

millions de dollars, ce qui fait une perte nette d'environ 30 millions de dollars.

Le sénateur Flynn: Comment retrouve-t-on dans ces chiffres l'augmentation des salaires prévue par l'arbitrage?

M. MacMillan: Bien sûr, nous avons dû prendre la rétroactivité du premier accord de salaires établi par le Parlement puis inclure dans les comptes de 1973, la rétroactivité qui découlait de l'arbitrage.

A un certain moment donné, je savais tout cela à la décimale près, car j'ai passé bien des nuits à essayer de jouer avec ces chiffres. J'en ai momentanément perdu la trace. Ils se trouvent tous dans les comptes de 1973. Si vous le voulez, on pourrait dire qu'ils nous ont mis à découvert. Je préfère l'autre façon d'envisager la question, car, à mon avis, il est plus réaliste de dire que c'est la perte de trafic et les salaires non productifs de la grève qui ont provoqué ce déficit. Mais on pourrait aussi très bien l'expliquer en disant que nous aurions pu survivre à une perte de trafic si nous n'avions pas eu à payer des salaires aussi substantiels et surtout la rétroactivité qui a découlé de l'arbitrage définitif et qui nous a coûté, je pense, 23 millions de dollars.

M. Corner: Elle s'élevait au total à 21.6 millions de dollars, le 16 janvier.

M. MacMillan: Si nous n'avions pas eu à payer ce montant, nous serions rentrés dans nos frais.

Le sénateur Flynn: Vous avez dit qu'en 1974, si les choses allaient bien, vous pensiez avoir un surplus.

M. MacMillan: Nous espérons avoir un surplus.

Le sénateur Flynn: Cette augmentation de salaire est-elle compensée dans une certaine mesure par les subventions du gouvernement?

M. MacMillan: Non.

Le sénateur Flynn: Ou une augmentation des taux de transport des marchandises?

M. MacMillan: Non. L'augmentation de salaire que nous connaissons actuellement en 1974 ne sera pas compensée par le gouvernement. Comme vous le savez, le fait est que l'ensemble des taux que nous augmentons normalement de façon horizontale est gelé. Je m'attends à ce que le gouvernement vienne à notre aide à cet égard; mais cette aide ne sera pas aussi importante que les coûts supplémentaires des salaires qui prévalent.

En même temps, notre volume d'affaires continue d'augmenter et, bien sûr, nous essayons chaque année d'accroître la productivité de nos modes d'exploitation. Nous pensons pouvoir gagner trois ou quatre pour cent annuellement grâce à la productivité et, dans l'ensemble, tout en tenant compte des réserves que j'ai exprimées il y a un moment sur l'aide que nous pourrions recevoir au lieu d'augmenter les taux de transport des marchandises, nous pensons avoir une bonne chance d'avoir un bilan bénéficiaire en 1974.

Le sénateur Langlois: En réponse à la question du sénateur Flynn, vous avez parlé du trafic que vous avez perdu à cause des changements de modes de transport. Est-ce que je me trompe en disant que vous ne pensez pas récupérer ce transport de marchandises?

M. MacMillan: Non; je pense que nous l'avons récupéré en grande partie.

Le sénateur Langlois: Vous l'avez récupéré?

M. MacMillan: Ce que je voulais dire c'est que si le trafic provenait, mettons, d'une usine de fabrication d'automobiles, celles qui ont été fabriquées pendant la période initiale de la grève et qui ne pouvaient être transportées par chemin de fer, l'ont été par route. Les voitures ont été transportées par route par des transporteurs et des particuliers. Ces automobiles sont parties et nous ne les transporterons jamais. Mais, de fait de l'arrêt de travail des chemins de fer, les usines d'automobiles ont également dû fermer. Ainsi, lorsque nous sommes revenus au travail, nous avons repris le flot des marchandises. Nous ne transporterons autant après qu'avant la grève, mais ce que nous n'avons pas transporté au cours de la grève et qui l'a été, est perdu pour nous. Nous espérons n'avoir pas perdu le flot continu de ce genre de marchandises pour l'avenir, bien que cela pourrait se faire dans quelques cas, d'ailleurs très peu nombreux.

Le sénateur McElman: Monsieur MacMillan, lorsque vous en arrivez à un accord dans les négociations collectives pour l'exploitation du CN, le barème des salaires est identique partout dans le pays, est-ce exact?

M. MacMillan: C'est exact, ce sont des accords nationaux.

Le sénateur McElman: Pour tous les employés?

M. MacMillan: Tous les employés de cette catégorie de l'accord, c'est exact.

Le sénateur McElman: Vous avez sans doute des accords collectifs distincts pour vos employés des hôtels du CN et des messageries du CN.

M. MacMillan: Oui.

Le sénateur McElman: Et pour les filiales. La même chose s'applique-t-elle?

M. MacMillan: J'hésite car, de façon générale c'est vrai, mais il y a certains cas où un accord vise une catégorie d'employés qui remplissent deux fonctions différentes. Je ne pense pas que ce soit le cas mais c'est fort concevable. Les accords concernent fondamentalement une certaine organisation du travail, d'un côté, et, de l'autre, la population active unifiée.

Le sénateur McElman: Prenons le cas des messageries du CN. Il y a dans ce secteur une convention collective pour les employés. Les salaires des camionneurs des messageries du CN sont-ils les mêmes à Moncton (Nouveau-Brunswick) et Toronto qu'à Hamilton et Winnipeg?

M. MacMillan: Ils le sont à une exception près. Je pense qu'il s'agit de la ville de Vancouver où la main-d'œuvre est très chère. Je pense que les livreurs de Vancouver reçoivent un léger paiement différentiel en plus du taux de l'accord. C'est une prime versée en plus du taux national.

Le sénateur McElman: Ainsi vous n'acceptez pas de paiements différentiels dans toutes les conventions collectives de votre compagnie principale et de ses filiales; c'est la même chose partout dans le pays.

M. MacMillan: Oui. Je ne sais vraiment pas ce que vous voulez dire par l'expression «nous n'acceptons pas». Je devrais vous signaler que les syndicats ouvriers ont pen-