



## Résumé d'un projet désigné

Installation ferroviaire de Fort Saskatchewan

Fort Saskatchewan, AB

Préparé par :



180, 839 – 5<sup>e</sup> Avenue SO  
Calgary (Alberta)

Le 16 juin 2014

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Plains Midstream Canada ULC (PMC) a le plaisir de présenter ce résumé de la description de projet de construction d'une gare de triage ferroviaire à son installation de fractionnement et de stockage à Fort Saskatchewan. L'installation ferroviaire Plains de Fort Saskatchewan (PFS) sera située dans le quart sud-est de la section 23-55-22, méridien O 4, à l'intérieur des limites de la ville de Fort Saskatchewan (figure 2) et occupera environ 63 ha (630 000 m<sup>2</sup>) de terrains zonés pour un usage industriel intense.

L'usine existante de PMC est exploitée depuis les années 1970. L'installation est actuellement utilisée pour recevoir, stocker et distribuer de l'éthane et du gaz naturel liquéfié (GNL) – principalement composé de propane et de butane avec certains condensats). La réception des produits et la majorité des activités de distribution des produits ont lieu par pipeline. Une partie des GNL est fractionnée à l'actuelle usine de fractionnement de gaz (installée dans les années 1980) pour fournir un flux de propane. Une fois séparés, les produits sont stockés dans des cavernes de sel souterraines jusqu'au moment où leur expédition est requise. Puisqu'il n'y a pas d'infrastructure ferroviaire sur place, le propane sortant est actuellement transporté par camion et par pipeline.

PMC souhaite étendre les activités actuelles pour exporter ses produits par chemin de fer. La première gare de triage aura la capacité d'exporter 60 wagons (60 pi – 70 pi de long) de propane pur par jour. PMC planifie également d'agrandir davantage la gare de triage dans le futur pour traiter 60 wagons supplémentaires de condensat. Le propane et le condensat proviendront de l'usine de fractionnement sur place ou des installations de stockage souterrain et seront transférés dans les wagons par des buses à chargement par le dessus. Après le chargement, les wagons sont transportés pour atteindre le chemin de fer principal du Canadien National (CN) et continuent leur chemin jusqu'à la destination finale de vente.

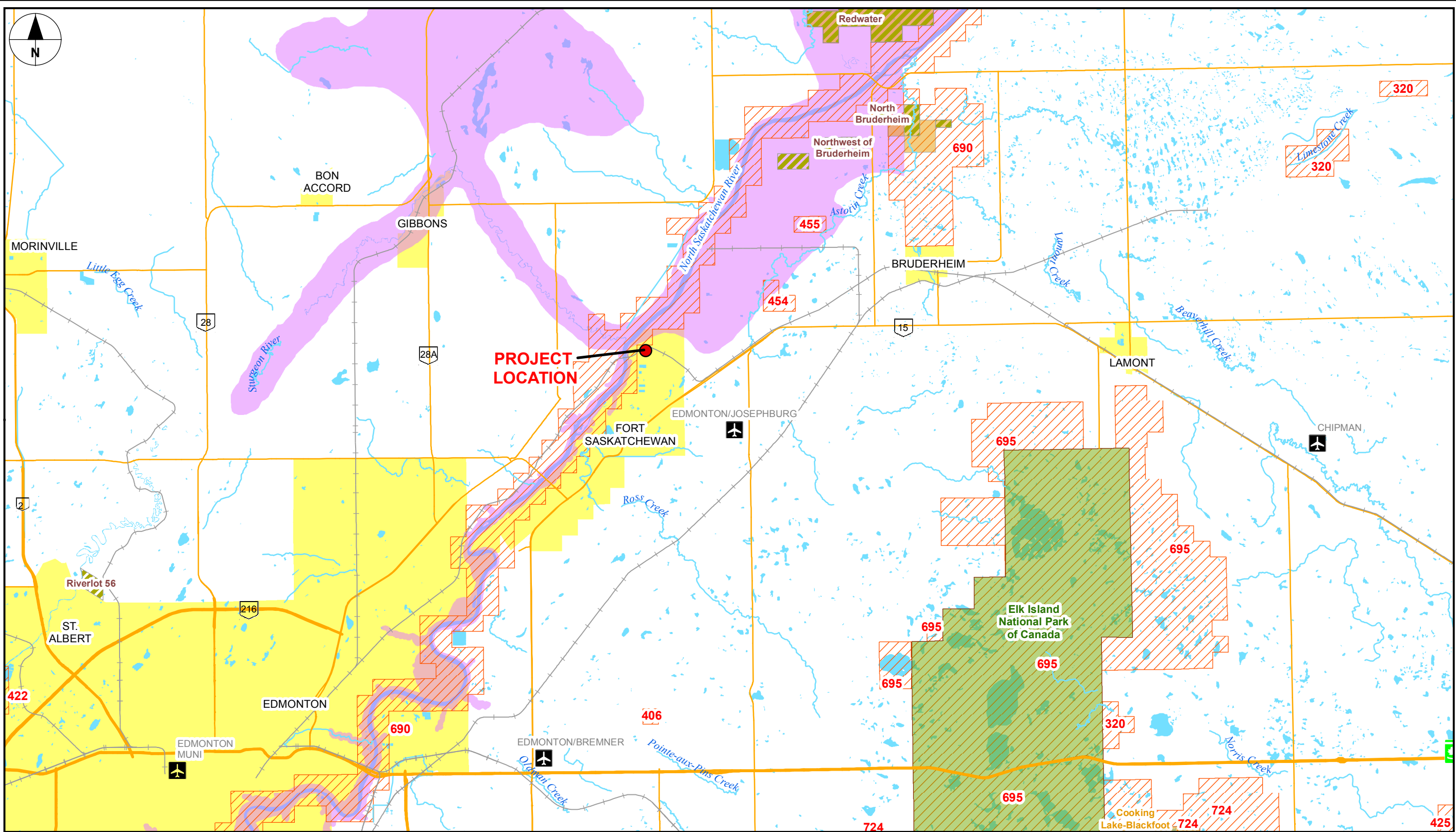
### **Nom du promoteur**

Plains Midstream Canada ULC  
Siège social de Calgary  
Bureau 1400, 607-8<sup>e</sup> Avenue SO  
Calgary (Alberta) T2P 0A7

