

M. GORDON: Nous exploitons un service en commun avec le Pacifique-Canadien, mais nous ne faisons pas partie de l'organisation transcanadienne.

Le sénateur POWER: Quelle partie de vos dépenses est imputable à ce système en commun avec le Pacifique-Canadien?

M. GORDON: Je ne pourrais vous donner ce détail pour l'instant.

Il nous faudrait faire une analyse du coût aux divers endroits et ce serait une tâche assez complexe, vu qu'il varie suivant les diverses régions.

Le sénateur POWER: En quels endroits ce service fonctionne-t-il?

M. GORDON: Nous avons un réseau de télévision pour Radio-Canada entre Toronto et London, ainsi qu'entre certains autres endroits de la province d'Ontario. Nous avons aussi un service entre Montréal et Québec, auquel on a rattaché Sherbrooke tout dernièrement. Ce service a aussi été prolongé jusqu'à Rimouski au mois d'août de l'an passé. Nous avons aussi établi temporairement d'abord et maintenant de façon permanente un service desservant Jonquière. Nous avons rattaché Trois-Rivières à notre réseau en mars dernier. Nous avons aussi le réseau français de télévision dans cette région.

Le sénateur POWER: Partant de Montréal, il s'étend dans toute la province?

M. GORDON: Oui. Nous soumissionnons pour ce service en concurrence avec la compagnie Bell, surtout.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous auriez quelques questions à poser, sénateur Smith?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui. Relativement à la page 4. En premeir lieu, quelle est la situation en ce qui a trait à l'industrie *Heath Steel Mines*, de Bartibog? Je veux parler de l'embranchement pour l'achèvement duquel vous demandez \$200,000. Je pensais que cette ligne avait été terminée.

M. GORDON: Il s'agit simplement des derniers détails à régler. Nous avons conclu un accord avec la compagnie pour les questions de transport.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle espèce d'accord pouvez-vous avoir, puisque la compagnie n'utilise pas la ligne en ce moment?

M. GORDON: C'est justement pourquoi nous avons conclu cet accord régissant le transport. Quand une compagnie comme celle-là nous demande de construire un embranchement, nous analysons le coût de la construction et les frais d'exploitation de la ligne. Nous faisons ensuite l'estimation du volume de transport au prix établi pour le produit visé et nous indiquons à la compagnie le volume minimum de trafic nécessaire à l'exploitation de l'embranchement. Si elle nous donne les garanties voulues, pour une période suffisante à l'amortissement du coût d'établissement, généralement dix ans ou plus, nous entreprenons la construction. Si la production de la compagnie n'atteint pas le volume prévu, elle doit nous rembourser nos frais d'exploitation, tout comme si le volume de trafic promis avait été fourni.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle est la raison de la construction de l'embranchement du lac Optic au lac Chisel?

M. GORDON: Cet embranchement a été construit à la demande de la *Hudson Bay Mining Company*.

Le sénateur MACDONALD: Chacun de ces embranchements est autorisé par un bill spécial, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui, ils sont tous autorisés par des bills spéciaux.

Le sénateur BOUFFARD: C'est ce qui a été fait pour la région de Chibougamau?