LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

du Commerce, de la Finance, de l'Industrie,
de la Propriété foncière et des Assurances.

Bureau: No. 32, rue Saint-Gabriel, Montréal

ABONNEMENTS:

Montréal, un an \$2.00
Canada et États-Unis 1.50
France fr. 12.50

Publié par:

LA SOCIÉTÉ DE PUBLICATION COMMERCIALE,
J. MONTEY, Directeur

Téléphone Bell No. 2602.

MONTREAL, 11 OCT. 1889.

MONTREAL-EST

Nous avons indiqué, la semaine dernière, pour quelles raisons la saine économie en fait d'administration municipale exigeait que les fonds municipaux fussent plus libéralement employés à l'amélioration et à l'embellissement de Montréal. Nous avons aujourd'hui à indiquer quelques uns des travaux qu'il serait utile d'exécuter dans la partie Est de Montréal, pour qu'elle pût sortir de l'état misérable où elle est aujourd'hui.

TROTTOIRS

Le quartier St Antoine est un quartier de résidences privées, aussi lui a-t-on donné à pleines mains ce qui est nécessaire à la salubrité comme à la beauté de ses résidences: l'air et la lumière. Les rues y sont larges et bien entretenues; les trottoirs y sont propres, unis, réparés et en matériaux durables.

Dans l'est, nous avons, dans le quartier St Jacques, les rues St Denis, Berri, St Hubert etc qui forment notre faubourg aristocratique; ces rues sont, en général, assez propres, quoiqu'entretenues sur un pied beaucoup plus modeste que celles du quartier St-Antoine. Mais à l'est de la rue St-André, nous tombons dans un quartier où tout manque: macadam, trottoirs, lumières. Et cependant c'est là surtout que demeure notre population ouvrière qui, directement et indirectement paie ou permet de payer la plus forte partie des taxes de la ville. Pourquoi ne ferait-on pas, au moins, des trottoirs en ciment granolithique sur les plus peuplées des rues de ce quartier? C'est surtout où il passe beaucoup de piétons qu'il est utile d'avoir de bons trottoirs. Or il y a de ces rues—Visitation, Beaudry, Wolfe, Montcalm, Plessis, Maison-neuve, etc., où chaque lot de 40 pieds de front est occupé, en moyenne, par 25 à 30 personnes que leurs affaires appellent en ville une ou deux fois par jour; tandis que dans le quartier St-Antoine, il y a à peine de 5 à 10 personnes par 40 pieds de façades que souvent ces personnes ayant cheval voiture et cocher ne se servent du trottoir que pour passer de leur perron à la portière de leur victoria, et cependant ces rues, souvent plantées d'arbres, ont de beaux trottoirs en pierre, en blocs ou en bitume.

Nous ne parlerons que pour mémoire des quartiers nouvellement annexés ou, comme à St Jean-Baptiste, par exemple, on a bouleversé tous les trottoirs pour poser les conduites d'eau et pour faire pénétrer les égouts privés, et où il n'y a pas eu une planche de remplacée

depuis. Nous voudrions voir quelques uns de nos échevins forcés de s'aventurer, à la nuit, par ce temps de boue, dans le haut de la rue George Hippolyte ou de la rue Cadieux.

M. le président du comité des finances nous répondra qu'il n'y a pas de fonds pour cela. D'abord nous répliquerons que si l'on voulait rendre justice à tous les quartiers, on trouverait les fonds nécessaires au moins pour les réparations les plus urgentes. Mais il faudrait renoncer, d'abord, au système adopté de donner à chaque quartier une part proportionnelle du crédit voté pour les trottoirs. Il faudrait que les conseillers se fissent les défenseurs, les gardiens, les administrateurs, non pas seulement de leur quartier, mais de toute la ville indistinctement et ne votassent des crédits que pour les travaux les plus pressants en quelque quartier que ce soit.