### **Contact principal**

Alexandra Dalton  
Coordonnatrice de la réglementation, Gemini Corporation  
Téléphone : 403-259-0359  
Télécopieur : 403-640-0401  
adalton@geminiCorp.ca

Aucune consultation publique n'a été effectuée par PMC lors de la préparation de la description de projet. Le projet vise l'agrandissement d'une installation existante qui a fait l'objet de diverses initiatives de consultation dans le passé et qui ne se trouve pas à 10 km ou moins de terres de réserve des Premières Nations. Donc, aucune consultation auprès des groupes autochtones n'a



1:200,000  
NAD 1983 3TM 114

Road Network, Hydro Network, and Rail Network data are from GeoBase. Protected Areas and Parks as well as Environmentally Significant Areas are from Alberta Tourism, Parks and Recreation.

- Legend**
- Airports and Aerodomes
  - Railway
  - Arterial
  - Expressway / Highway
  - Watercourses
  - Waterbodies
  - Key Wildlife and Biodiversity Zones
  - Provincial Natural Area
  - Provincial Recreation Area
  - National Park
  - Environmentally Significant Area
  - Populated Places

Issue Status: Final

FORT SASKATCHEWAN RAIL YARD PROJECT  
PHASE 2  
PLAINS MIDSTREAM CANADA  
Project No.: 60309575 Date: 2014-06-06

**AECOM**

Figure: 2

été entreprise. Dans le cadre du processus provincial de demande ferroviaire, le responsable local des services d'urgence et le ministère de l'Environnement et du Développement durable des ressources de l'Alberta (MEDDRA) seront contactés pour confirmer qu'ils n'ont pas d'objections vis-à-vis du projet. Le MEDDRA a déjà approuvé l'aménagement de la zone ferroviaire proposée. Les autorités de la ville de Fort Saskatchewan ont déjà été contactées et informées des travaux proposés.

On communiquera avec les partenaires industriels locaux concernant le projet proposé lorsque viendra le temps de négocier avec des tiers des ententes pour le passage de la voie ferrée, de la route d'accès à la gare de triage et des canalisations connexes.

L'installation PFS est assujettie à une autorisation industrielle existante en vertu de la *Environmental Protection and Enhancement Act* (EPEA) de l'Alberta ainsi qu'à des autorisations conformément à la *Water Act* et à la *Water Resources Act* de l'Alberta. L'autorisation industrielle a déjà été modifiée pour inclure l'aménagement de la gare de triage et des bassins de captage des eaux de ruissellement en surface connexes. La demande au MEDDRA pour faire modifier l'actuelle autorisation de l'EPEA accordée à PMC décrit la situation environnementale actuelle du site proposé et tous les effets environnementaux potentiels et leur atténuation. Le MEDDRA a approuvé l'ensemble des effets potentiels et les mesures d'atténuation présentées dans cette demande et aucune évaluation environnementale provinciale n'a été exigée. Conformément à l'autorisation 10081-02-02 de l'EPEA, PMC est tenu de présenter un rapport annuel des eaux usées industrielles et des eaux de ruissellement industrielles, un rapport annuel sommaire sur la gestion des déchets, un rapport annuel sommaire sur le programme de surveillance des eaux souterraines, un rapport annuel sommaire sur les émissions atmosphériques et des rapports mensuels sommaires sur les émissions atmosphériques. L'autorisation actuelle de l'EPEA ainsi que les modifications qui y ont été apportées sont disponibles sur demande.

Les activités courantes de l'installation relèvent de la compétence de l'Alberta Energy Regulator (AER), y compris le permis d'exploitation d'usine de fractionnement et l'approbation accordée à plusieurs puits et cavernes.

PMC devra obtenir des autorisations en vertu de la *Railway Act* (Alberta) pour construire et exploiter la gare de triage proposée. Le projet nécessite également des permis municipaux d'aménagement et de construction de la ville de Fort Saskatchewan.

Le Centre industriel de l'Alberta est assujetti à un plan régional de gestion des nuisances sonores (PRGNS). Il a été déterminé par l'Alberta Energy Regulator qu'en raison de la forte concentration des activités industrielles dans la région en question, les pratiques habituelles de gestion du bruit ne conviennent pas. Ainsi, la conformité au code des nuisances sonores est évaluée en fonction du PRGNS. Le PRGNS a été élaboré conjointement par l'Alberta Energy Regulator et la Northeast Capital Industrial Association (composé de 24 entreprises installées dans la région).

PMC a récemment fait faire une étude sur les nuisances sonores du site de Fort Saskatchewan. Les résultats ont révélé que PMC est conforme au plan régional. Étant donné que la ligne de chemin de fer principale du CN est déjà soumise au trafic de locomotive ordinaire, il n'est pas prévu que les opérations ferroviaires modifient de manière importante le niveau de la nuisance sonore de fond dans la zone selon le modèle de nuisance sonore régionale existant.

L'installation PFS se trouve également dans la région de la capitale et doit donc respecter le Capital Region Air Quality Management Framework (le cadre) qui a été établi par un comité directeur composé de municipalités, d'entreprises industrielles, d'organisations non gouvernementales, de bassins atmosphériques et des gouvernements fédéral et provincial. Le cadre renforce les initiatives actuelles pour la surveillance et la réduction des émissions par l'attribution de quatre niveaux de qualité de l'air ou niveaux d'action pour chaque contaminant. Les niveaux inférieurs permettent d'avoir assez de temps pour gérer les concentrations ambiantes et mettre en place des interventions qui permettent d'éviter d'atteindre la limite annuelle de la qualité de l'air pour chaque contaminant. Au fur et à mesure que chaque niveau supérieur est atteint, des mécanismes plus rigoureux en matière d'interventions, d'outils de conformité et de délais d'action seront requis.

