

nier au Gouvernement fédéral par la Banque de Montréal est certainement plus rémunérateur.

Les prêt à demande au Canada ont augmenté en janvier de \$471,783, néanmoins ils restent encore inférieurs de \$1,216,881 au chiffre du mois de janvier 1908.

Voici le tableau résumé de la situation des banques au 31 décembre 1908 et au 31 janvier 1909.

PASSIF	31 décembre 1908	31 janvier 1909
Capital versé	\$96,457,573	\$96,536,987
Réserves	74,427,630	74,585,185
Circulation	\$73,058,234	\$65,819,067
Dépôts du Gouv. Fédéral	4,343,942	5,358,087
Dépôts des gouvernements provinciaux	11,622,015	14,520,253
Dép. du public remb. à demande.	210,180,147	193,286,465
Dép. du public remb. après avis	429,719,218	443,170,532
Dépôts reçus ailleurs qu'en Canada	66,903,834	56,503,146
Emprunts & d'autres banques en Canada	6,005,939	5,417,941
Dépôts et bal. dus à d'autres banq. en Canada	7,900,062	7,629,119
Bal. dues à d'autres banq. en Angleterre	2,186,228	2,389,882
Bal. dues à d'autres banq. à l'étranger	2,979,940	3,037,940
Autre passif	6,017,033	4,940,615
	\$820,916,668	\$802,163,124
ACTIF		
Espèces	\$27,099,074	\$27,338,707
Billets fédéraux	66,121,769	67,115,600
Dépôts en garantie de circulation	4,070,212	4,051,149
Billets et chèques sur autres banques.	36,393,247	25,029,720
Prêts à d'autres banques en Canada garantis	6,330,158	5,077,123
Dépôts et bal. dans d'autres banq. en Canada	12,350,702	10,418,943
Bal. dues par agences et autres banq. en Ang.	14,662,030	10,888,975
Bal. dues par agences et autres banq. à l'étranger	34,929,007	34,219,197
Obligations des gouvernements	10,497,945	10,279,599
Obligations des municipalités	19,606,371	19,661,174
Obligations actions et autres valeurs mobilières	44,213,479	46,674,690
Prêts à demande remb. en Canada	43,827,771	44,299,574
Prêts à demande remb. ailleurs	97,136,140	92,532,507
Prêts cour. en Canada	511,808,969	511,363,251
Prêts courants ailleurs.	30,351,721	39,586,081
Prêts au Gouv. Fédéral		5,000,000
Prêts aux gouvernements provinciaux	3,919,366	2,441,919
Créances en souffrance	7,387,936	7,789,105
Immeubles	1,718,540	1,744,816
Hypothèques.	494,730	569,498
Imm. occupés par banq.	18,186,682	18,410,511
Autre actif	10,243,050	7,987,079
	1,011,352,290	\$982,870,646

LES DROITS DE QUAI DANS LE PORT DE MONTREAL

Le Conseil du Board of Trade de Montréal avait sur son ordre du jour pour la séance de mercredi dernier, l'étude de la question très embêtante de l'augmentation des droits de quai dans notre port.

Les Commissaires du Port de Montréal ont, en effet, après un examen très sérieux de la question, déclaré qu'il devenait nécessaire d'augmenter de 20 p. 100 les droits actuellement existants afin d'assurer le paiement des intérêts sur la dette contractée pour les travaux du port.

Comme le taux de ces droits est généralement de 6 centins par tonne, l'augmentation proposée serait de 12 cen-

tin, les droits de quai seraient, en conséquence, portés à 7.2 centins par tonne, ce qui, disons-le tout de suite, n'a rien d'excessif.

Certes, il est toujours désagréable d'entendre parler d'une augmentation de charges, même quand cette augmentation est peu sensible. Cependant, comme elle est nécessaire pour faire face à des obligations que, pour l'honneur du Port de Montréal, les Commissaires doivent remplir à la lettre, nous ne voyons pas quelle cause supérieure on pourrait invoquer à l'encontre du supplément de droits proposé.

Il serait puéril, croyons-nous, de supposer que le mouvement de notre port sera affecté par le léger supplément en vue. Il n'est pas de marchandise qui ne puisse supporter une charge totale de 7.2 centins par tonne.

