

## LE TERMINAL

Le Montreal Terminal Railway n'a pas été gâté par le Conseil Municipal de Montréal, comme l'a été le Montreal Street Railway. Les difficultés qu'il a eues à pénétrer dans la ville et les dures conditions qu'il a dû subir pour obtenir ses franchises, l'ont prévenu qu'il n'aurait jamais rien pour rien et qu'il lui faudrait payer, même pour les facilités de transport qu'il tenterait de procurer au public.

Le Terminal demande à pouvoir étendre son système dans les limites de la ville et en offre immédiatement le prix. Le Terminal offre donc en échange des facilités additionnelles qu'aurait pour le public l'extension de son réseau, de vendre huit billets de jour pour vingt-cinq centins, et dix billets d'ouvriers pour le même prix, tandis que le Montreal Street Railway ne donne que six et huit billets respectivement pour vingt-cinq centins.

C'est dans le sens que nous venons d'indiquer que le Montreal Terminal Railway s'est adressé au Conseil Municipal de la Cité. Il voudrait pouvoir pénétrer à l'Est et à l'Ouest de la ville, alors que maintenant le Nord seul lui est permis.

Dans une entrevue qu'il vient d'avoir avec un représentant d'un journal quotidien, M. Mullarkey, directeur-gérant du Terminal déclare: "Ce n'est pas l'intention de la Compagnie de soumettre une liste des nouvelles routes qu'elle désire obtenir.

"La compagnie du Terminal a montré sa bonne foi en faisant circuler ses chars dans la Cité et il n'y a pas de raison pour que des routes additionnelles ne lui soient pas ouvertes par le Comité des Chemins et le Conseil de la Cité.

"Si des routes additionnelles lui sont accordées, la compagnie est désireuse de donner huit et dix tickets pour vingt-cinq cents. Je ne pense pas que les citoyens s'objectent à un pareil arrangement. Il y a place à Montréal pour deux fortes compagnies; on ne devrait pas donner à la Montreal Street Railway tout ce qui se présente.

"Je ne pense pas qu'aucun échevin refuserait de voter pour dix tickets pour vingt-cinq cents maintenant que les élections sont aussi proches.

"Pensez-vous", lui fut-il demandé, "que dans une campagne votre demande soulèverait un cri électoral?"

"Tout ce que je puis dire, c'est que les échevins auraient de la peine à donner de bonnes raisons aux électeurs aux prochaines élections pour justifier qu'on ne leur donne pas un tarif de tickets à meilleur marché."

"Mais n'est-ce pas un fait que le Conseil de la Cité ne peut accorder à aucune compagnie nouvelle de droits d'opérer

sur des rues où la Street Railway Co. opère actuellement?"

"Ceux qui ont soulevé cette prétention l'ont fait sans autorité légale valable. La vérité est que la Compagnie du Terminal a l'opinion des avocats de la Cité déclarant qu'il est du pouvoir du Conseil de donner à d'autres compagnies la faculté de passer dans les rues où des rails sont actuellement existants."

"Alors vous désirez que les chars de la Compagnie du Terminal passent dans l'Ouest aussi bien que dans l'Est?"

"Actuellement," fut-il répondu, "la Compagnie du Terminal fait circuler ses chars dans la Cité principalement au nord de la ville, et maintenant il est temps qu'on nous accorde le droit d'aller aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest. J'ai déjà dit que je ne pense pas qu'il soit possible que le conseil voudrait avant les élections de février refuser la requête de la Compagnie."

D'autre part, on prétend que l'intention de la Compagnie Terminal est de combattre avec ardeur devant le conseil pour qu'on lui accorde passage sur un plus grand nombre de rues avant l'époque des élections.

Le Conseil Municipal, s'il s'inspire uniquement de l'intérêt public dont il a charge, devrait saisir avec empressement la proposition du Terminal.

Le Montreal Street Railway n'est jamais parvenu à se mettre à la hauteur des besoins de la population. Ses chars sont, à de certaines heures, bondés de voyageurs qui s'y étouffent et s'y écrasent. A maintes reprises, ses chars ainsi bondés filent au nez des gens qui attendent à la pluie, à la neige, au vent, à l'orage, qu'un char moins chargé s'arrête pour les prendre. L'un manque son train, l'autre son bateau.

D'autre part, la réduction du prix des tickets allégerait dans une mesure sensible le budget des dépenses des ouvriers, commis et employés, des gens peu fortunés en un mot — c'est-à-dire de la grande majorité de la population.

Le Conseil Municipal agirait sagement en pesant mûrement les propositions du Terminal et en y faisant droit. L'intérêt public l'exige.

BANQUE D'EPARGNE DE LA CITE  
ET DU DISTRICT DE MONTREAL

M. Robert Archer, élu Directeur

M. Robert Archer vient d'être nommé directeur de la Banque d'Epargne de la Cité et du District de Montréal, en remplacement de l'Honorable James O'Brien, décédé.

M. Archer est né à Québec et vint se fixer à Montréal en 1868 où il entra dans le commerce des grains et provisions sous la raison sociale d'abord de "Archer, La-

belle & Cie" puis ensuite de "Robert Archer & Cie". M. Archer devint bientôt une des personnalités marquantes du commerce et se retira pratiquement des affaires en mars 1887.

Pendant les dix années qui suivirent, il travailla assidûment dans les intérêts du Board of Trade et du Corn Exchange et prit une part active à la réunion de ces deux compagnies. Pendant longtemps il a été trésorier de la Corn Exchange Association et membre du conseil du Board of Trade dont il fut successivement trésorier, deuxième vice-président, premier vice-président et président.

Il fut président du comité d'achat du site sur lequel est actuellement construite la bâtisse du Board of Trade, ainsi que président du comité de construction.

Sa réputation bien établie d'homme d'affaires et d'homme intègre l'a fait rechercher par un grand nombre d'entreprises qui l'ont admis dans leurs conseils.

Il fait partie de quelques institutions de bienfaisance de la ville notamment, de l'Hôpital Général de Montréal, la Société de St George, l'Hôpital Notre-Dame et le Dispensaire de Montréal.

M. Archer a fait partie des Volontaires dans la Cavalerie de Québec et plus tard fut commissionné comme Lieutenant et devint Quartier-Maître du Régiment. Il se retira après vingt-deux ans de service.

## LES MENDIANTS ET LE COMMERCE

La quantités de mendiants, ou quêtes, pour employer l'expression populaire, qui existent à Montréal est presque incroyable.

On en peut avoir quelque idée le lundi sur la rue St Paul et le samedi sur la rue St Laurent quand une vraie procession de mendiants se rend de porte en porte demander l'aumône chez les marchands.

Les marchands de gros, comme les marchands de détail, se plaignent de cette invasion périodique de leurs magasins par des gens généralement malpropres, quelquefois bien peu recommandables qui prélèvent chaque semaine de chacun deux une somme variant de \$1.00 à \$1.50, suivant les magasins. Ces visites sont ennuyeuses, gênantes et son un danger de propagation de maladies.

Les marchands ont le cœur généreux. la plupart d'entre eux contribuent de leurs deniers, chaque année, au maintien des nombreuses institutions de bienfaisance, de notre Cité et ils s'imposeraient volontiers de plus grands sacrifices pour soutenir une maison de Refuge où trouveraient asile les impotents et tous ceux que l'âge, leurs infirmités ou leurs difformités empêchent de gagner leur vie par le travail.

Aujourd'hui ces pauvres malheureux ont simplement le choix entre la mendicité ou la prison.

C'est une honte pour une Cité comme