PMC entreprend régulièrement des études environnementales, conformément à l'autorisation que l'EPEA lui a accordée pour exercer ses activités. Ces études environnementales sont constituées de programmes de surveillance des sols, de surveillance des eaux souterraines, de surveillance des eaux de ruissellement industrielles et de la surveillance des émissions atmosphériques. Les résultats de ces études sont soumis au MEDDRA dans un rapport annuel. Plusieurs études environnementales ont également été menées à PFS, notamment sur la végétation, la faune et les sols et en matière d'archéologie.

## RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

PMC exploite actuellement son usine de Fort Saskatchewan dans les sections 14 et 23-55-22 W4 au 11010, 125<sup>e</sup> Rue, au nord de River Road, à Fort Saskatchewan, Alberta. La gare de triage proposée vise à soutenir les opérations de l'usine actuelle en ajoutant à sa capacité actuelle d'exportation du propane par camion. La nouvelle installation ferroviaire permettrait de transporter le propane de l'installation à raison de 60 wagons par jour. À l'avenir, la gare de triage permettra à l'usine de recevoir du condensat par chemin de fer, ce qui permettra d'augmenter la capacité d'exploitation actuelle de l'usine de fractionnement existante. Le trafic ferroviaire circulera sur le réseau de la société ferroviaire Canadien National (CN) avec la possibilité d'utiliser d'autres lignes en fonction de la destination. Les wagons à remplir de propane arriveront chaque jour par voie ferrée. Le nombre de wagons à charger sera en moyenne de 60, ou l'équivalent. Mais la gare de triage sera conçue de façon à pouvoir accueillir un maximum de 90 wagons, ce qui offrira davantage de flexibilité. Les voies de réception seront divisées en trois, chacune pouvant accueillir 30 wagons. Soixante wagons chargés de propane pur quitteront chaque jour l'installation.

Selon sa conception initiale, la gare de triage est composée de 21 voies ferrées constituées de boucles du CN; de voies d'entrée/de sortie; d'une voie d'échappement de locomotive; d'une voie pour wagons défectueux; de voies de recul du CN et de PMC; et de voies principales et auxiliaires de départ, de réception, de stockage et de chargement/déchargement. La longueur totale des voies ferrées de la gare de triage initiale est de 13,4 km. Un plan d'agrandissement à réaliser plus tard prévoit des voies additionnelles d'aiguillage, d'arrivées et départs, de réception et de stockage pour les wagons de condensat sortants. Lorsqu'elle aura été entièrement

agrandie, la gare de triage comptera 31 voies avec une longueur totale de voie ferrée de 20,2 km. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'échéancier prévu pour la réalisation complète du projet.

Voici les principales composantes du projet :

- La gare de triage et la voie de chargement;
- Deux nouveaux bassins de captage des eaux de ruissellement (déjà autorisés par l'EPEA);
- Un bureau pour l'administration des voies ferrées et un stationnement;
- Station de pompage d'eau en cas d'incendie;
- Réservoirs d'urgence.

Voici d'autres composantes mineures :

- Prolongement des conduites d'eau en cas d'incendie;
- Système de drainage souterrain sous la gare de triage;
- Branchement aux lignes électriques existantes sur place;
- Nouveau chemin d'accès à partir de la 125<sup>e</sup> Rue;
- Canalisations souterraines pour les bassins de captage des eaux de ruissellement et pour le drainage.

Le projet consiste à construire et à exploiter une nouvelle gare de triage avec au moins sept voies de triage, soit une longueur de voies totale de 20 km ou plus, et il est donc assujéti aux dispositions de l'article 2, paragraphe 25b du Règlement désignant les activités concrètes.

La gare de triage initiale est composée de deux bassins de captage des eaux de ruissellement, de 13 km de voie ferrée et de bâtiments connexes sur place, d'équipement et de services publics (voir le plan du terrain et de la voie ferrée à l'annexe A). Le projet de construction est en cours sur une friche industrielle clôturée et l'empreinte de la gare de triage ferroviaire proposée est d'environ 49,5 ha. Lorsqu'elle sera terminée, la construction de la gare de triage augmentera la longueur totale de la voie ferrée à environ 20 km, mais celle-ci restera dans la même empreinte d'aménagement.

PMC intégrera divers systèmes de sécurité aux installations, y compris un système de protection contre la surpression, un détecteur de fuite de gaz et d'incendie, des vannes de fermeture d'urgence et des appareils de surveillance de l'eau en cas d'incendie (utilisés pour le refroidissement des structures afin de réduire le risque de défaillance de l'équipement en cas d'incendie) et des mesures de confinement en cas de déversement. L'alimentation en énergie de l'installation est fournie grâce à des lignes électriques existantes et à des génératrices d'appoint, en cas de panne. Les pompes principales d'eau en cas d'incendie et toutes les pompes de transfert sont alimentées à l'électricité, mais une pompe de secours à moteur diesel est disponible au besoin. Dans le bâtiment de l'administration, l'alimentation en eau potable proviendra d'un réservoir, et les eaux usées seront acheminées vers un bassin de rétention des eaux usées. Un réseau de canalisations sur place est nécessaire pour raccorder et drainer les bassins de captage des eaux de ruissellement en surface, et pour prolonger les conduites d'eau d'incendie jusqu'aux nouveaux appareils de surveillance en cas d'incendie dans la zone de chargement des wagons.

Un nouveau chemin d'accès est également en construction pour permettre l'accès des véhicules à la gare de triage par la 125<sup>e</sup> Rue.

La gare de triage sera composée de voies de stockage, de réception, de départ, de recul, de wagons défectueux et de chargement/déchargement qui seront raccordées à la ligne principale du CN qui va de la gare de triage CN-Walker à celle de CN-Scotford. Lorsqu'elle sera terminée, la gare aura au total 20,173 km de voies ferrées et sera composée de 31 voies différentes. La vitesse maximale autorisée sera de 16 km à l'heure. Dans un premier temps, seulement 21 différentes voies seront installées pour une longueur totale de 13,395 km. Le plan de terrain en annexe présente la configuration des voies ferrées et des installations associées.

