

DQ-27 – QUES136

Date : 12 janvier 2007



QUESTION

Est-ce qu'on a tenu compte, dans les scénarios d'accidents, du nombre grandissant de super pétroliers (dont le nombre croît avec les augmentations successives de production d'Ultramar), de méthaniers et de porte-conteneurs vers ou en provenance du port de Montréal?

RÉPONSE

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-207, document PR5.1). Nous reproduisons le texte de la réponse ci-dessous et voir aussi la réponse à la question DQ-27 – QUES134.

CA-207

Référence : Tome 2, annexe F-2

Dans un contexte de conditions environnementales difficiles, la longueur des navires et plus précisément la manoeuvrabilité des navires exerce une influence déterminante sur le niveau de risques. Par ailleurs, l'étude d'impact ne tient pas compte du fait qu'au cours des prochaines décennies, des navires méthaniers de plus forte dimension vont faire leur apparition.

Question/Commentaire :

Est-ce qu'on a tenu compte, dans les scénarios d'accidents, du nombre grandissant de supers pétroliers (dont le nombre croît avec les augmentations successives de production d'Ultramar), de méthaniers et de porte-conteneurs vers ou en provenance du port de Montréal?

RÉPONSE

Les scénarios d'accident ont été établis en prenant comme base le trafic existant dans le fleuve et l'étude d'impact est basée sur des méthaniers de référence (160 000 m³). Toutefois, suite au dépôt de l'étude d'impact, des méthaniers plus gros de type Qflex ont été considérés et ne représentent pas un risque plus élevé que les navires de référence (chapitre 1 de ce document).

L'hypothèse prise pour les pétroliers est basée sur la flotte régulière actuelle d'Ultramar avec des pétroliers de type suezmax de 150 000 tonnes de port en lourd.

L'examen des conditions environnementales difficiles dans le fleuve en hiver en particulier l'empilement de la glace sur la rive sud est une des raisons ayant contribué au choix de Lévis comme lieu d'implantation du terminal.

La taille d'un navire est toujours prise en compte dans la définition des mesures opérationnelles appliquées. Par conséquent, des navires plus grands ne signifient pas un risque plus important puisque les mesures de sécurité sont adaptées à la taille du navire.

Les conditions de manœuvre des méthaniers sont étudiées en détail au travers de simulations de manœuvres qui permettent de valider le nombre de remorqueurs nécessaire et les limites météorologiques opérationnelles au-delà desquelles les manœuvres sont considérées comme moins sûres et donc à éviter. Par exemple lorsque le vent est supérieur à 25 nœuds l'accostage ou l'appareillage sont reportés. L'exploitation des navires-méthaniers se fait en suivant des règles de sécurité très strictes. Il faut noter que cette pratique de l'industrie du GNL vieille de 40 ans, outre la protection du personnel et des populations, est aussi mise en place pour assurer la continuité du maillon maritime de la chaîne GNL.