rôle important, et la politique consciente, suivie par les autorités gouvernementales, mérite un examen attentif, non seulement parce qu'elle offre l'intérêt d'une étude à ses débuts, mais aussi en raison de l'influence qu'elle exercera sur l'évolution ultérieure. Le Canada ne constitue pas une exception à la règle générale. Dans les premiers jours de sa formation, à la fin de XVIII^e et au commencement du XIX^e siècle, les établissements se développèrent le long des lignes des cours d'eau. L'étendue de la côte de la Nouvelle-Écosse, ses nombreuses découpures, les rivières auxquelles ces découpures servaient d'estuaires, tout semblait indiquer l'importance des communications par eau. Au Nouveau-Brunswick, vers le milieu du XIX^e siècle, la population s'essaima le long des rivières et de la côte; entre les différentes colonies s'étendaient des espaces incultes et dépourvus de communications. Les mêmes conditions existèrent dans le Canada supérieur et inférieur. La magnifique voie qui part de l'embouchure du Saint-Laurent et s'avance jusqu'au cœur du continent détermina, pendant longtemps, le caractère du mouvement de la population. Le voyageur qui descend aujourd'hui le Saint-Laurent et qui découvre la série quasi ininterrompue de villages aux blanches maisons qui démarquent les rives du fleuve, se remémore l'époque où la rivière était le seul lien social, la seule route commerciale.

Si les communications par eau jouèrent un rôle important, on comprit pourtant de bonne heure la nécessité du rail. Dès qu'en Angleterre commença la construction de voies ferrées, les journaux canadiens discutèrent le pour et le contre de la création de chemins de fer. Quand intervint une solution, ce fut le principe de la propriété et de la construction privées qui prévalut. Pour accélérer la construction, on élaborait une politique d'assistance gouvernementale.