Les travaux majeurs et les activités d'agrandissement de l'installation feront partie de la phase de construction du projet. Ceci comprend la préparation du site, l'excavation des nouveaux bassins de captage des eaux de ruissellement en surface, la construction des fondations et des bâtiments, l'installation des voies ferrées, l'installation de l'équipement et la mise en service des équipements. Tous les bâtiments et les citernes seront soutenus par des pieux battus en acier.

La zone d'agrandissement sera nivelée et aménagée selon les besoins pour répondre aux exigences de conception et pour préparer la construction. La couche de terre arable et le sous-sol seront conservés et entreposés avant le nivellement, le remblayage et/ou l'aménagement du site. La terre sera entreposée sur un terrain appartenant à PMC au SW-26-55-22 méridien O 4 (dénommé « Northlands »), dans des amas désignés pour la terre de surface et le sous-sol. Le site sera aménagé de manière à accommoder les bassins de captage des eaux de ruissellement en surface qui seront construits pour le projet de gare de triage.

Avant le début des activités de la gare de triage, plusieurs différentes pièces d'équipement ainsi que plusieurs systèmes seront soumis à des tests et mis en service. Les tests et la mise en service de la gare de triage se dérouleront durant les deux à quatre dernières semaines de la phase de construction. Une fois cette phase terminée, le projet sera opérationnel.

L'agrandissement de la gare de triage prévoit la capacité d'accueillir 60 wagons de condensat entrants et le même nombre de wagons sortants chargés de propane. Le nombre de wagons de propane sortants fluctuera en fonction de la demande sur le marché. En général, on prévoit que la gare de triage sera en fonction pendant 25 ans.

La phase de démantèlement impliquerait typiquement l'élimination et le recyclage de la structure en surface. Toutes les matières dangereuses seraient retirées conformément à la réglementation prescrite avant que les installations de surface ne contenant aucune matière dangereuse soient retirées. L'enlèvement et le démantèlement des infrastructures souterraines pourraient alors débuter. Tous les déchets produits par le processus de démantèlement seraient collectés, entreposés de manière appropriée et éliminés dans des installations agréées. Pendant cette phase, le ruissellement de surface serait géré par le système de contrôle du ruissellement de surface du site et tous les critères d'approbation du système seraient respectés.

Dès le début de la remise en état des terres, le système de contrôle de ruissellement de surface sera renivelé et reprofilé de manière à contenir et capturer les contaminants requis. Toutes les structures de contrôle des eaux de ruissellement seront enlevées et le paysage sera retourné à l'état naturel caractéristique de la région. La dépollution et le profilage du sol seront faits de façon à respecter les exigences requises dans le document intitulé Reclamation Criteria for Wellsites

and Associated Facilities for Cultivated Lands du MEDDRA ou tout autre règlement applicable au moment de la remise en état des terres.

Durant les phases de démantèlement, d'assainissement et de remise en état du site, les seules émissions prévues proviendront des équipements de construction avec un peu de poussière.

Durant la phase de construction du projet, il y aura production d'un peu de poussière et d'émissions provenant des équipements de construction (ex. : bouteur, excavatrice, etc.). Toutes les mesures raisonnables seront entreprises afin de réduire la production de poussière lors de cette phase. Récemment, des travaux de construction ont eu lieu de manière continue sur le site dans le cadre d'activités d'agrandissement sous réglementation provinciale. Or, ces travaux n'ont jamais fait l'objet de plaintes relatives aux émissions.

Durant la phase d'exploitation, la seule source d'émissions prévue est la fumée de diesel provenant de la pompe d'urgence au diesel du système de surveillance de l'approvisionnement en eau en cas d'incendie. Le système de surveillance est alimenté électriquement. Cependant, en cas de panne de courant, la pompe d'urgence au diesel sera utilisée. Cette pompe sera située dans le bâtiment de pompage d'eau en cas d'incendie et il est prévu que de faibles émissions s'échappent ainsi du bâtiment.

Les wagons de train seront chargés à l'aide de buses à pression négative suspendues au-dessus des wagons. Le chargement se fera en boucle fermée qui sera liée au système de captage des gaz brûlés et, de ce fait, on ne prévoit aucune odeur ni émission en dehors du site provenant de la rampe de chargement.

Le projet fera du bruit à cause de certaines machines durant les phases de construction, d'exploitation et de démantèlement. Étant donné que la zone est fortement industrialisée, le bruit additionnel aura un impact minimal sur la nuisance sonore. Le projet sera conforme au PRGNS et aux pratiques exemplaires de gestion de bruit.

L'eau de ruissellement en surface de la gare de triage sera dirigée vers deux nouveaux étangs de captage des eaux pluviales qui sont situés au sud de la gare de triage. Les bassins de rétention auront une capacité combinée de 36,980 m<sup>3</sup>. Un volume minimum de 1300 m<sup>3</sup> sera maintenu dans ces bassins pour fournir de l'eau en cas d'incendie; un volume additionnel sera maintenu pour permettre à la boue de se déposer à un niveau inférieur à celui de la prise d'eau en cas d'incendie et aussi pour prévoir de l'espace en surface (1 m) afin de permettre la formation de glace pendant l'hiver. Les étangs sont conçus en fonction des grandes tempêtes qui se produisent en moyenne tous les 100 ans. L'agrandissement du site générera des déchets solides recyclables et non recyclables. On disposera de tous les déchets en respectant la *Waste Control Regulation* et les exigences pour chaque catégorie de déchets décrite dans le *Alberta Waste Users Guide for Waste Managers*. Le bâtiment d'administration de la gare de triage aura un bassin de rétention qui sera vidé en fonction des besoins par une entreprise de services locale. De façon générale, la gestion des déchets sera intégrée aux programmes de gestion de déchets existants et aux procédures déjà en place pour le PFS.

