

GNL Québec Inc --- Réponses DQ60

1. Lors de la séance publique du 22 septembre, M. Sylvain Ménard a mentionné que les nouveaux méthaniers seraient capables de fonctionner dans la glace (classe A1)(DT3, p. 18 et 19). L'étude d'impact mentionne également que les méthaniers qui desserviront le site en hiver seraient adaptés à la navigation en présence de glaces et aux basses températures (PR3.1, p. 86).

Dans sa réponse à une question de la commission sur l'impact de l'augmentation de la fréquence de déglacage sur le couvert de glace, la Garde côtière canadienne (GCC) indique que « Dans l'éventualité où le projet Énergie Saguenay serait mis en oeuvre, l'activité de la Garde côtière dans le secteur pourrait potentiellement varier si GNL QC sollicite ses services en période hivernale. Puisque les besoins du promoteur envers la Garde côtière ne sont pas confirmés pour le moment, la Garde côtière n'est pas en mesure de se prononcer sur la question » (DQ49.1, p.

- Pouvez-vous confirmer si les futurs méthaniers devront faire appel au service de déglacage de la GCC durant l'hiver et si oui, à quelle fréquence ?

Les méthaniers seront effectivement dotés de la classe de glace 1A (ou équivalent) leur permettant de naviguer dans la glace jusqu'à une épaisseur de 80 cm. Selon des mesures effectuées sur une période de 27 ans dans la baie des Ha! Ha!, l'épaisseur des glaces varie entre 60 et 102 cm pour une moyenne de 75 cm vers la fin de l'hiver (Service canadien des glaces, 2016). Il est donc possible que GNLQ fasse appel à l'occasion au service de déglacage de la GCC. La fréquence d'utilisation du brise-glace par GNLQ sera variable et dépendra principalement des conditions météorologiques et de la fréquentation du Saguenay par d'autres navires.

2. En réponse à une question de la commission portant sur sa capacité d'intervention en cas d'urgence sur un méthanier circulant sur la rivière Saguenay, la Société d'intervention de l'Est du Canada (ECRC-SIMEC) précisait :
« ECRC-SIMEC a une capacité d'intervention pour les déversements de produit pétrolier seulement. Les produits volatils, dont les gaz naturels liquéfiés, ne sont pas considérés comme étant des « produits pétroliers » au sens de la convention MARPOL ».
« Nous n'interviendrons pas pour contenir et récupérer un déversement (fuite) de la cargaison d'un méthanier soit du gaz naturel liquéfié ». (DQ36.1)

- En cas d'accident maritime d'un méthanier, impliquant une fuite majeure de gaz naturel liquéfié, quelles seraient les mesures d'urgence mises en œuvre et qui serait habilité à intervenir ?

En cas de déversement de GNL sur l'eau, le GNL se gazéifiera très rapidement, il est donc impossible de le récupérer. Les premiers intervenants dans un tel cas sont l'équipage du navire, qui tentera en fonction du type d'accident et de l'ampleur du déversement de colmater la fuite, en fermant des vannes de sectionnement ou transférant du GNL du réservoir endommagé vers un réservoir non rempli, lorsque possible. L'équipage va aussi:

- Isoler la source de GNL et activer le système ESD (*Emergency Shut Down*) si le navire est en chargement;
- Recourir à l'inertage de l'espace de cale où une fuite (rupture de la citerne à cargaison) aurait eu lieu afin de prévenir les risques de combustion;
- Recourir à la pulvérisation d'eau sur un déversement non enflammé de GNL permettant d'accélérer la vaporisation et réduire les risques de fractures à froid ou d'incendie;
- Si possible, utiliser le CO2 dans le cas de GNL enflammé;
- Aviser sans délai le Réseau d'alerte et d'avertissement (RAA) de la GCC afin de déclencher les plans de mesures d'urgence concernés par l'événement, il fournira également les rayons d'impacts potentiels évalués dans l'analyse des risques technologiques en fonction de l'ampleur du déversement et contenus dans le Plan d'urgence à bord du navire. L'équipage du navire s'assurera d'éliminer toute source potentielle d'incendie sur le navire.

De plus, un avis aux embarcations circulant dans le secteur et aux communautés avoisinantes sera immédiatement transmis par la GCC afin d'informer les embarcations d'éviter le secteur à risque. Pour les communautés riveraines qui pourraient être menacées, les mesures d'urgence seront sous la responsabilité des services de protection incendie des municipalités concernées avec le support du ministère de la Sécurité Publique du Québec.

Bien que le risque zéro n'existe pas, il est tout de même important de rappeler qu'en raison des nombreuses mesures de sécurité régissant ce type de transport, aucun déversement d'envergure de GNL n'a été enregistré depuis plus de 50 ans de transport par navires-citernes.