

On jugea bientôt nécessaire d'apporter des modifications à cette politique. Sous le régime de l'acte de 1849, les garanties, eu égard au nombre considérable d'entreprises auxquelles elles étaient applicables, réagirent défavorablement sur le crédit du pays. Les agents financiers canadiens, à Londres, Baring Bros. et Glyn, Mills and C^o, recommandèrent une certaine limitation. En conséquence, on décida, en 1851, que la garantie serait limitée à une ligne principale à établir et à trois autres voies : le Great Western, l'Ontario, Simcoe and Huron, appelé plus tard le Northern, et le St-Lawrence and Atlantic. La dernière de ces lignes fait actuellement partie de la Grand Trunk's Portland line, tandis que les deux autres sont incorporées dans le Grand Trunk system in Western Ontario. Une modification plus importante encore fut, à cette époque, introduite dans la politique. La garantie d'intérêt n'était pas un attrait suffisant pour assurer le développement du railway. Il fut donc décidé d'étendre la garantie à la moitié du principal aussi bien qu'aux intérêts. Les obligations ainsi garanties purent être échangées contre des fonds spéciaux. Le gouvernement se réservait les mêmes sûretés pour le payement du principal et de l'intérêt de ces obligations que pour le remboursement de l'intérêt seul sous la législation primitive. La législation de 1849, résumée dans ses dispositions essentielles, contenait aussi des stipulations tendant à favoriser la construction du chemin de fer Halifax et Québec, un projet faisant partie de l'histoire du Railway intercolonial. Le gouvernement des Canadas était intéressé dans ce projet, parce qu'on espérait la création, par l'extension de celui-ci, d'une ligne principale partant de la cité de Québec et allant par l'Ouest vers les limites du Canada supérieur. En 1851, on crut pouvoir obtenir l'assistance du gouvernement impérial à cet effet. Cependant, cet espoir fut déçu, et c'est ainsi qu'en 1852, la construction