Et si, même, les fonds du revenu ordinaire ne suffisaient pas, pourquoi, puisque l'on va emprunter un million pour le mur de revêtement, pourquoi n'emprunterait-on pas cent ou deux cents mille piastres de plus pour faire des trottoirs propres et durables dans la partie est?

EGOUTS

Voici un sujet qui intéresse directement toute la ville, car pour peu qu'une maladie contagieuse s'établisse dans un quartier, elle se dissémine bientôt par toute la ville; témoin la dernière épidémie de variole qui, après avoir débuté dans la partie ouest, a fait des ravages terribles dans la partie est. Le système actuel d'égouts n'est pas ce qu'il devrait être dans une grande ville comme la nôtre; il a été établi pour une ville ne contenant que de 40.000 habitants au plus, et ne couvrant qu'une partie de la superficie actuelle. Pour les territoires sur lesquels la ville s'est ensuite étendue, on s'est contenté d'ajouter des branches d'égout de petites dimensions, aboutissant toutes au même collecteur qui est devenu tout à fait insuffisant.

La reconstruction complète de notre système d'égout s'impose donc, à une époque plus ou moins rapprochée et comme elle coûtera des sommes considérables, elle devra être payée au moyen d'un emprunt. Pourquoi ne pas inclure dans le projet d'emprunt qui va être soumis au vote des contribuables, le coût de cette reconstruction?

PAVAGE

La beauté et la commodité du macadam pour les rues à grande circulation ne sont jamais si faciles à apprécier qu'en automne, lorsque les pluies persistantes ont détrempe le sol et font de la chaussée des rues un véritable lac de boue. Il y a cependant ça et là des parties de rues macadamisées qui, malgré les pluies, conservent une grande solidité de surface; ce sont les rues où le macadam repose sur un fond solide. Dans la plupart de nos rues de la partie est, où la chaussée a été faite avec les balayures des rues plus anciennes, avec des cendres de charbon etc, le fond est si mou que la pierre cassée s'y enfonce et disparaît en peu de temps, ne laissant à la surface que les terres rapportées et la poussière des roches écrasées par les voi-

tures. Pourquoi ne mettrait-on pas à l'étude le moyen de faire un fond solide à ces rues?

Quant aux rues à grande circulation, comme la rue Craig et les rues qui vont des quais aux magasins, aux entrepôts et aux gares de chemins de fer, l'expérience que l'on y tente du pavage en bois nous paraît bien hasardée. Pour ces rues, nous sommes de l'avis du *Monetary Times*, de l'avis de M. St-Georges et d'une foule d'autres autorités, à commencer par les ingénieurs qui ont construit ces admirables voies romaines dont on trouve encore aujourd'hui des vestiges dans tous les pays de l'ancien empire romain; ce qu'il faut pour ces rues, c'est le pavage en pierre et en pierre aussi résistante que possible.

Que le pavage en bois soit excellent pour les rues fréquentées principalement par les voitures légères, nous en conviendrons volontiers; il est élastique, il amortit le bruit des roues et il est doux au pied des chevaux. On devrait donc, selon nous, le réserver pour les rues de résidences privées et non pour les rues de lourd trafic.

(à suivre)

M. Charles Desmarteau comptable, annonce qu'il paiera, dans la semaine du 18 au 30 octobre des dividendes dans les faillites suivantes: Peter Gannon, de Montréal; Napoléon Proulx, de Roxton Falls; Collette Décaray & Cie, de Montréal; The Shoe Cooperative Association, de Montréal; N. Le-roux & Cie, de Montréal.

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

Le mouvement commencé par la Chambre de Commerce du District de Montréal pour obtenir la construction par le gouvernement fédéral du chemin de fer de la rive sud comme continuation de l'Intercolonial, prend aujourd'hui des développements considérables.

