

**Relocalisation d'une conduite de gaz naturel
dans l'emprise routière de l'autoroute 40 dans
l'ouest de l'île de Montréal**

Complément de l'étude d'impact sur l'environnement

Addenda 2



Décembre 2013



**Projet de relocalisation d'une conduite de gaz naturel dans
l'emprise routière de l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île de
Montréal par Gaz Métro**

Complément de l'étude d'impact sur l'environnement

Addenda 2

Complément d'informations

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Pierre Lefèvre".

Pierre Lefèvre, ing.
Chef de service ingénierie
Gaz Métro

Dossier 3211-10-017

Décembre 2013

BIOFILIA
CONSULTANTS EN
ENVIRONNEMENT
www.biofilia.com

INTRODUCTION

Gaz Métro envisage des modifications au scénario présenté dans l'étude d'impacts déposée en juillet 2013 en raison du caractère évolutif du projet.

Ce document constitue donc un deuxième addenda au complément d'étude d'impacts sur l'environnement et vise à faire part des deux changements décrits sommairement ci-dessous.

1) Poste de vanne POSV0071

La construction du poste de vanne (POSV0071), prévue au site de la traverse du boulevard Saint-Charles dans une bretelle de sortie d'autoroute en direction Est, ne pourra pas être réalisée en raison de changements dans le projet du MTQ. En effet, l'emplacement ciblé dans l'emprise autoroutière pour la construction du poste en 2014 n'est plus disponible. Des démarches ont par la suite été amorcées pour faire l'acquisition d'une partie de terrain sur une propriété privée contigüe mais n'ont pas abouti en raison du refus du propriétaire à vendre une partie de son lot.

Il est important de préciser qu'en dépit du retrait de cette partie du projet, la distance entre les vannes de sectionnement sera conforme aux critères de conception des spécifications techniques de Gaz Métro, de même qu'aux dispositions de la norme CSA Z662-11 pour une classe d'emplacement 4. Pour illustrer un peu mieux la situation, l'image ci-dessous montre que le poste V0011 à l'intersection du boulevard Saint-Jean sera conservé et sera à une distance d'environ 7,5 km du poste V0005. Selon SNC-Lavalin, l'abandon de ce poste ne change pas les résultats présentés dans son analyse de risques technologiques.



2) Épaisseur de la paroi de la conduite

Dans une perspective de pérennité de l'infrastructure, l'épaisseur de la paroi de la conduite relocalisée sera de 9,52 mm au lieu de 6,35 mm. Gaz Métro a demandé à SNC-Lavalin d'évaluer cette modification en regard de l'analyse de risques technologiques déposée dans l'étude d'impacts de juillet 2013. Il appert selon SNC-Lavalin que le taux de défaillance utilisé est un taux global qui ne tient pas compte du diamètre du gazoduc ni de l'épaisseur de la paroi et qu'il est donc difficile de quantifier précisément l'impact de l'augmentation de l'épaisseur de la paroi sur le risque évalué dans l'étude.

Toutefois, en passant de 6,35 mm à 9,52 mm, l'épaisseur de la paroi du gazoduc augmente de 50%. En regard de l'analyse des risques du projet, SNC-Lavalin précise que ce «changement n'a pas d'influence sur les conséquences potentielles, mais amène une diminution de la probabilité des accidents, donc du risque». En effet, deux des principales causes des bris de gazoduc sont les interférences externes et la corrosion. À cet égard, l'augmentation de 50% de l'épaisseur de la paroi diminue d'autant le taux de défaillance dû à l'un ou l'autre de ces scénarios selon des statistiques européennes¹. Ces statistiques confirment donc qu'une augmentation de l'épaisseur de la paroi est une excellente mesure pour contrer les impacts des interférences extérieures et laisse plus de temps pour déceler un problème de corrosion avant que celle-ci n'atteigne toute l'épaisseur de la paroi.

¹ Source: EGIG 2011 – *Gaz Pipeline Incidents : 8th Report of the European Gas Pipeline Incident Data Group*).