

Le pipe-line était relié à la raffinerie de la *North Star Oil Limited* à Saint-Boniface (Man.), par une conduite de 8 pouces longue de 3-5 milles. Les réserves pétrolières de l'Alberta augmentaient si vite que, avant même l'achèvement du pipe-line principal, les directeurs annonçaient qu'on ajouterait des stations de pompage de façon à porter le débit du tronçon Edmonton-Regina à 120,000 barils par jour et, à l'est de Regina, de 70,000 à 100,000 barils par jour. Le pipe-line, avant d'être déposé au fond d'une tranchée et recouvert, a été soudé aux endroits de raccord, débarrassé mécaniquement de tout dépôt et de rouille, enduit, pour le préserver de la corrosion, d'un émail bitumineux à chaud spécialement apprêté, et revêtu à l'aide de machines d'une couche de fibre de verre et d'un feutre d'amiante saturé de goudron de houille.

Introduit dans le pipe-line en octobre 1950, le pétrole y avançait à une vitesse de quatre milles à l'heure environ. Les frais initiaux de transport étaient de 31c. le baril de Redwater à Regina, ou de 29c. à partir d'Edmonton, contre \$1.37 le baril par chemin de fer. Le coût estimatif du transport par voie ferrée d'Edmonton à Superior s'élevait à \$2.43 le baril, alors que le tarif par pipe-line était de 54c. Deux gros pétroliers d'une capacité de 115,000 barils chacun ont été mis en service sur les Grands lacs par l'*Imperial Oil Limited* et un troisième a été construit en 1951. La *British American Oil Company* a également construit un navire-citerne de même taille en 1952 afin d'alimenter la raffinerie de Clarkson, près de Toronto (Ont.).

Il a fallu aménager des installations de stockage à chacun des terminus. Ainsi, il y avait 840,000 barils de pétrole emmagasinés à Edmonton (Alb.), 50,000 au terminus de Moose-Jaw (Sask.), 252,000 à Regina (Sask.), 28,000 à Brandon (Man.), 168,000 à Gretna (Man.), 155,000 à la raffinerie de Winnipeg et 1,800,000 à Superior (Wisc.). Au cours de l'hiver de 1950, on s'est rendu compte que les douze réservoirs de Superior, d'une contenance de 150,000 barils chacun, étaient insuffisants; on en a donc aménagé douze autres de 217,000 barils.

Durant l'été de 1951, une raffinerie construite à Superior (Wisc.), au terminus du pipe-line de l'*Interprovincial*, a été mise en service à un débit de 4,000 barils par jour. C'était la première fois que du pétrole de l'Alberta était traité aux États-Unis; c'est un jalon dans l'histoire de l'exploitation du pétrole au Canada grâce à la construction des pipe-lines.

En 1953, la *Lakehead Pipe Line Company* devait prolonger de 635 milles, de Superior à Sarnia (Ont.), le pipe-line de l'*Interprovincial*, en aménageant une conduite de 30 pouces d'un coût estimatif de 76 millions de dollars. La capacité de transport sera portée ainsi à environ 300,000 barils par jour et, pour faire parvenir cette quantité de pétrole à Superior, une voie de dérivation sera aménagée à l'aide d'une conduite de 24 pouces, dans le secteur Regina-Gretna de l'*Interprovincial*. Lorsqu'il aura abouti à Sarnia, le pipe-line à pétrole de l'Alberta sera le plus long au monde (1,765 milles).

En mai 1950, l'*Imperial Oil Limited* a ouvert une nouvelle usine de traitement des gaz de \$5,500,000 à Devon (Alb.), dans le champ de Leduc. Il ne s'agissait pas seulement de récupérer la gasoline, le propane et le butane des gaz de pétrole, mais aussi d'utiliser ces gaz. Un pipe-line à gaz a été aménagé de Leduc à Edmonton afin de livrer 7,000 milliers de pieds cubes par jour à l'usine d'énergie de la ville d'Edmonton. Il a été raccordé au réseau gazier de la *Northwestern Utilities Limited* qui alimente Edmonton. En outre, de courtes conduites secondaires ont été installées pour fournir de gaz les villes de Devon et de Leduc.