

Dans son premier mémoire, le National-Canadien proposa que la partie de sa dette obligatoire détenue par l'État fût changée en une participation. Il proposa aussi, afin d'alléger son fardeau quant aux lignes exploitées dans l'intérêt public, que la dette obligatoire, détenue par le public fût assumée en totalité ou en partie par l'État ou, encore, que l'État allégeât son fardeau en adoptant toute autre mesure qui répondit le mieux à la situation. Plus tard, M. Donald Gordon, président et directeur général du réseau, proposa que les 760 millions de dollars d'obligations portant intérêt détenues par l'État fussent changées en une participation et figurent à ce titre au bilan. Il demanda aussi que l'État se reconnût débiteur du réseau pour un montant de 300 millions portant intérêt à 3 p. 100 jusqu'à libération. Ce montant devait figurer dans les comptes du National-Canadien comme fonds de capital sur lequel des prélèvements seraient faits de temps à autre afin de rembourser les obligations portant intérêt détenues par le public ou d'apporter des additions aux biens du réseau imputables sur le capital. De son côté, le National-Canadien remettrait un montant proportionné d'actions ordinaires au gouvernement. Il fut aussi proposé que les lignes construites pour assurer le développement du pays soient financées au moyen d'au plus 60 p. 100 d'actions à intérêts, l'État devant fournir le solde en échange de la remise, par le National-Canadien, d'un montant proportionné d'actions ordinaires. Le conseil d'administration du réseau était d'avis que seules ces mesures pouvaient en réorganiser suffisamment la structure financière. Les motifs de cette attitude étaient d'abord que le réseau, accablé de frais excessifs d'intérêts fixes, devait fonctionner sans qu'il lui soit tenu compte des services qu'il rendait à l'économie et au développement de la nation; ensuite, le réseau possédait des lignes qui n'étaient guère ou pas payantes sur de longs parcours et les tarifs ferroviaires n'avaient pas marché de pair avec le renchérissement de la main-d'œuvre et des matériaux.

La commission royale en vint à la conclusion que le National-Canadien avait démontré qu'il fallait réduire ses charges fixes et qu'il convenait de lui permettre de constituer une réserve à prélever sur ces recettes. La commission recommanda que les lourdes charges fixes du réseau soient allégées afin qu'il ne subit pas de déficits tout en étant bien administré et en faisant des recettes normales, qu'il fût en mesure de constituer une réserve à prélever sur les recettes lorsqu'il le pourrait afin de pourvoir aux additions et améliorations et qu'il versât le solde au gouvernement après avoir payé les intérêts sur les actions détenues par le public et avoir pourvu à une réserve raisonnable.

La loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada a été présentée aux Communes le 4 juin 1952. Elle a changé la moitié de la dette portant intérêt du réseau en actions privilégiées sur lesquelles, après le versement de l'impôt sur le revenu, un dividende de 4 p. 100 à prélever sur les recettes doit être payé; en outre, durant les dix années se terminant le 31 décembre 1961, le réseau n'est pas tenu de payer d'intérêt sur une tranche de 100 millions de sa dette à long terme. La loi autorise le gouvernement à acheter d'autres actions privilégiées chaque année en montants proportionnés aux recettes brutes du réseau.

Ce que la loi n'a pas fait a aussi son importance. Elle n'a annulé aucune des sommes placées dans le National-Canadien. Elle ne l'a pas non plus mis à l'abri des déficits: le 31 décembre 1953, le réseau portait dans ses livres une somme de 28 millions de dollars d'intérêts annuels impayés. La loi ne touche pas directement le contribuable, mais elle contribue grandement à corriger l'impression que le National-Canadien fonctionne à perte et grève le contribuable.