Le projet est composé de trois phases principales : construction, exploitation et démantèlement. Plusieurs activités sont propres à chaque phase. Le tableau suivant présente le calendrier du projet :

<b>Phases du projet</b>	<b>Dates prévues</b>
Conception détaillée	Janvier – mai 2014
Approbations et permis réglementaires	Mars 2014 – février 2015
Préparation du site	Août – novembre 2014
Construction de la plateforme de la gare de triage	Novembre 2014 – février 2015
Construction de voies ferrées	Février – octobre 2015
Installation des équipements	Février – octobre 2015
Mise en service	Décembre 2015
Démantèlement/Remise en état	2040-2045

Les phases de conception détaillée et d'approbation réglementaire sont en cours et elles chevaucheront les activités de construction du projet. Les approbations réglementaires requises de même que la conception de la gare de triage ont été décrites précédemment.

Le projet étant situé dans une zone de friche industrielle, la majorité des activités de préparation du site seront minimales. Le défrichage du terrain et la conservation de la terre arable ont déjà été effectués. Les activités restantes pour la préparation du site sont le nivelage, l'excavation et l'intercalage.

Les activités initiales de construction comprennent l'installation de sous-ballast pour la voie ferrée et de systèmes de sous-drainage, ainsi que l'installation des services publics et de l'infrastructure souterrains, le cas échéant.

Les supports de tuyauterie pour la rampe de chargement ferroviaire seront installés en premier. Par la suite, les branchements et les matériaux pour la voie ferrée arriveront sur le site. Les voies et les voies de chargement seront construites sans leur ballast. Les voies de chargement doivent être métallisées et mises à terre, et le CN installera un branchement numéro 12 à partir de sa ligne principale. Par la suite, le ballastage et le revêtement commenceront. La dernière étape consistera à installer le ballast pour passages piétons et à mettre au point l'installation.

La première étape de la construction mécanique est le battage des pieux en acier qui formeront la fondation de base pour tous les bâtiments et structures de la gare de triage. L'étape suivante consiste à ériger les structures en acier pour les supports de tuyauterie et les équipements de structure. Tous les bâtiments requis sont des structures d'acier autonomes qui seront fabriquées ailleurs, installées sur les pieux à l'aide de grues et fixées par soudure. Par la suite, la fabrication et l'installation des systèmes de tuyauterie et l'installation des câbles d'alimentation électrique et de commande (y compris l'éclairage de la gare) seront effectuées. Suivra l'installation des revêtements protecteurs (p. ex. : isolant, revêtement ignifuge). Les étapes finales sont les tâches préalables à la mise en service (y compris les tests) de tous les systèmes mécaniques, d'alimentation et de contrôle, et la mise en service et le démarrage des opérations.

La gare de triage sera exploitée pendant 25 ans avec des interruptions de service occasionnelles pour des activités de maintenance. Vers la fin de vie du projet, les options de démantèlement seront évaluées et dépendront de l'état futur du marché du propane.

## INFORMATION SUR L'EMPLACEMENT DU PROJET

L'usine de fractionnement et de stockage actuelle est située dans la ville de Fort Saskatchewan et occupe les quartiers nord-est et nord-ouest de la section 23 du canton 55, rang 22, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien. La gare de triage proposée occupera la moitié sud de la section 23, canton 55, rang 22, du 4<sup>e</sup> méridien. Le quartier sud-est appartient en grande partie à PMC.

Le site a les coordonnées géographiques suivantes : latitude 53 ° 45' 34,485" N et longitude 113° 9' 19,278" O. Le plan en annexe illustre la disposition de l'usine sur le terrain. La carte, aussi en annexe, montre l'emplacement de l'usine de PMC par rapport aux cours d'eau, aux routes et aux pipelines à proximité, ainsi qu'à la ville de Fort Saskatchewan, aux groupes autochtones, aux terres fédérales et aux limites provinciales.

La résidence la plus proche est à 480 m à l'ouest, directement de l'autre côté de la rivière Saskatchewan Nord.

La réserve de Première Nation la plus proche est celle de la nation cri Enoch située à 47 km au sud-ouest. L'établissement métis de Buffalo Lake est situé à 85 km au nord-est. L'usine de PMC à Fort Saskatchewan est située en bordure de la rivière Saskatchewan Nord. La terre fédérale la plus proche est le parc national Elk Island situé à 19 km à l'est-sud-est de l'installation de PMC.

PMC possède les droits de surface de tout le site en plus de tous les droits miniers de 10-14-55-22, méridien O 4, 15-14-55-22, méridien O 4, le quartier nord-est de la section 14-55-22, méridien O 4, et le quartier sud-ouest de 23-55-22, méridien O 4. Encana détient les droits d'exploitation du charbon dans le quartier sud-ouest de la section 23-55-22, méridien O 4, et les droits d'exploitation des mines et minéraux (y compris le gaz et le pétrole) dans le quartier sud-est de 23-55-22, méridien O 4.

Le projet d'agrandissement n'exige aucun accès aux terres et ressources actuellement utilisées par les Autochtones, ni aucune utilisation, occupation, exploration, exploitation ou production de ces terres ou ressources.

Le site du PFS se trouve dans la région du centre industriel de l'Alberta qui a fait l'objet de directives pour la future croissance industrielle des zones du nord-est de la ville. Le plan encourage l'optimisation de l'utilisation des terrains, établit des politiques d'aménagement concernant la complémentarité d'utilisation des terrains pour les zones industrielles, les zones de transition et les zones environnementales, et il incite à la réduction des impacts environnementaux. Le plan réduit aussi les conflits d'utilisation et établit des zones tampons et des zones de transition autour des sites d'industrie lourde. Il facilite l'efficacité et l'expansion des transports et de l'infrastructure de services publics et l'utilisation commune de ces services, et il encourage l'utilisation des principes éco-industriels. De plus, en vertu de la *Land Stewardship Act* de l'Alberta, cette région fera partie du Plan régional du nord de la Saskatchewan (PRNS). Ce dernier est actuellement en phase de préparation et, une fois le PRNS mis en œuvre, il s'appliquera à l'installation du PFS.

## PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le projet ne sera pas soutenu financièrement par le gouvernement fédéral et n'occupera aucun terrain appartenant au gouvernement fédéral.

