

M. FAIRWEATHER: Il indique simplement les mille tonnes de poissons qui seront acheminées vers le marché de Chicago. Voilà une partie de l'industrie qui profitera de cette voie ferrée.

M. GREEN: Quelle force motrice doit utiliser la raffinerie d'Edmonton ?

M. FAIRWEATHER: Quelle force motrice ?

M. GREEN: Où prend-elle sa force motrice ? S'agit-il de gaz naturel ?

M. FAIRWEATHER: Aux fins de transformation, elle aura besoin de grandes quantités d'ammoniaque. Or elle l'obtiendra d'un établissement qui se sert de gaz naturel pour en fabriquer de l'ammoniaque. La raffinerie peut obtenir sa force motrice de ceux qui la fournissent actuellement ou elle peut aménager sa propre centrale d'énergie.

M. GREEN: Mais le gaz naturel est l'élément de base du raffinage ?

M. FAIRWEATHER: En effet, et voilà pourquoi il faut qu'il soit transporté à Edmonton.

M. MOTT: M. Fairweather, Sherritt-Gordon est la société qui doit ériger la fonderie ?

M. FAIRWEATHER: Oui, la Sherritt Gordon Mines.

M. WEAVER: Quelle valeur aura l'ancien emplacement de Sherridon comme point divisionnaire ? Aura-t-il quelque valeur le long de cette voie ferrée ?

M. FAIRWEATHER: Il n'aura, je crains, aucune valeur. Je crois comprendre que la société minière entend déménager en bloc les habitations et tout le reste à Lynn-Lake. En ce qui regarde le chemin de fer, Sherridon ne sera plus qu'un arrêt sur signal.

M. WEAVER: En sera-t-il de même de Cranberry-Bridge ?

M. FAIRWEATHER: A peu près. A vrai dire, l'exploitation de cette ligne ne sera pas très importante car il n'y aura qu'un train environ trois jours par semaine.

M. WEAVER: Il existe à Sherridon une foule d'installations qu'il est impossible de transporter, comme le système d'aqueduc. Aura-t-il encore quelque valeur grâce à ce chemin de fer ?

M. FAIRWEATHER: Je ne le crois pas. Notez bien que l'emplacement de la ville existe et que si quelqu'un pouvait y lancer quelque entreprise lucrative, l'emplacement aurait son utilité. Pour ce qui est du chemin de fer, Sherridon n'entre pas en ligne de compte.

M. BROWNE: Je remarque que vous exigez environ \$10 la tonne pour le sulfate d'ammoniaque, environ \$26 la tonne pour le nickel affiné et \$197 la tonne pour le cobalt. Pourquoi exigez-vous autant pour le cobalt ?

M. FAIRWEATHER: Le cobalt vaut beaucoup plus.

M. BROWNE: Qu'est-ce que cela peut faire ?

M. FAIRWEATHER: L'un des éléments qui entrent en jeu dans l'établissement d'un taux de transport est la valeur du produit transporté.

M. BROWNE: Il en coûte \$197 la tonne pour faire venir le cobalt ?

M. FAIRWEATHER: Non; ce montant représente le revenu pour le chemin de fer.

M. BROWNE: Pour cent tonnes de cobalt ?

M. FAIRWEATHER: Oui, nous estimons que le transport de cent tonnes de cobalt doit nous assurer ce revenu, mais ce montant ne représente pas nos frais.