

je l'espère, et la raffinerie vers le 1er septembre. Il faudra, si l'on veut une épreuve définitive, un fonctionnement d'une année complète, parce qu'un procédé donné peut être satisfaisant en été et ne pas l'être autant durant les froids d'hiver. Pour obtenir une production sur un pied de commerce, il faut découvrir le procédé qui donnera satisfaction trois cent soixante-cinq jours par année. Cela paraîtra évident à tous, je crois.

J'en arrive presque à la conclusion de mes remarques et je veux donner un avertissement au sujet des possibilités de ces sables. La Consolidated Mining & Smelting Company a soumis un échantillon considérable de ce bitume à la Universal Oil Products, société de chimistes de l'huile—je ne sais si je donne une bonne définition de leur état—de la ville de Chicago, chimistes qui possèdent une expérience longue et variée dans les travaux de ce genre. Ces chimistes ont fait l'épreuve du bitume qui leur a été envoyé, et ils ont déclaré—fait qu'il importe de noter,—que 22 p. 100 en volume de ce bitume pouvait être récupéré sous forme d'essence d'aviation de 100 degrés d'octane, et que 17 p. 100 en volume pouvait être récupéré sous forme d'essence à moteur de 73 ou 74 degrés d'octane, ce qui correspond à peu près à l'essence que nous utilisons dans nos automobiles.

M. JOHNSTON (Bow-River): Quelle est la proportion dans le cas de l'essence à moteur?

L'hon. M. CRERAR: Ils ont fait rapport qu'une proportion de 17 p. 100 en volume pouvait être récupérée sous forme d'essence à moteur de 73 ou 74 degrés d'octane. En outre, 16½ p. 100 en volume de mazout serait disponible pour la vente; c'est le combustible le moins coûteux qui puisse être utilisé, par exemple, pour actionner les tracteurs diesels. Les produits marchands, c'est-à-dire l'essence de qualité supérieure, l'essence de qualité moindre et le mazout, représenteraient une proportion de 55.5 p. 100. Il serait peut-être possible d'utiliser aussi les résidus. On peut juger, d'après les proportions et la qualité des produits, des résultats que donnerait l'exploitation de ce bitume sur une vaste échelle.

M. JOHNSTON (Bow-River): Serait-ce une entreprise commerciale avantageuse?

L'hon. M. CRERAR: Je discuterai ce point dans un instant. Au cas où notre usine d'essai donnerait de bons résultats et où nous pourrions transporter les sables depuis l'endroit où ils se trouvent jusqu'à l'usine, faire l'extraction du pétrole pour traiter ensuite ce dernier à la raffinerie, disons selon le procédé indiqué dans un rapport soumis par la

Universal Oil Products, ce serait là une exploitation sur une vaste échelle et, bien entendu, la possibilité de réduire les frais serait en fonction de l'ampleur des opérations.

Les dirigeants de la Universal Oil Products estiment que le coût de construction d'une raffinerie pour le traitement de 5,000 barils de bitume par année civile s'élèverait à \$8,700,000 en fonds américains. Si l'on ajoute à cette somme, la taxe de vente, les droits douaniers et le change, on obtient un montant d'environ 12 millions en dollars canadiens. Ces chiffres ne tiennent pas compte du coût des travaux miniers ni des frais d'installation d'une usine d'extraction du pétrole. L'aménagement d'une telle usine est loin de coûter aussi cher que celui d'une raffinerie, car il consiste simplement dans l'installation de cuves où le sable mêlé à l'eau chaude qu'on y verse se trouve constamment en mouvement. Les honorables députés qui ont visité des mines d'or où l'on a recours au procédé au cyanure savent à peu près de quoi il s'agit. Une fois le bitume dégagé commence la véritable opération. Il est très difficile de fournir une estimation quant aux frais. De fait, je ne me hasarderais pas à le faire car ce serait en réalité se laisser aller à de simples conjectures. J'estime qu'il vaut mieux se méfier des hypothèses. Autant que je me rappelle, j'ai toujours attendu d'être au courant des faits et en mesure de les analyser et de les peser avant d'en arriver à une décision sur la meilleure ligne de conduite à suivre.

Voilà où nous en sommes pour le moment. Il nous reste à recueillir de nombreux renseignements avant de pouvoir affirmer catégoriquement que ce projet est susceptible de donner de bons résultats, commercialement parlant. Je pourrais faire mention de deux ou trois éléments qui entrent en ligne de compte. En premier lieu, il y a les sables. Le forage est en cours actuellement et nous nous proposons de poursuivre cette opération cette année sous la direction du ministère des Mines et ressources, sans que l'Abasand Company ait rien à y voir. Les forages se poursuivent en vue de déterminer, premièrement l'épaisseur des terrains de recouvrement, deuxièmement, la teneur en bitume des sables et troisièmement, leur qualité. Certains sables sont très grossiers; d'autres sont fins. De fait, lorsqu'il s'agit d'une exploitation commerciale, le sable fin dont les particules peuvent être recouvertes de fines gouttelettes d'huile coûte plus cher et est plus difficile à traiter que le sable grossier. Mais les forages ont révélé que souvent en commençant à la surface et en creusant à travers 40, 50 ou 100 pieds de terrain de recouvrement, on peut atteindre une couche de sables grossiers bitumineux