

# DQ-27 – QUES137

Date : 12 janvier 2007



---

## QUESTION

Sur quelle expérience se base-t-on pour affirmer qu'ainsi la conduite cryogénique peut traverser une voie passante comme la route 132?

Pourquoi Rabaska ne suit-il pas les recommandations de la SIGTTO à ce sujet?

Quand le terminal d'Isle of Grain au Royaume-Uni a-t-il été construit?

## RÉPONSE

La première partie de cette question a déjà été adressée à Rabaska par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale lors de la phase de consultation du public concernant la recevabilité de l'étude d'impact. Rabaska a répondu à cette question dans le complément de mai 2006 de l'étude d'impact (Question CA-220, document PR5.1). Nous reproduisons le texte de la réponse ci-dessous.

Il n'y a pas à notre connaissance de recommandations du SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators) concernant les lignes cryogéniques de déchargement.

Le terminal d'Isle of Grain a été mis en service en juillet 2005. La ligne de déchargement de ce terminal passe sous une route publique.

---

## CA-220

*Référence : Tome 3, volume 1, section 7*

*La conduite cryogénique est dite sécurisée parce qu'encastée dans un caisson de béton.*

### **Question/Commentaire :**

*Sur quelle expérience se base-t-on pour affirmer qu'ainsi la conduite cryogénique peut traverser une voie passante comme la Route 132 ?*

## RÉPONSE

Concernant le croisement avec une route, il existe des exemples sur d'autres terminaux. Ces croisements sont soit en souterrain, soit en aérien sur râtelier :

- Terminal de Bilbao en Espagne : passage de la ligne de déchargement sous la route dans un caniveau en béton. Cette route est la route de desserte du port industriel, l'accès en est gardienné.
- Terminal de Huelva en Espagne : passage sous la route dans un caniveau en béton. La route est ouverte au trafic de la zone industrielle.
- Terminal de Barcelone en Espagne : passage de la ligne de déchargement au-dessus de la route sur un râtelier métallique. Cette route est la route de desserte du port industriel, l'accès en est gardienné.
- Terminal d'Everett aux USA : passage de la ligne de déchargement au-dessus de la route sur un râtelier métallique. Cette route était publique jusqu'à récemment.
- Terminal de Sines au Portugal : la ligne de déchargement passe sous une route, une voie ferrée et sous un convoyeur de charbon. Ces croisements sont dans des zones qui ne sont pas publiques, mais cependant sans contrôle des accès.
- Terminal d'Isle of Grain au Royaume-Uni : passage de la ligne de déchargement sous une route publique.
- Usine de liquéfaction de Bethioua en Algérie : passage de la ligne de chargement sur la route sur un râtelier métallique. Cette route est la voie de desserte du port industriel, l'accès en est gardienné.
- Usine de liquéfaction de Bintulu en Indonésie : passage de la ligne de chargement sur râtelier, parallèle aux tuyauteries d'eau de mer de refroidissement sur 3 km et croisement sur râtelier au niveau de la jetée.

Il existe actuellement deux précédents de lignes cryogéniques enterrées sur la presque totalité de leur longueur.

- Au terminal de Cove Point dans le Maryland, une ligne sous-marine de 2,4 km relie l'appontement aux installations terrestres.
- Au terminal d'Ohgishima, dans la baie de Tokyo, un tunnel de 2 km relie l'appontement aux installations terrestres (voir figure ci-dessous).



Pour le cas de Rabaska, le croisement de la ligne de déchargement avec la route 132 est décrit dans le tome 3, chapitre 4, section 4.7.2. Les conduites cryogéniques seront protégées par un caisson en béton enfoui sous la surface du sol. Cette solution permet de protéger complètement les lignes cryogéniques de tout événement ou accident sur la route 132, aussi bien d'un impact par un véhicule que d'un accident impliquant du transport de matières dangereuses par la route.