

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Etc.

EDITEURS

Compagnie de Publications des Marchands Détailliers du
Canada, Limitée,

Téléphone Est 1185.

MONTREAL.

Echange reliant tous les services:

ABONNEMENT: Montréal et Banlieue, \$2.50 }
Canada et Etats-Unis, 2.00 } PAR AN.
Union Postale, - Frs. 20.00 }

Bureau de Montréal: 80 rue St-Denis.

Bureau de Toronto: Edifice Crown Life, J. S. Robertson & Co., représentants.

Bureau de New-York: Tribune Bldg., William D Ward, représentant

Il n'est pas accepté d'abonnement pour moins d'une année.
A moins d'avis contraire par écrit, adressé directement
à nos bureaux, 15 jours au moins avant la date d'expiration
l'abonnement est continué de plein droit.

Toute année commencée est due en entier.

L'abonnement ne cesse pas tant que les arrérages ne sont
pas payés.

Tout chèque pour paiement d'abonnement doit être fait
payable "au pair à Montréal."

Chèques, mandats, bons de poste doivent être faits payables
à l'ordre de "Le Prix Courant".

Prière d'adresser les lettres, etc., simplement comme suit:

"LE PRIX COURANT", Montréal.

Fondé en 1887.

LE PRIX COURANT, Vendredi, 18 Décembre 1914.

Vol. XLVII—No 51.

LA QUESTION DES TRAMWAYS

La question des tramways va revenir à nouveau sur le tapis et les autorités municipales vont avoir à la discuter. On peut prévoir dès maintenant que le débat sera vif et il n'est pas inutile que le public ait une opinion bien arrêtée sur ce sujet, puisqu'il a été même question d'un referendum pour trancher tous les différends.

La Compagnie des Tramways de Montréal demande à la ville le renouvellement de sa concession ou de sa franchise, pour une période de quarante années. A quelles conditions cette franchise lui sera-t-elle accordée?

Disons tout d'abord qu'il est infiniment désirable, pour différentes raisons qui seraient trop longues à exposer ici, qu'une seule compagnie soit chargée de ce trafic de transport dans la ville de Montréal et qu'il ne nous vient pas à l'idée d'envisager la possibilité de deux compagnies concurrentes pour assurer les moyens de communication dans notre ville. Il est pourtant certain que la concurrence est le grand régulateur des prix de vente qu'il s'agisse de "tickets de chars" ou de quelque autre marchandise et qu'elle prévient tous abus possible sans que la loi soit obligée d'intervenir.

Si donc on ne songe pas à mettre un concurrent dans les... roues des tramways, il faut bien que la ville, avant d'accorder la franchise sollicitée, examine avec soin le problème qui se pose, de manière à restreindre l'appétit de profits d'une compagnie qui en a eu un avant-goût joliment copieux.

C'est donc à la ville de prendre résolument en mains les intérêts des contribuables et de fixer en même temps que les améliorations à apporter au service présent, le tarif qui devra être appliqué pendant les quarante années qui vont suivre. La responsabilité de la ville en pareil cas, est d'autant plus lourde qu'il s'agit d'une période relativement longue et que s'il y a une faute commise dans l'octroi de ce privilège, le public aura à en supporter les conséquences fâcheuses pendant près d'un demi-siècle. Pour ce qui est des améliorations à apporter au service, il ne peut y avoir beaucoup d'objections de la part de la Compagnie, les faits mentionnés étant choses patentes dont on ne peut nier l'évidence et la nécessité.

La question épineuse est celle des prix du passage. Or, ce tarif doit être établi d'après les résultats obtenus en regard de la capitalisation de la Compagnie.

Il est donc absolument indispensable avant de prendre quelque décision que ce soit, d'établir d'une façon rigoureuse la somme de capital investie dans l'exploitation, ou plus justement faire le calcul de ce que coûterait à établir le réseau actuel et son matériel.

La compagnie des tramways peut donner à son exploitation la valeur fictive que bon lui semble, mais le public ne saurait entrer dans cette considération; la valeur réelle de quelque chose d'existant n'est pas une question d'opinion, mais une question de chiffres et de faits, que les appréciations fantaisistes ne sauraient dénaturer. Si la compagnie a établi un certain nombre de milles de réseau à tant du mille et qu'elle a acheté du matériel pour une somme de tant, cela constitue la somme de capital investi et si ce montant représente, disons \$15,000,000 par exemple, le public ne veut et ne doit payer que l'intérêt de ce capital réel.

C'est ce point de vue, nous semble-t-il, qui doit être la base de la discussion. Si en payant par exemple 4c le passage régulier, la compagnie des tramways se trouve en mesure de faire face à ses obligations, il n'y a pas de raisons pour que ce tarif ne soit adopté. Les chiffres des années précédentes diront si la chose est possible. Comme nous le spécifions, il faut en faisant ce calcul prévoir toutes les obligations de la compagnie qui sont de différentes natures.

D'abord le coût des améliorations et de l'exploitation de l'entreprise. Ensuite le paiement d'intérêts aux actionnaires sur le capital "réel" investi. La provision pour l'amortissement de ce capital pendant la durée du privilège. Le pourcentage payable à la ville. Enfin, le montant d'un fonds de réserve pour palier à tout imprévu.

On conçoit dès lors qu'il est indispensable de connaître la valeur exacte du réseau et de son matériel pour ne pas exposer le public à payer par un tarif exagéré le double ou le triple de l'intérêt normal. Que les bénéfices colossaux réalisés par la compagnie l'ait amenée à évaluer son exploitation à 35 ou 40 millions par exemple, ce n'est pas une raison pour forcer le public, par un tarif onéreux, à payer l'intérêt de ce capital en partie fictif.

La valeur du "fonds de commerce" représenté par l'exploitation des tramways à Montréal dépend de la franchise qu'elle demande. Sans cette franchise, le matériel de la compagnie ne représente qu'un capital très amoindri, mais amorti il est vrai, depuis longtemps. Son actif n'a de valeur qu'autant qu'il est utilisable, par conséquent considérons-le à sa juste valeur et non à une valeur disproportionnée qui prend pour sa justification la raison des bénéfices formidables faits par la compagnie. Que la compagnie des tramways obtienne sa franchise sur les bases qu'elle dictera et demain elle élèvera sa capitalisation à \$100,000,000, et c'est au moyen du tarif élaboré par elle que l'intérêt de ce capital incroyable sera payé, par le public bien entendu.

Le moyen de contrôle que la ville a sur la compagnie des