Après avoir fait étudier la question par un comité spécial, la Chambre de Commerce a adopté, sur la recommandation de ce comité, les résolutions suivantes:

1. Considérant que les diverses paroisses échelonnées sur la rive sud du fleuve St-Laurent, depuis la paroisse de Laprairie jusqu'à la ville de Lévis et les paroisses avoisinant les susdites paroisses, mais plus particulièrement celles existant sur le territoire entre Lévis et Sorel, sont privées des avantages d'une voie ferrée qui les mettrait en communication directe, rapide et ininterrompue avec Montréal et son grand réseau à l'ouest, et avec Québec et Lévis, et les provinces maritimes par voie du chemin de fer Intercolonial, à l'Est.

2. Considérant que le succès définitif du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une partie des dites paroisses, et celui des autres lignes à l'état de projet ou en voie partielle d'exécution, inspire des doutes sérieux.

3. Considérant que le chemin de fer Intercolonial ne couvre pas ses dépenses parce que, à un point vers Lévis, son trafic est absorbé par une ligne qui contrôle les tarifs de fret et de passagers, depuis Montréal jusqu'à Halifax; à savoir, la ligne du Grand Tronc.

4. Considérant qu'un chemin de fer qui, prenant le terminus présent du che-

min de fer Intercolonial à Lévis, atteindrait Montréal en passant par les dites paroisses de la rive sud et absorberait le chemin de fer de Montréal et Sorel et les autres lignes projetées ou en voie de construction partielle, pourrait se soutenir par son trafic local, attendu que les paroisses en question renferment une population d'au-delà de 70,000 âmes, produisant une valeur exportable d'environ \$3,800,000 annuellement.

5. Considérant qu'un pareil chemin de fer contribuerait, en formant une communication uniforme, comme *trunk line*, entre Montréal et les provinces maritimes, à développer davantage le riche pays sur son parcours, tout en dégageant le chemin de fer Intercolonial d'un contrôle qui est une charge réelle au trésor fédéral.

6. Considérant que le chemin de fer Intercolonial a été projeté et construit à l'origine dans le but de relier entre elles toutes les provinces de la Confédération et qu'avec son terminus présent il ne remplit pas pleinement l'objet de sa construction, lequel serait autrement atteint s'il était poussé jusqu'à Montréal.

7. Considérant que le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal le long du St Laurent par la rive sud ne saurait nuire aux intérêts des voies ferrées construites dans l'intérieur de la province de Québec, mais serait au contraire une cause nouvelle de développements matériels.

8. Considérant que les paroisses susdites, qui n'ont de communications avec les centres importants du pays que durant la saison d'été, sont unanimes à réclamer le dit prolongement de l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Montréal afin de faire cesser les inconvénients qui nuisent à leurs développements; il soit résolu de prier le gouvernement fédéral du Canada de prendre à sa charge la construction d'une voie ferrée depuis le terminus actuel du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal, par la rive Sud du fleuve St Laurent.

Notre concours le plus actif est acquis depuis longtemps à cette entreprise dont nous avons déjà plusieurs fois entretenu nos lecteurs.

Seulement on nous permettra de faire remarquer qu'il vient de se produire un incident qui a, au point de vue des intérêts des localités de la rive sud, une portée considérable. Le Grand Tronc, toujours à l'affût d'un bon tour à jouer à son rival, le Pacifique Canadien, vient de déclarer, par la bouche de son plus haut fonctionnaire au Canada, qu'il a l'intention de construire un embranchement sur Halifax qui lui donnerait une ligne courte, de quelques milles seulement plus longue que celle du Pacifique et située entièrement sur le territoire canadien, tandis que la ligne courte du Pacifique traverse une partie du Maine.

Cet embranchement se relierait à un système qui comprendrait: l'Intercolonial jusqu'à Fraserville; le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmonston et le chemin de fer de la vallée du St-Jean jusqu'au point de raccordement avec l'embranchement projeté.

Il nous paraît évident que le complément de ce projet comporte l'achèvement du chemin de fer de la rive sud de Montréal à la Pointe Lévis, car il serait illogique pour le Grand Tronc de se contenter de sa ligne par Richmond pour le tra-