

de bonne foi et accomplie dans l'enceinte même de la Bourse. Les opérateurs doivent conséquemment exiger de leurs courtiers le nom des personnes dont les stocks sont achetés ou auxquelles ils sont vendus ; sinon, rapporter le fait au Président ou au Secrétaire de l'Exchange. Acheter ou vendre 100 parts d'un titre et ne pas exécuter le contrat séance tenante, c'est ce qu'on appelle du jeu de bucket-shop, et c'est réputé une fraude, et l'on peut recouvrer en justice les pertes qui en résultent.

La commission de courtage doit aussi être fixée à $\frac{1}{2}$ pour achat et vente dans tous les cas, et celui qui fait payer moins est passible de suspension, sinon d'expulsion. La pratique de commercer sur les différences est aussi condamnée.

—:0:0:0:—

L'AFFAIRE DU GRAND NORD

Comme c'est la grande question d'actualité dans le moment, nous croyons remplir un devoir en exposant les raisons apportées de part et d'autre dans cet important débat.

La question a été nettement posée au Comité des Finances la semaine dernière et doit venir devant le Conseil de Ville, probablement ce soir même. Les deux côtés de la médaille ont été présentés dans la forme suivante au Comité des Finances :

Proposé par l'échevin Paquet, secondé par l'échevin Drouin.

« Que le comité des finances, tout en admettant en principe l'importance et l'utilité qu'aurait pour Québec la construction et la mise en opération des divers tronçons de lignes de chemins de fer, maintenant réunis sous le nom de compagnie de chemin de fer du Grand-Nord, d'être reliés avec les lignes de l'ouest, par le moyen d'un pont sur la rivière Ottawa entre Grenville et Hawkesbury, et devant former une ligne non interrompue de chemin de fer, partant du port de Parry Sound, et s'étendant à l'est jusqu'à la cité de Québec, ne croit pas cependant pouvoir recommander au Conseil de soumettre maintenant aux contribuables de Québec le règlement demandé, à l'effet de faire à la dite compagnie du Grand Nord le prêt d'un montant de débentures de la cité de Québec de \$256,000 —

« Vu qu'une portion notable de la dite ligne n'a encore reçu des gouvernements aucune subvention, notamment pour les 35 milles de chemin à construire entre St Jérôme et Hawkesbury, partie de chemin qui sera longue et dispendieuse, vu le pont à construire à cet endroit ; et qu'il est prudent pour le Conseil d'attendre, afin de connaître quelle subvention la dite compagnie recouvrera des gouvernements pour assurer définitivement le parachèvement de la dite ligne jusqu'à Québec. »

L'échevin Cooke, secondé par l'échevin Robette, propose en amendement :

« Attendu que la législature provinciale a autorisé la ville à soumettre aux vo-

tes des propriétaires et contribuables un règlement autorisant un emprunt de \$256,000 pour trois ans à la compagnie du chemin de fer du Grand Nord à certaines conditions ;

Attendu que cette compagnie, qui est composée de citoyens de Québec, construit en ce moment une ligne de chemin de fer qui devra se relier au Canada Atlantique à Hawkesbury, laquelle lorsqu'elle sera complétée formera avec le chemin du Lac St-Jean une ligne non interrompue entre Québec et Parry Sound, soit une distance de 550 milles.

Attendu que de l'avis de ce comité le parachèvement de cette ligne raccourcirait de 800 la distance entre Duluth, Minnesota, et Liverpool, Angleterre, par compassion avec la route maintenant suivie via New-York et sera un moyen infaillible de diriger sur les ports canadiens une partie de l'immense commerce d'exportation qui est accaparé par les ports américains, et par lequel la cité de Québec bénéficiera largement.

Attendu qu'une telle voie ferrée amènera à Québec pour l'exportation une partie du commerce de bois de l'Ontario central ainsi que les produits des moulins à pulpe et beurreries et fromageries du Nord de cette province.

Attendu qu'il est raisonnable d'espérer que ce chemin de fer dirigera vers notre port aujourd'hui désert, du commerce et de l'activité.