Il existe déjà un permis d'exploitation d'eau pour puiser l'eau de la rivière Saskatchewan Nord. Aucun autre terrain appartenant au gouvernement fédéral ne sera utilisé dans la réalisation de ce projet. Le projet n'entraînera pas de changements à l'environnement qui pourraient avoir une incidence sur les terres fédérales dans une province autre que l'Alberta, ou encore à l'extérieur du Canada.

Ce résumé de projet a été soumis à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour l'aider à déterminer si un processus fédéral d'évaluation de l'impact environnemental est nécessaire.

## EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

Le site de PMC à Fort Saskatchewan (PFS) est situé dans la région du centre industriel de l'Alberta. Cette zone est classifiée comme étant une zone d'industrie lourde. De nombreuses autres installations industrielles et usines se situent dans la région immédiate. Aucun effet environnemental attribuable à la construction et à l'exploitation du site de PFS n'est prévu.

L'installation de PFS est située dans une région dont les paysages caractéristiques et les séries de sols sont très variés en raison des activités industrielles de la zone. Avant l'industrialisation de l'endroit, il y avait sûrement de la terre noire tchernoziom de la série de Mundare (AGRASID 2014). Après le démantèlement de l'installation à la fin de sa période d'exploitation et, selon les projets d'utilisation ultérieure du site, les sols seront restaurés pour une utilisation de terre équivalente à l'aide de la terre arable et du sous-sol stockés à cet effet.

Le site est composé principalement d'un terrain herbeux avec des zones dispersées de végétation boisée (arbustes et buissons). En 2004, un inventaire de la végétation a été réalisé dans la zone de la gare de triage ferroviaire proposée. On a conclu que les espèces végétales dont la présence a été constatée pendant l'inventaire ne figuraient sur aucune liste d'espèces protégées par la loi fédérale ou provinciale.

Environ 680 inventaires de poissons ont été effectués sur la rivière Saskatchewan Nord (RSN) dans un rayon de 10 km du site du projet d'agrandissement. Grâce à ces inventaires, on a identifié jusqu'à 19 différentes espèces de poissons : le doré jaune, l'épinoche, le meunier noir et le meunier rouge, le ventre rouge du nord, le chevalier rouge, la lotte, le cisco, le poisson blanc des montagnes, le doré noir, la laquaiche, le méné, la truite, la perchaude, le brochet, la tache noire et le méné émeraude, l'esturgeon jaune, le dos épineux et l'œil de lune. Il n'y a pas d'effets néfastes prévus pour les poissons, leur habitat ou des effets sur d'autres espèces aquatiques, car aucun liquide ne sera déversé dans la rivière Saskatchewan Nord par PMC.

La vallée de la rivière abrite des porcs-épics, des cerfs, des coyotes, des mouffettes, des rats musqués, des lièvres et des castors. De plus, environ 80 espèces d'oiseaux ont été observées

dans la vallée de la rivière Saskatchewan Nord, et plusieurs d'entre elles (60) sont protégées en vertu de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1994*. Beaucoup de ces oiseaux nichent dans la vallée de la rivière.

Deux nouveaux bassins de rétention permettront de recueillir les eaux de ruissellement de surface du site de la gare de triage. Ces bassins ne contiendront pas de poisson et ne pourront pas soutenir un habitat pour poisson; ils ne contiendront aucune espèce végétale ou animale aquatique. Puisque les bassins ne pourront soutenir la vie aquatique, aucune mesure afin d'empêcher les oiseaux de se rapprocher des étangs n'a été prévue. Il y a un bassin de rétention existant, similaire aux nouveaux bassins qui, de temps en temps, accueille des oiseaux qui atterrissent et se reposent à sa surface. Or cette eau est généralement propre, car elle contient surtout de l'eau de pluie provenant des fossés autour de l'installation. Au besoin, le contenu de ces étangs de captage d'eaux de ruissellement sera vidé dans une dépression naturelle vers l'ouest. Toute l'eau rejetée dans cette zone fera l'objet d'essais en laboratoire et respectera les règlements provinciaux avant d'être déversée. Conséquemment, il n'y a pas d'effets prévus sur la faune terrestre, les oiseaux migrateurs ni les espèces aquatiques présentes.

Un réseau de surveillance des eaux souterraines est en place à l'installation de PFS, et des puits de surveillance additionnels seront forés dans la zone de la gare de triage. Des échantillons sont prélevés deux fois par année dans les puits et font l'objet d'un rapport annuel, conformément au permis d'exploitation accordé par le MEDDRA. De plus, la base de données du système d'information sur les eaux souterraines de l'Alberta indique un nombre total de 10 puits d'eau dans la section 14 et un seul puits d'eau dans la section 23. La majorité de ces puits sont désignés industriels pour l'emplacement en question et pour les installations environnantes.

La qualité de l'air de la région de Fort Saskatchewan est contrôlée en partie par le Fort Air Partnership (FAP). Si on se fie aux données recueillies pour 2013, il y a des effets négligeables sur les sols, l'eau, la végétation, les animaux, la visibilité ou la santé humaine en général. Cela est dû en partie à la conformité avec les objectifs de la qualité de l'air ambiant de l'Alberta (Alberta Ambient Air Quality Objectives — AAAQO) pour protéger l'environnement de l'Alberta et la santé humaine.

Il n'y a pas d'odeur en dehors du site, de bruit ou d'émissions qui pourraient avoir un impact néfaste sur le parc national Elk Island (situé à 19 km à l'est-sud-est) lors de la phase de construction ou d'exploitation du projet. De plus, PMC maintient des provisions dans son Plan d'intervention d'urgence pour minimiser les émissions et les odeurs produites durant une urgence. Aucun changement de la qualité de l'air n'est prévu dans le parc national Elk Island ou sur toute autre terre fédérale ou provinciale. De plus, il y aura une augmentation temporaire de bruit associé à la construction. Cependant, à cause de la nature générale des activités de l'installation, cela n'entraînera pas d'augmentation appréciable du bruit capable de produire un impact important au parc national Elk Island. Le projet ne nécessitera aucun accès aux terres et ressources actuellement utilisées à des fins traditionnelles par les Autochtones, ni aucune utilisation, exploration, exploitation ou production de ces terres ou ressources. La réserve des Premières Nations la plus proche est celle de la nation crie Enoch à environ 45 km vers le sud-est. Le site de PFS est une propriété privée et clôturée et l'on ne connaît aucune utilisation traditionnelle du site actuelle par les peuples ou les groupes autochtones. Par conséquent, les changements de l'environnement dû au projet ne devraient pas avoir d'effet sur les peuples autochtones en raison de la distance qu'il y a entre les réserves et le site du projet. Cela réduit

pratiquement à nul le risque d'effets sur la santé et d'incidence sur les conditions socio-économiques, le patrimoine physique et culturel, l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles, ou sur toute structure ou tout site qui revêt de l'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale.

