

par là que la direction aurait dû commencer. Jusqu'à ce que toutes ces formalités aient été remplies, les déposants n'ont pas à prêter l'oreille aux projets d'augmentation de capital au moyen de leurs dépôts.

Quand toutes les formalités auront été remplies nous reviendrons, s'il y a lieu, sur la question et nous dirons ce que nous pensons de l'article signalé plus haut. Cet article n'est autre, sans aucun doute, que la traduction fidèle des projets de la banque Jacques-Cartier et, à ce titre, nous aurons à éclairer nos lecteurs sur leurs véritables intérêts comme déposants.

CONVENTION DE ST JÉRÔME

Nous nous voyons obligés de remettre à la semaine prochaine le compte rendu de l'assemblée de la Société d'Industrie Laitière à St-Jérôme. Ce rapport étant assez étendu ne peut trouver place dans le présent numéro par suite de l'abondance des autres matières et annonces de toute nature.

Nous avons le regret d'annoncer à nos lecteurs la mort prématurée, à l'âge de 46 ans, 1 mois et 10 jours de Madame Alexandre Orsali, la femme distinguée de M. A. Orsali de la maison Hudon & Orsali.

Les funérailles auront lieu demain samedi le 16 courant. Le convoi funèbre partira de la résidence de M. Orsali, 457 rue Dorchester, à 8½ h. a.m., pour se rendre à l'Eglise Saint-Jacques où aura lieu le service.

Le PRIX COURANT offre à M. Orsali et à sa famille, l'expression de ses sincères sentiments de condoléance.

LA QUESTION DES ELEVATEURS

La grosse question à l'ordre du jour est celle du contrat accordé par la Commission du Havre au Syndicat Conner pour la construction d'un élévateur à grains d'une capacité de 50,000,000 minots dans notre port.

Il ne fait plus question aujourd'hui de la nécessité pour le commerce national, pour le développement de notre commerce d'exportation et pour l'écoulement des produits agricoles de l'immense région de l'ouest canadien, de la nécessité, disons-nous, d'outiller le port de Montréal de telle façon que les grains soient emmagasinés, manipulés, chargés et déchargés avec toutes les facilités désirables, dans le plus court délai possible et avec le minimum de frais qu'on puisse espérer atteindre.

Et si, grâce à un outillage qui n'est que le complément de travaux importants et coûteux tels que l'établissement d'un système de canaux à grande profondeur, la construction de quais et de jetées, le creusement du lit du fleuve, si le port de Montréal peut s'attendre à devenir, en même temps que le port national qu'il est déjà, le port de transit pour les produits de l'ouest américain, il n'y a pas à marchander, cet outillage doit être créé et créé sans le moindre retard.

On n'a que trop attendu déjà pour l'intérêt général, parce qu'on a trop écouté les doléances des intérêts de quelques particuliers qui ont fait du port de Montréal leur chose, leur bien. Ils ont par tous les moyens dont ils disposent, et ces moyens sont grands, retardé tous les projets qui auraient pu faire de notre port le port par excellence de l'Amérique du Nord.

Aujourd'hui encore ces mêmes personnages continuent leur rôle