

une charge pour les promoteurs, la construction du chemin de fer doit leur laisser certain profit. Dans la plupart des lignes établies depuis l'application de la nouvelle loi de subvention, tout le numéraire affecté à la construction provient des subsides et des obligations. Dans plusieurs cas, le contrat porte, pour les chemins de fer de moindre importance, que l'entrepreneur construisant la ligne aura droit aux subsides du Dominion, de la province et de la municipalité et à un certain pour cent des obligations. Parfois une partie des actions est ajoutée à titre de stimulant.

La disposition du *Dominion Railway Act* qui autorise l'émission d'actions libérées pour servir au paiement de travaux exécutés, facilite, en l'absence de réglementation effective, l'émission de valeurs sans qu'un équivalent appréciable ait été reçu. On peut organiser une compagnie pour la création d'un chemin de fer de minime importance et assurer une faible souscription du capital. Il est alors possible aux promoteurs de s'adjuger le contrat. De cette façon, ils peuvent se procurer non seulement de l'argent liquide, mais aussi une portion considérable du capital-actions. S'il est vrai que ce dernier peut momentanément n'avoir qu'une valeur peu conséquente, elle emporte le droit de vote qui permettra le contrôle de l'administration. Si le sort de l'entreprise s'améliore, ces valeurs pourront être écoulées dans le public.

Dans plusieurs cas, les autorités gouvernementales n'ont pas suffisamment examiné le caractère de *bona fide* de l'appui financier allégué ou de la nécessité de la ligne en construction. Il a parfois semblé, dans le cas de lignes locales, que le fait qu'un chemin de fer était projeté était considéré comme justification suffisante pour l'octroi d'un subside. Différentes fois, la seule raison apparente d'allo-