C'est évidemment l'avis des hommes les plus intéressés dans la question, puisque les membres de la Shipping Federation se sont laissés convaincre par les Commissaires du Port et ont admis la nécessité dans laquelle ces derniers se trouvaient de surélever dans la mesure proposée les droits de quai.

Les membres du Conseil du Board of Trade reconnaissent également que, pour faire face aux intérêts à payer sur les emprunts du port, il n'y a pas d'autre alternative pour les Commissaires. Néanmoins, ils déclarent que cette mesure est contraire aux intérêts du port et diamétralement opposée à l'espoir depuis longtemps caressé de faire du port de Montréal un port libre.

Ils ont, en conséquence, pris le parti d'adresser une pétition au Gouvernement pour le prier de prendre immédiatement à sa charge la dette du port, afin que le commerce du pays tout entier soit débarrassé du fardeau des droits de quai.

Nous ne nous avisons pas, certes, de donner une opinion sur la réponse que pourra faire le Gouvernement à la pétition du Board of Trade.

Il nous semble, toutefois, que le moment n'est guère propice pour présenter avec quelque chance de succès une demande de ce genre. Les revenus du gouvernement fédéral sont en baisse et ses charges sont lourdes; voudra-t-il les augmenter dans ce cas particulier alors qu'il cherche à les diminuer dans d'autres directions?

Nous ne devons pas nous dissimuler, d'autre part, que le programme des travaux du port tracé et si bien entrepris et conduit par les Commissaires, n'est pas entièrement achevé. Si nous demandons au Gouvernement de prendre en charge la dette du port, il s'emparera du port lui-même; les travaux restant à entreprendre devront être faits, non plus à la charge de notre port, mais à celle du gouvernement. Le gouvernement, harcelé pour des travaux de tout genre est,

de par la nature même des choses, contraint de satisfaire plus ou moins les mandes qui lui viennent de tous côtés. Il lui faut donc émietter les ressources dont il dispose pour ces entreprises. Si donc le gouvernement s'emparait de notre port il nous faudrait attendre bien longtemps peut-être, avant qu'il fût si que tous nous désirons qu'il soit au plus tôt.

Notre humble avis est que le régime actuel est le seul qui nous permette de hâter le jour où notre port sera le port modèle qu'il doit être.

Notre port a jusqu'ici intégralement et régulièrement payé l'intérêt de sa dette. Il peut sûrement obtenir l'argent nécessaire pour parachever les travaux, grâce précisément à la ponctualité avec laquelle les Commissaires ont fait face aux obligations contractées.

Donnons donc crédit aux Commissaires du port de Montréal pour ce qu'ils ont fait et mettons les en possession des ressources nécessaires pour qu'ils complètent leur oeuvre déjà grande mais encore inachevée.

N'est-ce pas là la question qui prime toutes les autres?

LE COMMERCE DANS L'OUEST

Un de nos représentants a eu ces jours derniers une entrevue avec M. A. Tippet, chef de l'importante maison de commission A. P. Tippet & Co., qui revient d'un voyage prolongé dans le Nord-Ouest et la Colombie Anglaise.

Interrogé au sujet de la situation dans l'Ouest du Dominion, M. Tippet nous déclare que les affaires dans le Manitoba et les autres provinces du Nord-Ouest se relèvent assez lentement. Les effets de la crise financière que nous avons éprouvée l'an dernier s'atténuent et il paraît bien évident que si la récolte prochaine est satisfaisante, les affaires redeveniront très actives.

En ce qui concerne la Colombie Anglaise, M. Tippet croit que cette province est à la veille d'avoir un "boom" remarquable; les affaires, en effet, y sont particulièrement actives; elles y sont stimulées par des causes d'ordre divers dont les principales sont: l'augmentation remarquable du commerce avec l'Orient, l'activité toujours croissante de la construction des chemins de fer et, en plus, la remarquable campagne publicitaire faite en faveur de Vancouver et autres villes de la province par les autorités locales. Ces annonces ont pour effet d'attirer dans la Colombie Anglaise une excellente classe d'immigrants venant des Etats-Unis.

La renommée des confitures et bonbons fabriqués par la maison E. D. S. est bien établie sous le rapport de la pureté et de la qualité de leur préparation excellente. Demandez-les à votre fournisseur et assurez-vous ainsi de bons profits.