

de fer jusqu'au 30 janvier 1923 alors que s'effectua sa fusion officielle avec le *Canadian National Railway* sous la présidence et la direction générale de sir Henry Thornton.

Tels étaient donc alors les chemins de fer Nationaux du Canada (National-Canadien), groupe de chemins de fer en faillite grevés de dettes à intérêts dont le total était littéralement fantastique et à tel point que la direction se trouvait en face d'un avenir financier apparemment sans espoir. L'ensemble des lignes ne pouvait même pas couvrir ses frais d'exploitation. La moyenne de la perte d'exploitation annuelle des cinq années antérieures à la fusion dépassait 9 millions et d'autres frais imputables sur le revenu en portaient le chiffre à près de 12 millions. En outre, le nouveau réseau était censé porter un énorme fardeau d'intérêts sur la dette héritée de ses devanciers.

De fortes dépenses s'imposaient pour coordonner les diverses lignes et les mettre sur un pied propre à en assurer une bonne exploitation, mais il n'existait aucun moyen d'obtenir les fonds nécessaires si ce n'était d'emprunter du public ou de l'État, moyen qui augmenterait davantage le service annuel de la dette. Bien que l'État possédât tous les chemins de fer qui constituaient le National-Canadien, les sommes fournies par l'État prirent la forme d'un prêt portant intérêt fixe. L'État assumait le rôle de banquier,—ou de créancier,—ainsi que de propriétaire. De son côté, le National-Canadien était tenu de porter une masse écrasante d'intérêts fixes sur ses emprunts tout en ne disposant pour y faire face au début que de faibles moyens. Conscient des problèmes financiers du réseau, le gouvernement présenta en 1932 un projet de loi visant à permettre à l'État de combler les déficits à l'aide d'un crédit du Parlement au lieu d'avoir à prêter au réseau des sommes portant intérêt.

En 1937, des dispositions furent prises en vue de réorganiser la structure financière du réseau. La loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada adoptée cette année-là a annulé tous les prêts accordés pour combler des déficits et aussi les intérêts impayés sur ces prêts. La loi a aussi annulé les actions du *Grand Trunk* et du *Canadian Northern* déclarées sans valeur par la commission d'arbitrage dans son rapport de 1921. La seule partie de la loi qui portait directement sur le programme fondamental du National-Canadien visant à abolir les intérêts fixes à valoir sur les opérations courantes était la disposition en vertu de laquelle certaines sommes, constituées de prêts accordés en vue d'additions et d'améliorations, étaient changées en une participation sur laquelle le National-Canadien n'avait plus à payer d'intérêts fixes; tel était le principal avantage que la loi apportait au réseau. Cependant, contrairement à l'opinion courante, aucune des sommes placées par l'État dans le réseau lui-même n'a été annulée par la loi de 1937 et aucune réduction n'a été apportée à la dette portant intérêt détenue par le public.

C'est en faisant état de cette dette moyenne que le National-Canadien a cherché à faire alléger son fardeau d'intérêts fixes dans son mémoire à la Commission royale des transports en 1950. Le décret du conseil C.P. 6033 avait chargé la commission en 1948 d'examiner la structure financière du National-Canadien et de faire rapport de l'opportunité d'établir et de maintenir les intérêts fixes du réseau sur une base comparable à celle des autres grands chemins de fer de l'Amérique du Nord.