

# Port Méthanier de Canaport

En 2004, Irving Oil, en partenariat avec l'entreprise d'énergie espagnole Repsol, a entrepris un projet de développement d'un port méthanier à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), à proximité du terminal de réception de pétrole brut en eau profonde de Canaport d'Irving Oil. On s'attendait à ce que ce nouveau terminal de réception et de regazéification de gaz naturel liquéfié (GNL) permette d'augmenter jusqu'à 100 le nombre d'escales de navires supplémentaires au port par année.

Le port méthanier est maintenant terminé. Il constitue le premier terminal du genre au Canada et il permet la distribution de gaz naturel vers les marchés au Canada et aux États-Unis.

La jetée pour le terminal de GNL est conçue de manière à accueillir des navires méthaniers de diverses tailles, allant des petits navires capables de transporter un volume de 65 000 mètres cubes aux nouveaux grands navires Q-Max et Q-Flex capables de transporter environ 216 000 mètres cubes. Le port méthanier de Canaport à Saint-Jean compte parmi les quelques terminaux dans le monde qui peuvent accueillir des navires Q-Max et Q-Flex.

Le gaz naturel n'est pas inflammable ou explosif à l'état liquide. Son refroidissement à une température de -162 °C permet de réduire son volume de plus de 600 fois, ce qui facilite son entreposage et son transport sécuritaires.

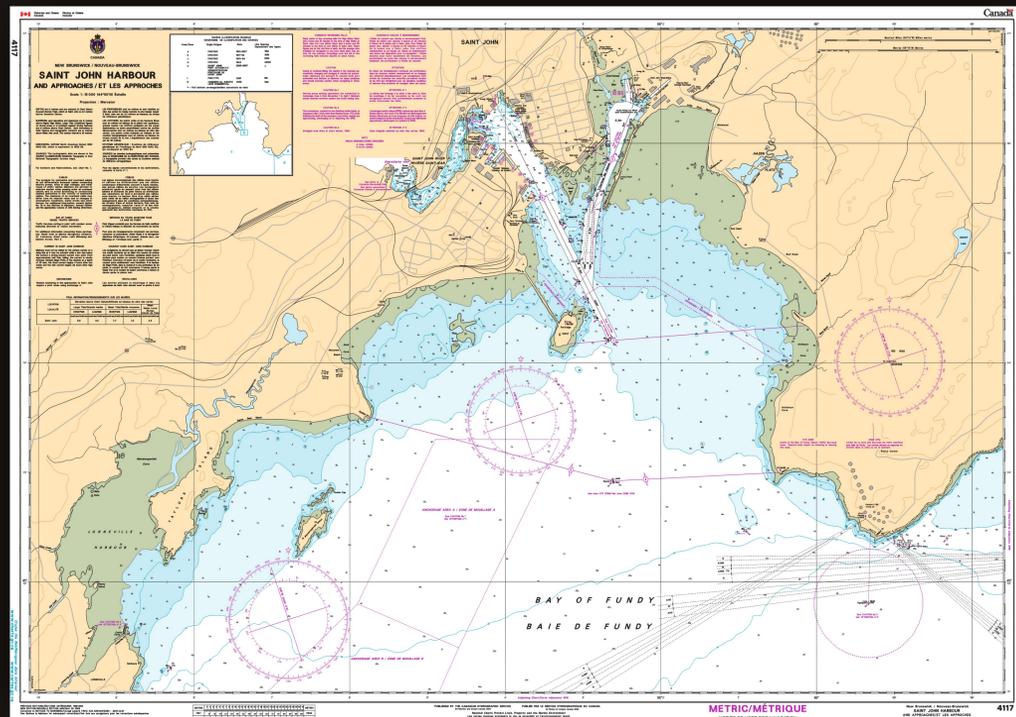
Le premier chargement de GNL est arrivé à Canaport le 26 juin 2009.



Un groupe unique de feux à secteurs privés a été utilisé comme feux de virage, ce qui a supprimé le besoin d'utiliser une bouée pour marquer un point de virage. Il y a six feux à secteurs au total. Quand un navire méthanier de gaz naturel approche du terminal de Canaport, trois feux sont allumés au même moment en fonction de la voie d'approche choisie. Il y a deux approches, une arrivant de l'ouest et une de l'est.

Les navires pétroliers et les navires méthaniers à destination de l'installation maritime de Canaport sont assujettis au pilotage obligatoire.

Une zone de limite d'évitement est en vigueur (avec un rayon de 0,5 mille nautique et centrée sur une bouée d'amarrage sur un seul point) lorsqu'un navire pétrolier est en phase d'approche, de déchargement ou d'éloignement de la bouée. D'autres zones de limite d'évitement ont été envisagées afin d'inclure la nouvelle jetée du terminal de GNL, l'installation de débarquement de barge et le système de prise d'eau pour refroidissement à l'eau de mer. Toutefois, cela aurait forcé les pêcheurs de Mispec à modifier leur trajet et à parcourir une plus grande distance pour atteindre leurs zones de pêche. Les parties intéressées, y compris Canaport et la Local Fisherman's Association, ont plutôt élaboré des règles de déviation en cas de présence de navires méthaniers.



Avant l'arrivée des navires méthaniers, les nouvelles installations et les changements bathymétriques connexes ont dû être cartographiés et publiés sur les produits du Service hydrographique du Canada (SHC). Le SHC, en collaboration étroite avec d'autres organismes gouvernementaux et l'industrie privée, s'est tenu au courant des progrès liés à l'avancement du port méthanier. En traitant les données dès leur obtention, le SHC a pu publier une nouvelle version de la carte 4117 et une annexe graphique pour la carte 4116 en mai 2009, cinq mois après la réception des derniers plans tels que construits. Les cartes électroniques de navigation correspondantes ont été publiées au même moment.



Créés par: Judy Hammond and Kelly D. Sabadash  
 Crédits: Hammond, Judy, Canaport Liquid Natural Gas Terminal.  
 Service Hydrographique du Canada - Région Atlantique, 2011  
 Équipe de Publications Nautiques  
 Photos: Francis Kelly - Secteur des Communications