Du Sault & Cie et L. Z. Magnan, confiseurs et manufacturiers de biscuits de la même place et la Fonderie de Joliette qui se prépare par des améliorations considérables d'outillage, etc., à faire de très grandes affaires.

Il vient de s'établir aussi à Joliette une manufacture d'empois. M. James Hervey le propriétaire, se propose d'exploiter cette industrie sur une grande échelle. Sa nouvelle fabrication sera connue sous le nom de "Hervey's Pure Starch".

Il n'y a pas que les manufactures qui augmentent et améliorent constamment leurs installations et leurs affaires; les marchands de nouveautés, de quincailleries, d'épicerie et de chaussures ne se laissent pas devancer par leurs confrères du commerce.

Pour le moment nous ne citerons qu'un des marchands dont l'établissement fait aujourd'hui l'orgueil du siège du nouveau diocèse, M. Alexandre Rivard. Son magasin, depuis surtout qu'il lui a fait subir les améliorations modernes qu'il contient est un bijou d'établissement. Tout y est aménagé pour le commerce des nouveautés et des modes: Marchandises de choix, de bon goût, élégantes et tenues en parfait ordre avec des étalages bien réussis.

Les marchands ferronniers, épiciers, meubliers et de chaussures méritent aussi une mention pour le chic de leurs marchandises et leurs étalages.

La librairie et le journalisme sont également bien représentés par M. Albert Gervais, que l'on peut sûrement appeler un des leaders de Joliette.

* * *

A Saint-Hyacinthe maintenant:

"Le Prix Courant" a déjà parlé de la nouvelle manufacture de biscuits de MM. Langevin & Frère. Ces messieurs qui viennent de fonder cette industrie méritent un réel encouragement car ils emploient les meilleures matières premières et ils ont toutes les facilités de remplir les commandes que la clientèle voudra bien leur donner.

MM. O. Chalifoux et Fils, fabricants d'instruments aratoires, de machines agricoles; manèges simples et doubles; batteuses; presses à foin; hache-paille; godendards; tables de scies rondes, etc... sont débordés par les commandes.

Il en est de même de la Cie F. X. Bertrand, machinistes; la St. Hyacinthe Distillery Packing Co. MM. L. P. Morin et Fils peuvent à peine suffire à remplir les ordres en mains. Leur moulin à scie sera reconstruit au mois de Décembre prochain et ils seront alors prêts à entreprendre tout ce qui concerne la construction en général.

A Saint-Hyacinthe le commerce en général est dans une situation très prospère, celui de la quincaillerie surtout, c'est ce que déclarent à notre représentant MM. S. Bourgeois et Cie, qui sont

à la tête d'une des plus anciennes maisons de Saint-Hyacinthe.

* * *

Sherbrooke, la jolie petite capitale des Cantons de l'Est, ne laisse rien à désirer non plus sous le rapport de la prospérité. Les institutions financières de cette ville: La Banque des Cantons de l'Est, La Banque d'Hochelaga et La Banque Nationale y font d'excellentes affaires.

L'importante maison Coderre Fils et Cie, marchands quincailliers en gros et en détail; C. O. Genest et fils, négociants en gros dans les farines, provisions, etc; Gendron, Denault et Cie, dans cette même ligne; D. McManamy dans les liquides; la Cie Mathieu, dans les remèdes brevetés et L. A. Coderre, dans les fourrures, etc., ont un commerce très prospère.

* * *

Rock Island, sur la frontière, possède de très importantes industries. On y trouve la grande manufacture de couvertes, sellerie, etc., de Telford, Chapman & Cie; celle de la Globe Suspender Co. et celle de la Overall Mfg. Co.

Trois autres industries existent encore à cet endroit.

Une manufacture de fouets, et deux de chemises.

* * *

Waterville, située à mi-chemin entre Sherbrooke et Coaticook a aussi son importance. On y fabrique une grande quantité de couchettes en cuivre et en fer. MM. Geo. Gale & Fils en sont les propriétaires.

Toutes les places visitées sont dans un état très prospère et nul doute que, dans un avenir peu éloigné, on constatera un nouveau progrès notable dans toutes les industries et les diverses branches de commerce grâce à l'activité, à l'énergie et au travail intelligent de commerçants et industriels tels que ceux que j'ai pu rencontrer dans ces quelques localités visitées un peu à la hâte malheureusement.

Champagne avantageux

La maison Demers, Fletcher & Cie, 350 rue Saint-Paul, attend ces jours-ci par le S.S. Hektos: 200 caisses de Champagne, en bouteilles et 1-2 bouteilles, d'une maison en liquidation, achetées à des conditions très avantageuses — 33 1-2c dans la \$1.00. Ce Champagne est un produit à mettre en stock au plus vite.

CITRON ESSENCE

En vente à \$1.00 la livre fluide, par Jules Bourbonnière. Téléphone Bell, Est 1122, Montréal.

A LOUER

A louer pour le 1er mai 1905, tout l'étage au-dessus des bureaux du "PRIX COURANT", au numéro 25 de la rue Saint-Gabriel.

LES LECONS D'UNE ENQUETE

L'abordage du "Canada" et du "Cap Breton"

Tout un émoi a été causé par les déclarations du capitaine Salmon, commissaire enquêteur sur l'abordage du "Canada" et du "Cap Breton".

Nous ne parlerons pas ici des déclarations du capitaine relatives à l'influence que le ministère de la Marine et des Pêcheries aurait tenté d'exercer sur la décision à rendre. Les partis qui se disputent le pouvoir vont, pendant la période électorale, tirer cette affaire au clair. Pour nous, nous ne nous en occuperons pas.

Ce que nous voulons, c'est simplement dégager les leçons pratiques qui découlent de la décision de la Cour d'Enquête et des considérants qui ont motivé cette décision.

Le capitaine Salmon impute la faute de l'abordage à ceux qui avaient charge du "Canada" et condamne la compagnie Richelieu et Ontario à payer tous les frais de l'enquête, moins \$50.00 que devra payer le pilote en charge qui n'avait ni certificat, ni licence.

Le capitaine-enquêteur et ses assesseurs sont justement sévères en censurant la compagnie pour le peu de souci qu'elle prend de la vie et de la protection des passagers.

D'après le rapport, le capitaine du "Canada" dont les fonctions n'étaient guère que celles d'un économe (purser); le second avait simplement charge de la cargaison; leurs certificats étaient cependant nécessaires pour permettre au navire de transporter des passagers. Le capitaine laissait à des gens non qualifiés l'exercice des devoirs de sa charge. Le pilote n'était qu'un simple timonier expérimenté, mais non qualifié pour piloter un navire.

Le rapport se termine ainsi:

"D'après les témoignages du surintendant mécanicien et autres employés de la Compagnie Richelieu et Ontario, il semble que c'est la coutume de la compagnie de laisser ses navires naviguant entre Québec et Montréal entièrement à la direction des timoniers, les officiers porteurs de certificats n'étant là que comme figurants nécessaires pour obtenir une licence de passagers. En outre, personne n'est chargé du quart la nuit. Les matelots n'ont pas d'uniforme, de sorte que, dans un désastre de cette nature, les passagers ne peuvent savoir à qui s'adresser pour obtenir du secours: ils ne sont pas non plus convenablement exercés pour la manoeuvre des bateaux de sauvetage et pour parer aux incendies. La discipline semble remarquable par son absence. La Cour ne peut trop fortement condamner un tel état de choses qui montre, comme dans le cas pré-