

voit immédiatement que le trajet est long, coûteux, que les communications d'une rive à l'autre sont rares et qu'elles cessent trop tôt le soir.

Un enfant de Laprairie qui est en même temps un des négociants les plus notables du commerce de gros et commissaire du havre, M. Alph. Racine, a étudié la possibilité d'un meilleur service entre Montréal et Laprairie, il s'est convaincu de sa nécessité et s'est mis corps et âme à la poursuite d'un projet qui puisse donner satisfaction à tout le monde.

Le projet de M. A. Racine n'est pas de délaissier complètement l'escale du marché Bonsecours dont, plus que personne, il reconnaît l'utilité, mais d'assurer un service mixte qui favoriserait grandement les intérêts du district de Laprairie et les désirata d'un grand nombre de montréalais.

Pour nous, après avoir étudié la question, nous sommes convaincus qu'il est nécessaire d'augmenter et de faciliter les moyens de communication entre les deux rives nord et sud, Montréal-Laprairie et nous nous associons pleinement au projet de M. A. Racine qui est simple, économique et pratique.

La ville de Montréal est très étendue sur la longueur du fleuve, la desservir sur deux points différents pour la relier par bateaux à un point quelconque de la rive sud donnera satisfaction à des quartiers différents. Tel est le point de départ.

M. Racine voudrait que le bateau de Laprairie fit alternativement escale au quai Bonsecours et à la Pointe St Charles, desservant ainsi l'est et l'ouest de la ville sans augmentation de dépenses, le même bateau faisant les deux services.

Par ce moyen, il y aurait économie de temps pour les voyageurs, et aussi économie d'argent, car on devrait baisser le taux du passage en raison de l'économie de temps et de combustible.

De plus, à partir de 6 h. 15 m. p. m. qui est l'heure du dernier départ du quai Bonsecours, rien n'empêcherait le bateau de circuler, autant qu'il le serait nécessaire, entre Laprairie et la Pointe St-Charles, ce qu'il ne peut faire actuellement à cause des difficultés de la navigation.

On croirait à peine, si les intéressés ne le savaient par expérience, qu'en certaines années, quand les eaux baissent à un niveau anormal, Laprairie est privée complètement de communication directe avec Montréal. Il est déjà arrivé qu'en octobre et même en septembre,

croions-nous, c'est-à-dire en pleine saison de navigation, il a fallu complètement arrêter le service du bateau, le chenal entre Laprairie et le quai Bonsecours ne permettant plus le passage.

Or, le trajet entre Laprairie et la Pointe St Charles remédierait à cet inconvénient. Il y a là quelques battures dont on viendrait aisément à bout avec quelques travaux de dragage peu importants et pour lesquels des fonds ont été votés à la dernière session ; nous nous demandons pourquoi on ne commencerait pas immédiatement les travaux afin d'assurer le service régulier dans le cas où les eaux viendraient encore à baisser en septembre ou octobre de cette année, ce que nous pouvons craindre si la sécheresse de ces temps derniers doit se reproduire à nouveau d'ici là.

Avec le service proposé par M. Racine au lieu de 4 ou 5 traversées entre Montréal et Laprairie on en pourrait faire de 8 à 10.

Les cultivateurs ne seraient plus obligés de partir la veille de chez eux à 2 ou 3 heures de l'après-midi pour être le lendemain prêts pour le marché ; les Montréalais auraient des légumes plus frais qui n'auraient pas été échauffés par le soleil et un long entassement. On ne se doute pas des quantités d'approvisionnements qui nous viennent par le bateau de Laprairie ; on le comprendra quand on saura qu'il dessert les paroisses des comtés de Laprairie, Napierville, Chateauguay, Huntingdon, St-Jean et Chambly.

C'est donc donner à toutes ces paroisses de grandes facilités de transport que de leur assurer un service permanent avec la ville et cette seule considération mériterait qu'on mît sans retard à exécution le projet de M. Racine.

Nous aurions bien d'autres raisons à faire valoir en faveur de ce projet, mais la dernière invoquée est plus que suffisante et nous reviendrons à la charge au besoin.

Il y a longtemps d'ailleurs que les intérêts des deux rives souffrent de l'état de choses actuelles. En 1892 déjà, M. le Dr Brisson, le dévoué maire de Laprairie, faisait des démarches pour obtenir des améliorations à cette triste situation. Ses efforts sont restés sans résultat appréciable ; mais comme il est tenace, il espère bien voir aboutir le projet de M. A. Racine au succès duquel il travaille de toutes ses forces.

Le PRIX COURANT se met à leur disposition, comme il est au service de tous ceux qui travaillent aux progrès matériels du pays.

LA SITUATION DES BANQUES

Nous avons reproduit dans notre dernier numéro, d'après la *Gazette du Canada* l'état des banques incorporées au 30 juin dernier.

Si nous comparons cet état à celui présenté au 31 mai nous sommes frappés par l'augmentation toujours croissante des fonds placés à l'étranger, ainsi la balance due par les banques des Etats-Unis aux nôtres s'élève maintenant à \$21,387,820, en augmentation de \$2,625,000 sur le mois de mai et de \$4,985,000 sur le mois d'avril. En ajoutant à la dette des banques américaines celle des banques anglaises nous arrivons au chiffre de \$29,500,000, c'est-à-dire au chiffre même de la circulation des banques, à \$2,800,000 près. D'autre part, il est vrai, nos banques doivent au dehors \$3,100,000 ; l'écart entre la circulation de nos banques et le montant de leurs créances réelles au dehors reste donc à \$5,900,000.

La circulation elle-même a augmenté de \$550,000 environ et nous trouvons une augmentation de près de \$300 000 au compte des dépôts remboursables à demande ; c'est l'indice de plus d'activité dans le mouvement des capitaux ; les paiements au commerce se font d'ailleurs mieux depuis que le courant des exportations a repris avec la fabrication du beurre et du fromage et les expéditions de grains de toute nature.

Les dépôts du public remboursables après avis sont en augmentation de \$150,000 environ. Nous avons déjà dit que les banques réduiraient le taux de l'intérêt sur ces dépôts ; pour les nouveaux dépôts l'intérêt n'est plus que de 3 p. c. pour les anciens comptes de dépôts l'intérêt reste encore, mais provisoirement à 3½ p. c. Nous croyons que cette mesure n'aura pas pour effet de retirer des banques un fort montant de capitaux qui devraient, dans le cas contraire, chercher ailleurs un emploi plus rémunérateur. Il nous semble bien difficile qu'ils cherchent cet emploi dans l'industrie, car nous avons à peu près tout ce qu'il nous faut en fait de fabriques de tout genre et nous constatons déjà depuis longtemps que leur production suffit aux besoins, quand elle ne les dépasse pas d'une population—qui n'a pas augmenté en raison de sa puissance industrielle.

Il y a pléthore de capitaux et nous en avons la preuve en constatant que, malgré une diminution de \$3,225,000 dans le montant des es-