

Commerce, Finance, Industrie

VOL. XXXIII

VENDREDI, 27 JUIN 1902

No 26

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Publié par LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES (*The Trades Publishing Co.*), au No 25 rue St-Gabriel, Montréal.

Téléphone Bell - Main 2547
Boîte de Poste - - - 917

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Montréal et Banlieue - \$2.00
Canada et Etats-Unis - 1.50
Union Postale - - frs. 15.00

Il n'est pas accepté d'abonnement pour moins qu'une année complète.

L'abonnement est considéré comme renouvelé si le souscripteur ne nous donne pas avis contraire au moins quinze jours avant l'expiration, et cet avis ne peut être donné que par écrit directement à nos bureaux, nos agents n'étant pas autorisés à recevoir tels avis.

Une année commencée est due **en entier**, et il ne sera pas donné suite à un ordre de discontinuer tant que les arrérages ne sont pas payés.

Nous n'accepterons de chèques en paiement d'abonnement, qu'en autant que le montant est fait payable **au pair** à Montréal.

Tous chèques, mandats, bons de poste, doivent être faits payables à l'ordre de "**LE PRIX COURANT.**"

Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes demandes de renseignements.

Adresser toutes communications simplement comme suit :

Le Prix Courant, Montréal.

LES TRAMWAYS DE MONTREAL

Une grève a éclaté à Toronto parmi les employés de la compagnie des Tramways; elle n'a heureusement pas duré longtemps bien qu'elle n'ait pas été entièrement paisible.

Si une entente a pu se faire promptement entre employeurs et employés, c'est grâce à l'Union des employés.

Ceux-ci sont, en effet, organisés et leur organisation en Union pouvait leur permettre de soutenir assez longtemps la grève.

La compagnie des Tramways de Toronto reconnaît maintenant l'existence de l'Union de ses employés—ce qu'elle avait refusé de faire avant la grève—et accorde à son personnel une augmentation de salaire dont la demande rejetée avait provoqué la grève.

Nous n'aimons pas beaucoup les grèves, mais il faut quelquefois les subir. Celle-ci a été courte et n'a, par conséquent, pas causé de bien grandes pertes ni pour les employés, ni pour la Compagnie, par le fait du chômage. Tant mieux.

Les employés ont obtenu un résultat moral, la reconnaissance de leur Union et un résultat matériel, une augmentation de salaire.

C'est plus qu'il n'en faut, pour donner à d'autres l'idée d'imiter les grévistes de Toronto.

Nous parlons ici en connaissance de cause et le but de cet article est précisément d'ouvrir les yeux à qui de droit, pour que Montréal n'ait pas aussi sa grève des employés des tramways.

Tout dernièrement une députation de ces employés a présenté à la direction une demande d'élévation des salaires; cette demande a été rejetée avec une certaine raideur, nous affirme-t-on; cela veut sans doute dire: sans explications, refus pur et simple.

La compagnie des tramways de Montréal exige de ses employés qu'ils ne fassent partie d'aucune Union et, ceux-ci, pour obtenir de l'emploi, doivent s'engager à ne s'affilier à aucune organisation. La Compagnie de Montréal n'a

ainsi, en apparence tout au moins, pas à craindre les ennuis par lesquels vient de passer la compagnie soeur de Toronto et elle peut être fondée à croire que n'ayant pas de lien commun entre eux, pas d'organisation propre, ses employés seraient incapables de mener une grève générale qui la forcerait à suspendre complètement son service même pour une journée.

La chose est possible, probable même, car la compagnie emploie pour le moins deux fois, peut-être trois fois, le nombre d'hommes qui serait suffisant pour assu- d'autant plus de force qu'il a mis plus de et régulière.

Nous n'avons pas à rechercher les raisons—assez faciles à trouver d'ailleurs—qui lui ont fait adopter ce plan d'avoir toujours à sa disposition un plus grand nombre d'employés qu'il ne serait nécessaire.

Mais il est évident que de ce fait même, ses employés pour la plupart, pour la plus grande part, n'ont que de quatre à six heures de travail par jour à 15c de l'heure. On peut juger alors de la mal- greur de leur salaire, du mécontentement qui en est la conséquence, et, nous ajouterons du ferment prêt à éclater avec autant plus de force qu'il a mis plus de temps à se développer.

Quelques rares privilégiés, ceux qui depuis un temps assez long déjà sont au service de la Compagnie reçoivent leur pleine journée de travail; ils ne sont pas obligés d'attendre au poste et de perdre deux ou trois heures dans le désœuvrement pour savoir s'ils travailleront. Ceux-là également se plaignent et disent que, si la Compagnie des Tramways de Toronto a trouvé raisonnable de payer ses hommes 18 et 20 cents de l'heure, à plus forte raison ces salaires devraient-ils être payés à Montréal où la vie est plus coûteuse qu'à Toronto.

Loin de nous la pensée de nous immiscer dans les affaires privées de la Compagnie des Tramways; nous n'avons ni ligne de conduite à lui dicter, ni conseil à lui donner.

Mais nous nous trouvons en présence d'un service public, d'une compagnie qui jouit de faveurs municipales excep-