## ENGAGEMENT DU PROMOTEUR ET CONSULTATION AVEC LES GROUPES AUTOCHTONES

Il n'y a pas de consultation prévue auprès des groupes autochtones en raison de la distance entre le site du projet et les peuples autochtones les plus proches. Actuellement, les terres proposées pour le projet ne sont pas utilisées à des fins traditionnelles par des peuples autochtones. PMC est propriétaire du terrain destiné au projet et ce terrain a déjà été perturbé par les activités de construction sur le site. La zone touchée par l'installation ferroviaire est le site industriel existant du PFS, qui est clôturé. Aucune nouvelle parcelle de terrain ne sera perturbée par la construction de l'installation ferroviaire. La zone entourant le site du projet est utilisée à des fins industrielles depuis 1950, tandis que des activités industrielles s'y déroulent depuis le milieu des années 1970.

Toutefois, dans le cas où la consultation avec des groupes autochtones serait nécessaire, PMC a développé un Plan de consultation des Premières Nations (PCPN) afin de veiller à ce que des liens favorisant la communication et la consultation ouverte et constructive soient établis entre toutes les parties concernées. Ce document fait état des diverses étapes et différents processus servant à partager, à recueillir et à fournir de la rétroaction au sujet de tous les aspects du projet.

Toutes les informations liées au projet seront fournies aux communautés ciblées sous la forme de réunions en face à face avec les principales personnes à consulter, le chef et les membres du conseil de bande de la Première Nation, et tous les trappeurs des Premières Nations associés. De plus, les messages de notification et d'information seront envoyés par courrier recommandé à toutes les parties concernées. PMC utilisera également le courriel, le téléphone et le site Web du projet pour s'assurer que l'information est accessible à toutes les parties concernées. Finalement, PMC peut organiser des journées portes ouvertes ou participer à des événements communautaires pour promouvoir un dialogue informel sur le projet.

Grâce à des réunions, des courriels, des conversations téléphoniques ou des événements communautaires, on recensera les préoccupations et les commentaires résultant de la participation à des études environnementales sur le terrain, des évaluations indépendantes des Premières Nations ou au sujet du projet en général.

PMC maintiendra une base de données de tous les envois d'information liée au projet, des notes de réunion, et de tous les commentaires et préoccupations exprimés, et tiendra un registre de tous les engagements et de leur suivi.

## CONSULTATION AVEC LE PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES

Aucune consultation du public ou de l'industrie par des organismes réglementaires compétents n'est nécessaire pour ce projet. PMC contactera les partenaires industriels locaux en ce qui concerne le projet proposé lors de la négociation d'ententes de passage des pipelines de tiers et de services publics pour les voies ferrées, la route d'accès et le système de tuyauterie de l'installation.

Une consultation est en cours avec le CN sur la conception de la voie ferrée. On consultera l'autorité d'intervention d'urgence locale et le MEDDRA au moment de remplir la demande de permis provincial pour la voie ferrée. Si une consultation publique supplémentaire est nécessaire dans le cadre d'une Évaluation environnementale complète, les autorités locales, les résidents, les propriétaires fonciers, les occupants et les autorités urbaines se trouvant à une distance maximale de 1,8 km du site seront inclus. À ce moment-là, une liste précise de toutes les parties concernées sera établie et chaque intervenant recevra une trousse d'information spécifique au projet.

De plus, tous les résidents vivant dans un rayon de 1,8 km du site seront consultés directement (en personne ou par téléphone) pour s'assurer qu'il n'y a pas d'objections au projet. On recensera grâce à des réunions, des courriels, des conversations téléphoniques ou à des événements communautaires les préoccupations ou les impacts résultant de la participation à des études environnementales sur le terrain ou sur le projet en général. En établissant un dialogue ouvert, PMC vise à élaborer des mesures de prévention et d'atténuation acceptables pour toutes les parties.

PMC maintiendra également une base de données de toutes les informations spécifiques du projet pour s'assurer que toutes les informations nécessaires ont été fournies, que les préoccupations ou les commentaires ont été documentés et traités, et pour veiller à ce que les engagements soient respectés et traités de façon appropriée.

Les approbations réglementaires pour ce projet sont requises par plusieurs organismes de réglementation provinciaux et municipaux. Ces intervenants seront consultés dans le cadre de l'approbation du projet et comprendront le ministère des Transports de l'Alberta, l'Alberta Energy Regulator (AER) et la ville de Fort Saskatchewan. Le ministère des Transports de l'Alberta exige que l'agence locale d'intervention d'urgence et l'AER soient consultés avant de présenter une demande de certificat d'exploitation des chemins de fer industriels afin de confirmer qu'ils n'ont pas d'objection à la voie ferrée proposée.