Que tout en reconnaissant que la dette de la cité ne devrait pas être augmentée, excepté pour des raisons exceptionnelles, le comité recommande qu'un règlement soit soumis à l'approbation des propriétaires et contribuables aux conditions de l'acte autorisant tel règlement et pour les considérations déjà mentionnées.

Il ressort de ces deux motions que tous admettent l'importance de l'entreprise, et qu'on n'est séparé que sur une question d'opportunité. Les uns sont pour une action immédiate, d'autres pour une politique dilatoire.

CONTRE TOUTE ACTION IMMÉDIATE

Voici ce qu'on entend dire par les adversaires du projet :

Que, si la question des \$256,000 est restée suspendue depuis trois ans, c'est la faute de la Compagnie qui, mise en demeure de soumettre un état de ses affaires au Conseil de Ville, ne s'est exécutée qu'en novembre dernier ;

Que cet état est insuffisant pour inspirer confiance, et ne démontre pas à la satisfaction du Conseil de Ville des ressources suffisantes pour assurer le parachèvement du chemin jusqu'à Hawkesbury, avec raccordement avec le système du chemin de fer de Parry Sound ;

Que la Compagnie n'a pu garantir que le produit des débentures de la ville serait dépensé *bona fide* sur les nouvelles sections de la ligne, et non employé à couvrir de vieilles dettes, ou même à rembourser les actionnaires, qui alors pourraient se retirer et abandonner la Compagnie à elle-même ;

Que la part d'initiative privée dont dispose la Compagnie n'est pas assez forte pour justifier la ville à faire une avance de \$256,000 sans plus de garanties qu'on n'en offre ;

Que les actionnaires de la Compagnie ne sont pas en nombre ni en valeur suffisants pour former une compagnie vraiment sérieuse, et capable d'exécuter une entreprise de cette importance ;

Que la Compagnie s'est elle-même déclarée incapable de donner des garanties de sa capacité de raccorder son chemin à celui du Parry Sound avec l'appoint des \$256,000 qu'elle demande à la ville de Québec ;

Qu'il serait imprudent d'engager le crédit de la ville sur des chances aussi lointaines et d'ajouter un nouveau fardeau à ceux qui grèvent déjà la propriété.

En conséquence, on conclut qu'il vaut mieux attendre, avant de voter les \$256,000, que la Compagnie ait reçu l'assistance des gouvernements, et qu'elle puisse donner la garantie que le chemin soit construit jusqu'à Hawkesbury, y compris le pont à ériger sur la rivière Ottawa.

L'AUTRE CÔTÉ DE LA MÉDAILLE

Nous allons maintenant mettre dans la bouche des partisans du Grand Nord leurs réponses aux objections qui précèdent.

Ils trouvent tout à fait injustes le sentiment de défiance qui inspire toutes ces objections. Parce qu'une poignée de citoyens ont courageusement pris l'initiative d'une entreprise audessus de leurs moyens personnels, mais qui—tout le monde l'admet—aiderait au progrès de Québec, est-ce une raison pour que la ville leur refuse son appui ?

Ils nient péremptoirement que ce soit la faute de la compagnie si le règlement municipal autorisé par la Législature il y a plus de trois ans n'est pas encore passé. La Compagnie n'a cessé de faire des démarches auprès du Conseil de Ville ; elle s'est empressée de répondre à toutes les demandes d'éclaircissement qui lui ont été signifiées par l'autorité municipale.

Quant à la question des garanties, la Compagnie prétend en offrir tout autant que les meilleurs chemins de fer du pays, dont chaque mille, coûtant \$20,000 ou \$30,000, a été bâti sans plus de subventions publiques que \$6,400 par mille. Elle a un projet plausible de l'aveu de tous, et la certitude qu'avec les subventions qui lui sont promises par les deux gouvernements et l'aide qu'elle a droit d'attendre de la ville de Québec, elle pourra, avec ses propres débentures, trouver les fonds nécessaires pour compléter sa voie ferrée jusqu'à Hawkesbury.

Elle croit qu'il serait déraisonnable de lui demander des garanties plus positives que celles-là. Assurément on n'entend