

# LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Du Commerce, de la Finance, de l'Industrie, de la Propriété Foncière et des Assurances

VOL. XIII

MONTREAL, VENDREDI 8 DECEMBRE, 1893

N° 15

## LE PRIX COURANT

A. & H. LIONAIS,

Éditeurs-Propriétaires.

ADMINISTRATION. { Chambre 402 Bâtisse "New York Life."  
                          { Téléphone No 2547.  
                          { Boîte de Poste No 1417.  
REDACTION. { 25 rue St-Gabriel.  
                  { Téléphone 2602.  
                          Montréal, Canada.

### ABONNEMENTS

(Strictement payables d'avance)

Montréal et Banlieue un an	\$2.00
" " " 6 mois	1.00
" " " 3 mois	0.50
Canada et Etats-Unis, un an	1.50
" " " 6 mois	0.75
France et Union Postale un an	3.00

### LE NUMERO 10 CENTIMS.

Adresser toutes communications comme suit :

LE PRIX COURANT,

Montréal, Canada.

*Afin d'éviter tout retard et toute erreur dans la réception des correspondances, prière d'adresser lettres et communications comme suit :*

"Le Prix Courant,"

Montréal.

### LA GARE DE L'EST

Un grand projet est sur le tapis. Il s'agirait de faire construire par la Compagnie du Pacifique, à son terminus de la partie Est de Montréal, une gare monumentale, devant coûter dans les environs de \$1,000,000, flanquée d'un hôtel princier, genre Windsor, dont le coût serait de \$350,000. Le site de la nouvelle gare serait l'emplacement s'étendant de la rue Berri à la rue Lacroix, la façade étant sur la rue Craig, le terrain étant abaissé au niveau de cette dernière rue et la rue Notre-Dame étant continuée au-dessus de la gare par un viaduc en fer.

C'est splendide. Seulement ça nous rappelle un peu la délibération de certain conseil municipal d'une petite commune de France, où l'on alousait la commune voisine pour

vue d'un pont en pierre. Les conseillers, cédant à la pression de l'opinion publique, décidèrent de construire aussi un pont sur le territoire de la commune. Mais, fit observer une mauvaise langue, nous n'avons pas de rivière! Qu'est-ce que cela fait? lui fut-il répondu. Construisons le pont et nous verrons ensuite pour la rivière.

On veut construire une grande gare à l'Est. Pourquoi faire puisqu'on laisse le Pacifique reporter tout le trafic du transatlantique et de l'ouest à la gare Windsor? La gare Dalhousie ne reçoit actuellement que le trafic local de la ligne de Montréal à Ottawa, celui de la ligne de Montréal à Québec, et des petits embranchements. Elle est, ou du moins elle nous semble, pour le moment, bien suffisante pour ce mince trafic.

Cependant, si la Compagnie du Pacifique veut nous construire cette gare et cet hôtel, à ses frais, nous n'y voyons pas la moindre objection. Un monument public de plus dans cette partie de Montréal, quand même il serait inoccupé, ne pourrait que donner du prestige à la partie Est, qui n'en a pas à revendre.

Mais ce n'est pas tout à fait de cela qu'il s'agit. La Compagnie du Pacifique demande que la ville fournisse les fonds, à titre de don gratuit, pour ces constructions. Cela change un peu la question.

La proposition qui est actuellement en discussion est celle-ci : La ville expropriera à ses frais les terrains nécessaires, soit, tout le long de la rue Craig, à partir de la rue Berri, sur une longueur de 300 pieds, et s'engagerait en outre à continuer à ses frais la rue Notre-Dame par un viaduc au-dessus des voies de la Compagnie. Cette dernière construirait sa gare, son hôtel (belle concession!) et donnerait à la ville trois propriétés; le parc Bellerive, la propriété McDonald, coin de la rue Ste-Catherine et de l'Avenue Papineau, et les anciens magasins militaires, rue des Commissaires. Disons tout de suite que les trois propriétés en question sont

estimées ensemble à \$120,000 et que le coût des expropriations et du viaduc de la rue Notre-Dame serait de tout près de \$1,000,000.

On a déjà fait un marché de ce genre avec la Compagnie du Grand-Tronc, lorsqu'on lui a donné quit-tance des \$500,000 qu'elle devait à la ville, à la condition qu'elle se construise une gare de \$400,000. Mais il nous semble que c'est assez d'être dupés une fois de la même manière.

La Compagnie, d'ailleurs, a-t-elle fait quelque chose pour mériter une faveur de ce genre de la ville de Montréal? Légalement, le terminus du chemin de fer du Pacifique est à la gare Dalhousie; pratiquement il est à la gare Windsor. En consultant les tableaux des heures de départ des trains, on voit qu'il n'y a plus un seul train du Pacifique proprement dit qui parte de la gare Dalhousie ou qui y arrive. La Compagnie a complètement éludé la loi, au détriment de la partie Est de Montréal. Montréal serait en droit, par conséquent, de réclamer de la Compagnie des dommages très considérables.

Nous ne sommes pas partisan de ces procès interminables qui s'engagent entre corporations ou compagnies et qui ne profitent jamais qu'aux avocats; nous estimons qu'un arrangement est toujours préférable, pourvu qu'il soit tant soit peu équitable; mais demander à un créancier de renoncer à sa dette et, par dessus le marché, de faire un cadeau princier à son débiteur, cela ne peut plus s'appeler un arrangement.

D'autant plus que, comme nous le disions en commençant, construire une gare et un hôtel d'un million sur la rue Craig, près de la rue Berri, tant que la gare Dalhousie n'aura, comme aujourd'hui, qu'un trafic local, c'est absolument comme si on construisait un pont sans avoir une rivière à mettre dessous. La base d'un arrangement qui pourrait donner quelque satisfaction à Montréal Est, ce serait d'abord, de ramener à la gare Dalhousie tous les trains de l'Ouest, au départ et à l'arrivée. Que la Compagnie nous