

M. Gladstone donnait dix règles pour la guidance générale des législatures de l'Amérique Britannique du Nord, et concluait : " Vous comprendrez que l'objet général que j'avais en vue était de laisser le champ libre aux associations et entreprises privées en leur évitant toute intervention et en même temps de prendre de simples garanties pour éprouver la solidité des projets, en premier lieu, un état exact des avantages de la construction de chaque chemin de fer, et à l'Etat, comme représentant du pays, les moyens d'aviser en semblables éventualités futures."

Un appendice du *Canadian Journal* de 1846, fait voir que le comité des chemins de fer, de cette année, avait, dans ses minutes, fait un examen attentif du sujet recommandant des actes généraux comprenant presque entièrement les suggestions de M. Gladstone, mais conseillant aussi, qu'une adresse soit envoyée à Sa Majesté, protestant contre une ou deux des suggestions comme inapplicables au Canada.

338. En 1847, trois chartes de chemins de fer furent accordées par la législature canadienne, et en 1848, trois autres furent aussi accordées. La législature de 1849 adopta quatre bills de chemins de fer et cinq autres furent également adoptés à la session de 1850.

339. Des actes généraux concernant les chemins de fer furent mis en force par la législature canadienne, deux en 1849 et un en 1850.

Le premier des actes de 1849 pourvoit à ce que toute compagnie de chemins de fer possédant un acte d'incorporation contenant un article la soumettant à une loi générale concernant les chemins de fer, sera tenue de rendre tous les services qui pourraient être requis par le gouvernement, soit pour le transport des troupes, malles, munitions de magasins militaires ou maritimes, hommes de police ou autres voyageant au service de Sa Majesté et de placer au service du gouvernement, lorsqu'elle en sera requise, toute ligne télégraphique en sa possession. Cela s'appliquait au futur, pour ce qui concernait le télégraphe, car la première ligne télégraphique au Canada avait été établie que deux ans auparavant entre Toronto, Hamilton, Sainte-Catherine et Niagara.

Le second acte autorise le gouvernement à garantir, sous certaines conditions, le paiement d'intérêts à 6 pour cent sur des emprunts faits par toute compagnie ayant une charte par acte de la législature provinciale, et une ligne de chemin de pas moins de 75 milles de longueur. Mais aucune garantie ne devant être accordée avant que la moitié entière de la ligne n'ait été complétée, ni avant que bonne sûreté ait été obtenue pour le paiement de l'emprunt.

Le même acte comportait qu'au cas où la ligne proposée de chemin de fer entre Halifax et Québec, serait entreprise, le gouvernement canadien paierait la somme de £20,000 par an, en proportion des progrès des travaux.

Malgré que cet acte ait failli à réaliser ce qu'on en attendait, lorsqu'il fut proposé, il forma la base sur laquelle des législations subséquentes furent effectuées ; il donna indirectement un élan puissant à la construction des chemins de fer. C'est à cet acte que la première série de chemins de fer au Canada doit son plus grand développement.