

DQ-27 – QUES149

Date : 12 janvier 2007



QUESTION

Extrait de l'étude Pitblado: "Key operational threats identified as credible given the current safeguards were as follows : Collision at 90 0 with vessels between to 30 – 150 000 dwt Grounding against a pinnacle rock at 12 kts Loading arm safety system failure at the jetty resulting in 7-10,000 m3hr discharge for 10 minutes Involvement of more than on tank in an incident was not judged credible due to vessel design and the accident history."

Pourquoi ce scénario n'a pas été retenu par Rabaska?

RÉPONSE

L'étude de Robin Pitblado « Consequences of LNG marine Incidents » (CCPS Conference Orlando, June 29-July 1, 2004) est une étude générique pour le transport maritime de GNL en Amérique du Nord.

Cette étude a servi de base pour la réalisation de l'analyse des risques du projet Rabaska. L'analyse des risques est réalisée en tenant aussi compte des spécificités du site (conditions de navigation, conditions météorologiques) et de la conception du terminal (choix des équipements, mesures de sécurité particulières...).

Les scénarios cités dans la question ont bien tous été pris en compte dans l'analyse des risques du terminal de Rabaska :

- collision à quai;
- collision dans le fleuve;
- échouement;
- fuite sur un bras de déchargement.

Concernant le nombre de cuves impliquées dans un accident sur le méthanier, DNV estime qu'il est quasiment impossible de perforer deux cuves simultanément (voir PR3.3.2, Étude d'impact, Tome 3, Volume 2, Annexe F-2, section 7.3.2, page 115). De plus, compte tenu de la grande résistance des méthaniers, une brèche dans une cuve ne conduirait qu'à des dommages structurels secondaires se produisant lentement. Ceci limite le risque de propagation d'une brèche à une autre cuve du navire. DNV en conclut que la probabilité de deux brèches simultanées sur deux cuves est très faible.