



Gaz naturel liquéfié

DES CAMIONS-CITERNES POUR LA MINE DE STORNOWAY

par Bernard Gauthier

Une première en approvisionnement d'une énergie propre vers le Grand Nord : du gaz naturel liquéfié (GNL) transporté par camion-citerne depuis Montréal jusqu'à la mine de diamant Renard de Stornoway. C'est le transporteur Servitank du Groupe Somavrac qui a décroché le contrat. La période de rodage a démarré ce printemps pour le remplissage des réservoirs de la minière. Les opérations régulières débiteront aussitôt que Stornoway commencera ses activités à l'automne prochain.

Somavrac a investi 4 M\$ dans l'achat de neuf camions-citernes

Pour obtenir le contrat d'approvisionnement, Somavrac a investi 4 M\$ dans l'achat de neuf camions-citernes. Ces véhicules sont fabriqués au Texas. Il faut compter trois mois de travail pour la préparation d'une seule citerne.

Comme le gaz naturel liquéfié (GNL) est un produit dangereux et hautement inflammable, n'entre pas qui veut comme chauffeur de camion.

« Nos employés ont tous une très bonne expérience de conduite. Pour manœuvrer ces camions-citernes, les chauffeurs reçoivent une formation spéciale d'une vingtaine d'heures de Gaz Métro », explique Marc Paquin, président du Groupe Somavrac.

Le trajet entre Montréal et la mine Renard de Stornoway, au nord de Chibougamau, représente une distance de 1 040 km, dont 320 km sur gravier. Le voyage dure une trentaine d'heures. Le chauffeur est appelé à passer la nuit au Saguenay-Lac-Saint-Jean ou à Chibougamau avant

de poursuivre sa route le lendemain jusqu'à la minière.

Le poids d'une citerne à vide ou du réservoir cryogénique est de 29 000 kilos. Une fois chargé de GNL, le poids atteint les 56 000 kilos.

Acceptabilité sociale

« Le transport de GNL est beaucoup plus sécuritaire, plus économique. De plus, l'acceptabilité sociale a été facile à obtenir. Les maires et les communautés étaient très heureux du choix proposé. La mine est située en plein territoire Cri du Québec. Je peux vous dire que les Autochtones étaient très sensibilisés à la question environnementale », raconte Patrick Godin, vice-président et chef de l'exploitation de Stornoway.

De son côté, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et ministre responsable du Plan Nord, Pierre Arcand, dit que le transport

par camion symbolise à lui seul la concrétisation de l'une des priorités d'action du Plan Nord en matière d'énergie.

« Ce premier camion est également la preuve que nous pouvons mettre en place des choix au diesel et au mazout encore trop souvent utilisés. »

En conférence de presse, le ministre Arcand a ajouté que le GNL constitue une avenue intéressante pour répondre aux communautés éloignées. Le gaz, dit-il, peut être transporté par trois modes : camion, voie ferrée et navire.

Pour la présidente et chef de la direction de Gaz Métro, Sophie Brochu, il s'agit d'un projet symbolisant le fruit d'un travail collectif d'ingéniosité et d'innovation.

« Le début des livraisons de GNL à la minière Renard est le résultat de la vision, du leadership et de l'expertise dont ont fait preuve nos équipes, chez Gaz Métro, Stornoway ainsi que le trans-

porteur Servitank, pour mettre en place des solutions permettant de livrer du GNL sur une telle distance. La desserte routière est une solution prouvée, sécuritaire et flexible, qui est la plus à même de desservir les régions éloignées du réseau gazier. »

Sophie Brochu précise que ce projet est significatif dans le développement du transport.

« J'y vois deux choses : un besoin pour alimenter les clients en régions éloignées et un carburant pouvant être utilisé au même titre qu'une autre source d'énergie pour opérer des génératrices. Un nombre grandissant de camionneurs se tourne vers le GNL. Pourquoi ? Parce qu'il est plus propre et plus concurrentiel que le diesel. Un exemple ? Transport Robert. Sa flotte de camions est composée de 10 % de véhicules fonctionnant au GNL. Et plusieurs autres transporteurs ont commencé à emboîter le pas. »

« Ce premier camion est également la preuve que nous pouvons mettre en place des choix au diesel et au mazout encore trop souvent utilisés. »

- Pierre Arcand, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et ministre responsable du Plan Nord.

Coûts

En régions éloignées, le transport par camion du GNL est le mode d'approvisionnement le plus économique. Selon Stornoway, pour 1 \$ de carburant, cela équivaut à 0,18 \$ de GNL.

« Les économies en énergies sont majeures. Sauf erreur, nous sommes les premiers en Amérique du Nord à donner suite à un tel projet. Il sera maintenant possible d'avoir du gaz à l'année. L'autre

avantage est la réduction de 25 % des émissions de gaz à effet de serre. Cela représente 22 000 tonnes en moins par année », indique Patrick Godin.

Investissement Québec a pris une participation de 50 M\$ dans la filière de Gaz Métro, Gaz Métro GNL, responsable de ce projet d'expansion et de la commercialisation du GNL. ❖



À gauche, Sylvain Desbiens, vice-président, Développement des affaires Somavrac, à droite, Marc Paquin, président Groupe Somavrac.



À gauche, Patrick Godin, vice-président et chef de l'exploitation de Stornoway, au milieu Sophie Brochu, présidente et chef de la direction de Gaz Métro et à droite, Pierre Arcand, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles et ministre responsable du Plan Nord.

Soirée vins et fromages

CPTQ

Jeudi 15 septembre

Salle le Mont Blanc de Laval

Pour information :

Raymonde Legendre 514 945-0697 • cptq@videotron.ca

www.cptq.ca

