

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Etc.

EDITEURS

La Compagnie de Publications des Marchands Détailliers du
Canada, Limitée,

Téléphone Bell Est 1185.

MONTREAL.

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 Chicago: 215 rue South Market, Emmet C. Boyles, représentant.

Bureau de New-York: 903-904 Tribune Bldg., E. F. Olmsted, 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, 21 Mars 1913.

Vol. XLVI—No 12.

M. DUNCAN McDONALD FAIT UN RAPPORT SUR LA CIRCULATION DES TRAMWAYS DE MONTREAL

Sollicité par une délégation de citoyens de faire un rapport sur les possibilités d'amélioration du service des tramways de la ville de Montréal, M. Duncan McDonald, sur l'invitation du "Montreal Herald" a publié dans ce journal une très intéressante discussion du problème de la circulation des tramways, et nous sommes persuadés que ce travail documenté, étudié avec soin en haut lieu donnera naissance à de nombreuses améliorations que le public réclame instamment.

Nous avons à Montréal une population d'environ 600,000 habitants et chacun d'eux prend les chars environ 300 fois par an, ce qui forme une clientèle de 160,000,000 à 170,000,000 de passagers par an, soit 450,000 personnes environ par jour.

La Montreal Street Railway Company possède un parcours ferré de 218 milles et un matériel de 600 véhicules, comme spécifié par le dernier rapport de 1911. Pendant les dix-huit derniers mois, 75 chars de plus ont pu venir grossir le contingent de la Compagnie, ce qui forme un grand total de 675 chars.

Quelques comparaisons avec d'autres villes d'à peu près même grandeur ou même population, nous donneront une idée de la position normale ou anormale de notre équipement.

Buffalo, en 1910, avec une population de 423,751 habitants avait 370 milles de voies ferrées et 818 chars.

Cleveland, en 1910, avec une population de 560,751 avait 245 milles de voies ferrées et 886 véhicules à moteurs.

Toronto, avec une population de 345,000 en 1910, avait 114 milles de voies ferrées, 661 véhicules à moteurs et 109 balladeuses.

La comparaison ci-dessus établit nettement que le nombre de chars de Montréal n'est pas suffisant et qu'il devrait être rapidement augmenté dans d'importantes proportions pour atteindre un chiffre normal.

Pour être juste cependant, il faut stipuler qu'environ 75% des chars de Montréal ont une capacité plus grande et transportent 20% de plus de voyageurs que les chars des villes dont il est fait mention plus haut.

L'enquête sur les conditions actuelles du trafic des chars à

Montréal, révèle que les chars venant au centre de la ville du Nord, du Sud, de l'Est et de l'Ouest sont, durant huit heures du jour au moins, surchargés de voyageurs. Cependant un accord entre la ville et la compagnie pourrait amener remède à cet état de choses et supprimer cette surcharge qui peut être évaluée à 10 à 20%.

M. McDonald se plaçant strictement au point de vue du problème à résoudre, écartant toute idée de semer la discorde entre les citoyens et la compagnie, prétend qu'on peut aisément trouver la solution du problème de la circulation à Montréal sans que cela nécessite une très grosse dépense.

Il est probable que la longueur totale des nouvelles voies ferrées entrevues dans le rapport de M. McDonald n'excéderait pas quatre milles, ce qui, à raison de \$50,000 le mille de double voie, donnerait un total ne dépassant pas \$200,000. La suggestion d'une augmentation du nombre de chars de 175 n'outrepasse pas les prévisions d'améliorations faites par la Compagnie elle-même, puisque la Compagnie prétend avoir déjà en chantier de construction 200 véhicules.

D'autre part, M. McDonald n'hésite pas à dire que la rue Sherbrooke devrait être préservée autant que possible du passage des chars. Il ne voit guère favorablement la suggestion que la rue St-Urbain soit donnée à la Compagnie, pas plus qu'il n'approuve le choix de la rue St-Hubert pour une telle fin.

Il est personnellement opposé à ce que la portion de la rue Dorchester, à l'ouest de Guy, soit sacrifiée aux besoins de la circulation des tramways. Mais il suggère l'idée que la ligne Beaver Hall soit étendue de Dorchester à Guy, afin de prévenir la congestion de la rue Ste-Catherine ouest.

Les nouvelles lignes qu'il propose au centre de la ville comprennent: une de la rue St-Jacques, du haut de la rue Inspector et Mansfield à Ste-Catherine, et une de la partie supérieure de la rue Université, depuis Ste-Catherine à Prince Arthur. Ces deux lignes avec leurs connections soulageront notablement la section nord de la ville.

Les facilités de transport par tramways à la Pointe St-



TANGLEFOOT

Attrape 50,000,000,000 de mouches par année—de beaucoup plus que tous les autres moyens ensemble. Le Destructeur de Mouches Hygiénique.—Ne Contient pas de Poison.