

cation de subsides fut la demande qu'en firent les promoteurs de la ligne. Même si l'on admet la justifiabilité de l'intervention du Dominion en faveur des chemins de fer d'intérêt local, c'est sûrement une *reductio ab absurdo* que la coopération du Dominion et d'une province pour aider à la construction d'une courte ligne de chemin de fer en vue de l'ouverture d'une mine ou d'une carrière de pierres.

La Commission royale de 1886-1888, dont les investigations et recommandations amenèrent la revision de la loi générale du Dominion sur les chemins de fer, conseilla, en matière d'allocation de subsides, d'exiger la preuve que la compagnie était en état d'achever le chemin de fer; cette preuve, était-il recommandé, devrait résulter soit de la souscription du capital, soit du dépôt d'un fonds de garantie devant être abandonné par le gouvernement au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Si le Dominion a fait, dans une large mesure, usage de ce conseil en ce qui concerne les subsides accordés à des travaux d'intérêt national, ce mode de procéder n'a pas été jugé nécessaire dans le cas d'assistance pour travaux d'intérêt local.

Le Dominion est d'avis, tout comme les provinces, que l'allocation d'un subside ne doit pas être considérée comme l'expression d'une opinion officielle quant au succès probable d'une ligne. Partageant cette opinion, il était naturel que Sir John A. Macdonald, alors Premier du Canada, déclarât que la façon dont les compagnies subventionnées se procuraient le restant des fonds nécessaires à la construction importait peu au gouvernement. Mais si le gouvernement s'est rendu compte de cette distinction, il n'en fut pas toujours de même du souscripteur. De plus, celui-ci peut, au moins partiellement, justifier la conviction où il est que si le gouvernement ne peut garantir la réussite de l'entreprise subsidiée, il doit cependant espérer certainement un