

possible de bénéficier de l'accroissement de valeur que vaut à leur propriété la proximité de terres déjà cultivées. L'intérêt du pays veut que les terres soient occupées le plus rapidement possible. C'est pourquoi le Gouvernement n'a pas jugé convenable d'accorder des concessions foncières à aucune des nouvelles lignes transcontinentales — *le Canadian Northern et le Grand Trunk Pacific*.

En 1902, une résolution fut soumise aux discussions de la chambre des communes canadienne, disant « que le moment était venu d'adopter une politique de chemins de fer qui garantît aux habitants de ce pays certaines compensations pour les sacrifices énormes qu'ils ont faits en vue de favoriser le développement de ces avenues commerciales ». C'est l'indice d'un changement dans l'attitude, désormais plus pratique, observée à l'égard du problème de la subvention des chemins de fer.

Dans le principe, on considéra que l'expansion du railway constituait un développement suffisant et dispensant de tout autre *quid pro quo*. La loi de 1882 — disposition maintenue dans la législation subséquente — exigea des chemins de fer subsidiés la conclusion d'arrangements touchant notamment le trafic, avec les autres lignes auxquelles ils se rattachaient. D'autres fois, l'allocation du subside fut subordonnée à la prestation de certains services : transports d'hommes, de matériaux, du courrier, etc.

Il est visible qu'il existe au Canada un sentiment croissant en faveur d'une politique de prêts se substituant à celle de la subvention directe. On reconnaît aussi le fait que la prospérité grandissante du Canada et la variété de ses ressources permettent de s'en rapporter, dans une large mesure, à l'initiative privée, sans l'intervention financière du gouvernement.

La compagnie américaine du *Great Northern*, attirée par