef; celui de 1901 indiquait une dépense de \$80,000 pour nouvelles améliorations à plusieurs bateaux, en dehors du travail régulier d'armement, de réparations et de reconstruction. (Ce sont les termes mêmes du rapport). Le rapport des opérations de 1900 signale une dépense extraordinaire de \$45,000 pour travaux spéciaux aux bateaux *Bohemian*, *Québec*, *Hamilton* et *Spartan*; cette somme est à part de celles dépensées pour les réparations et l'armement régulier dans lesquelles on a compris la reconstruction du "Longueuil".

Ainsi, les frais de grosses réparations sont très variables d'une année à l'autre sans égard aux recettes, tandis que les dépenses d'exploitation réelle sont plutôt en raison du trafic.

Cependant, qu'il y ait grosses réparations ou non signalées dans le rapport des directeurs, nous remarquons que la proportion des dépenses aux recettes reste à peu près fixe, comme en témoigne le tableau suivant embrassant les quatre dernières années.

	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Proportion des Dépenses
1899	\$ 828,322.96	\$674,626.89	81 p. c.
1900	\$ 901,331.80	\$748,105.33	83 p. c.
1901	\$1,109,458.99	920,569.32	83 p. c.
1902	\$1,036,666.27	\$840,449.03	81 p. c.

Ce tableau indique sinon la nécessité, du moins l'utilité de séparer les dépenses d'exploitation, des dépenses d'allongement et de grosse reconstruction des bateaux de la Compagnie.

Il est évident également que les bateaux en vieillissant perdent une partie de leur valeur et que la Compagnie doit, chaque année, porter à un fonds d'amortissement une certaine somme basée sur la durée probable des navires que l'expérience a depuis longtemps fixée.

Or, nous ne voyons pas dans le bilan figurer le compte d'amortissement.

Par contre, le bilan montre un surplus de \$131,549.54, ce serait sans doute sur le surplus que devraient s'amortir les bateaux mis hors de service. Nous avons du reste la preuve. Nous lisons en effet dans le rapport de l'année 1900: "Du surplus au 31 décembre 1900, vos directeurs ont éliminé \$57,311.22 par suite de la vente de trois des vapeurs qui ont été retirés du service et que ne requé-