

M. MacMillan: Nous en avons jamais reçu. Je le sais, parce que je m'en suis informé.

Le sénateur Riley: Si je puis me répéter ici, le CNTL, si je comprends bien, n'a aucun investissement dans d'autres sociétés que les sociétés de transport routier, lesquelles, je présume, se consacrent entièrement au transport des envois par messagerie du CN.

M. MacMillan: Je n'en suis pas certain.

Le sénateur Riley: Je parie qu'Eastern est en concurrence directe avec d'autres transporteurs?

M. MacMillan: Oh oui, Eastern vit dans son propre milieu concurrentiel.

Le sénateur Langlois: Dans cette déclaration, je lis sous le titre «Autre revenu» un revenu provenant de sociétés de camionnage exploitées séparément. M. MacMillan pourrait-il nous parler davantage de ce qu'elles font et de comment elles sont exploitées?

M. MacMillan: La première, en partant de l'Est, est Eastern Transport, dont j'ai parlé au sénateur Riley. Permettez-moi d'abord de vous expliquer ce que nous entendons par «sociétés de camionnage exploitées séparément». Il s'agit de sociétés qui dans tous les cas existaient originellement dans d'autres propriétés, que nous avons acquises au cours des années, et qui avait à l'époque des franchises provinciales pour effectuer un type de transport routier prédéterminé. Dans certains cas, il s'agissait de franchises générales et pouvait valoir pour n'importe quel genre de transport par camion, tandis que dans d'autres cas, les franchises étaient limitées. Il me vient à l'esprit l'exemple d'un entrepreneur en gros c'est-à-dire, qu'il transportait du ciment en gros et des choses de ce genre. C'était là la limite de son permis. On le retrouvait d'un océan à l'autre. Nous avons préservé cette exploitation sous son nom originale. Dans certains cas, nous avons assemblé deux ou trois sociétés sous l'un de leurs noms; c'est ce qui est arrivé avec Eastern.

A une époque donnée, nous possédions une autre société qui avait un petit empire fondé sur Sydney, et qui s'appelait la Sydney Transfer and Storage, ou quelque chose comme ça, et qui a été assimilée à Eastern, comme nous le savons.

Ces sociétés ont leur propre administration. Elles font toute du camionnage; c'est leur genre de vie. Elles exploitent les milieux compétitifs qui existent dans cette localité. Elles n'ont aucun lien direct avec les sociétés de chemins de fer de l'endroit. Les agents des chemins de fer ne font sur elles aucune supervision quelle qu'elle soit.

A l'Ouest maintenant, nous n'avons aucune de ces sociétés au Québec mais nous en avons un certain nombre en Ontario—quatre ou cinq—et ensuite nous en avons un peu plus au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique. Ainsi, les sociétés de camionnage exploitées séparément comprennent peut-être une douzaine de sociétés à travers le pays, et elles fournissent une possibilité d'interliaison dans certains cas, et dans d'autres cas, le charter originale avait les droits interprovinciaux. Ainsi, nous pouvons assurer le transport routier à l'exception de la province de Québec, où nous n'avons aucune société de camionnage exploitée séparément.

Le sénateur Langlois: Y a-t-il une raison à cela?

M. MacMillan: Oui. Le gouvernement provincial, par l'intermédiaire de son Office des autoroutes du Québec,

n'a jamais été en faveur d'accorder aucun des droits intra-provinciaux des chemins de fer. Le Pacific Canadien a des droits limités tandis que nous avons des droits extrêmement limités. Nous pouvons passer à Montréal en venant d'Ontario avec des permis interprovinciaux, mais c'est tout ce que nous pouvons faire.

Le sénateur Cameron: Si l'on veut préciser ce point, quelle proportion du camionnage effectué dans les provinces des Prairies serait exploitée par le CNR? Par exemple, qui possède Allied Van Lines?

M. MacMillan: Pas nous.

Le sénateur Cameron: Je croyais que c'était vous.

M. MacMillan: Non.

Le sénateur Cameron: Eh bien, quel est le pourcentage?

M. MacMillan: Il serait très peu élevé. Il me serait très difficile de faire une supposition; néanmoins, je dirais d'environ 5 p. 100. Je puis me tromper quelque peu mais pas de beaucoup.

Le sénateur Flynn: Monsieur MacMillan, à propos de votre remarque sur le déficit de 21 millions de dollars pour 1973, vous avez dit que s'il n'y avait pas eu de grève, il y aurait sans doute eu un surplus d'environ 10 millions de dollars. Il semble qu'il y ait eu une perte de recettes d'exploitation de 60 millions de dollars. Cela intrigue. Était-ce une perte complète ou la compagnie a-t-elle pu en recouvrer une partie au cours de 1974?

M. MacMillan: Non. Je dirais en introduction à ma réponse que pendant la grève, il y a eu une grosse accumulation de trafic, dont celui qui provient des manufactures, des mines et autres exploitations où les marchandises restent sur place en attendant que nous les prenions. Dans la mesure où celles-ci restaient sur place, elles n'étaient pas perdues pour nous mais ont contribué à créer les problèmes de volume qui ont été si graves pendant tant de mois après. D'un autre côté, il y eut des cas où les marchandises ont été transportées par d'autres moyens au cours de cette période, les modes d'expédition étaient divers; il y eut également des cas où l'on n'a rien expédié du tout, et des ventes ont été perdues. Nous estimons que la perte permanente de trafic du CN ainsi causée était de l'ordre de 60 millions de dollars. Cela dépend des estimations. Nous nous trompons peut-être quelque peu, mais je pense que tel était le montant approximatif.

Du côté des dépenses, nos dépenses brutes ont sensiblement diminuées pendant la grève, parce que ceux qui faisaient la grève n'étaient pas payés et que d'autres étaient mis à pied parce qu'il n'y avait pas de travail, mais ceci était d'une importance relative, car, si vous vous le rappelez, nous avons connu une longue période de grèves tournantes où, par exemple, nous travaillions une journée puis faisions la grève à 8 heures le lendemain matin. Dans bien des cas nous ne savions rien de la grève et les employés de l'équipe du matin se présentaient. Qu'en faites-vous alors? Vous ne pouvez pas les renvoyer car dans ce cas, ils ont de toute façon cinq heures d'appel minimum. Nous avons donc eu une facture de salaires qui était intermittente, irrégulière, fragmentée, néanmoins cela nous a coûté, pensons-nous, une somme considérable en dépenses non-productives au cours de cette grève. Le résultat net fut une perte d'environ 60 millions de dollars de recettes—avec des dépenses comprimées d'environ 30