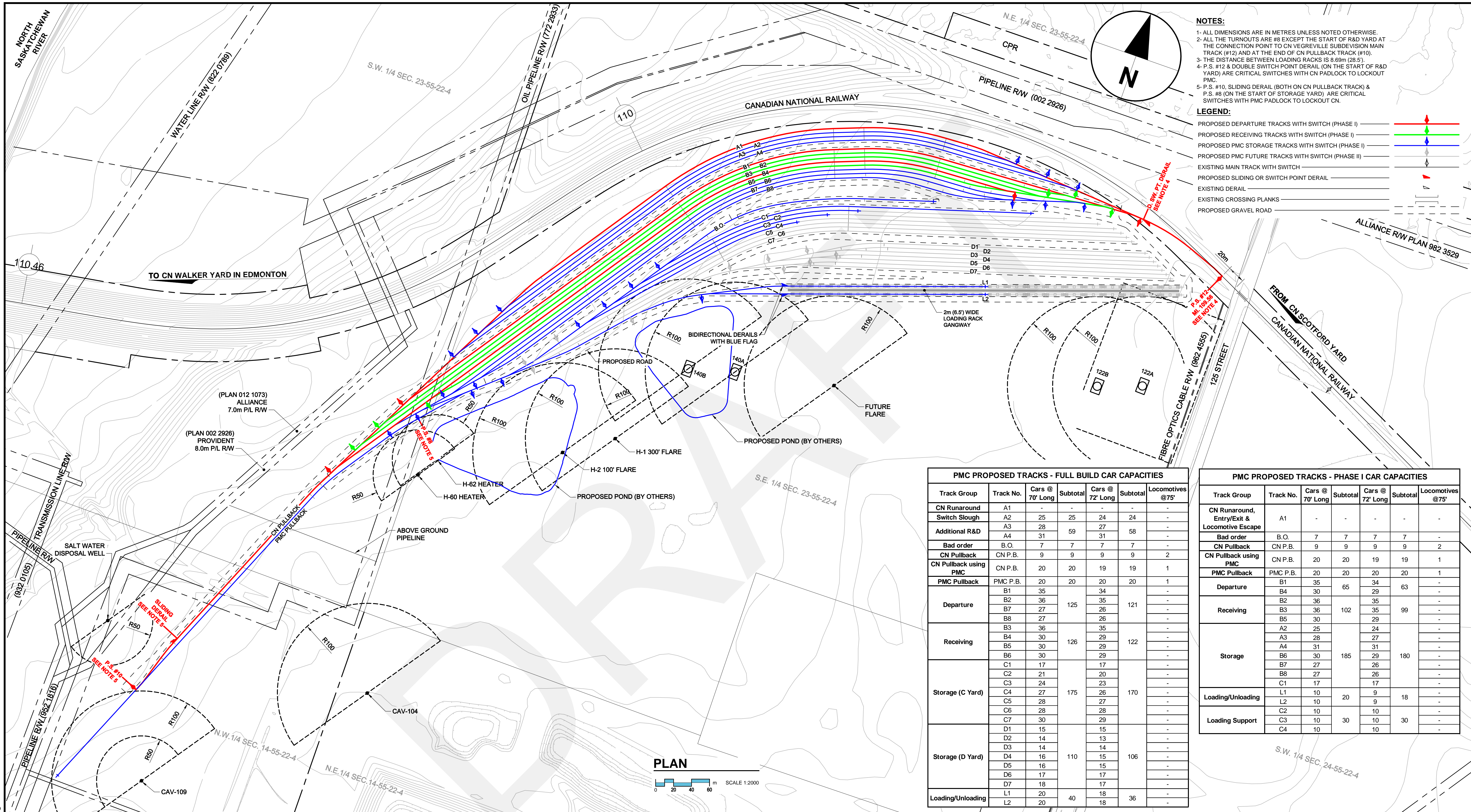
Lors de la détermination de la portée réglementaire initiale, on a contacté la ville de Fort Saskatchewan au sujet de l'installation ferroviaire proposée. Le MEDDRA a déjà approuvé l'aménagement des terrains nécessaires à l'installation au moyen de la modification à une approbation de l'EPEA déjà reçue. Dans le cadre du processus d'approbation du MEDDRA, PMC a dû afficher sur le babillard de l'usine pendant 30 jours un avis public décrivant le projet.

Le MEDDRA n'a exprimé aucune inquiétude par rapport au projet, et son approbation a été publiée dans les deux mois suivant la présentation de la demande, avec l'ajout de quelques conditions supplémentaires pour l'approbation des activités proposées. L'autorisation initiale de l'EPEA et les modifications qui y ont été apportées pour le PFS sont disponibles sur demande.

Aucun commentaire n'a été reçu à la suite de l'avis public affiché sur le tableau d'affichage de l'usine.

L'agente de développement de la ville de Fort Saskatchewan a indiqué qu'un permis d'aménagement n'était pas requis pour les voies ferrées ou les voies de chargement. Un permis est exigé seulement pour les bâtiments ayant une superficie supérieure à 107 pi<sup>2</sup>. L'agente n'a pas exprimé d'autres préoccupations concernant le projet, mis à part qu'elle souhaite que le CN soit consulté au sujet de ses exigences. Le CN est un intervenant essentiel à la phase de conception et a fait l'objet de consultations et d'examen de conception tout au long du processus. L'équipe de conception ferroviaire travaille avec le CN pour intégrer les commentaires du CN à la conception du projet.

## L'ANNEXE A: PLAN DU TERRAIN



- NOTES:**
- 1- ALL DIMENSIONS ARE IN METRES UNLESS NOTED OTHERWISE.
  - 2- ALL THE TURNOUTS ARE #8 EXCEPT THE START OF R&D YARD AT THE CONNECTION POINT TO CN VEGREVILLE SUBDIVISION MAIN TRACK (#12) AND AT THE END OF CN PULLBACK TRACK (#10).
  - 3- THE DISTANCE BETWEEN LOADING RACKS IS 8.69m (28.5').
  - 4- P.S. #12 & DOUBLE SWITCH POINT DERAIL (ON THE START OF R&D YARD) ARE CRITICAL SWITCHES WITH CN PADLOCK TO LOCKOUT PMC.
  - 5- P.S. #10, SLIDING DERAIL (BOTH ON CN PULLBACK TRACK) & P.S. #8 (ON THE START OF STORAGE YARD) ARE CRITICAL SWITCHES WITH PMC PADLOCK TO LOCKOUT CN.
- LEGEND:**
- PROPOSED DEPARTURE TRACKS WITH SWITCH (PHASE I)
  - PROPOSED RECEIVING TRACKS WITH SWITCH (PHASE I)
  - PROPOSED PMC STORAGE TRACKS WITH SWITCH (PHASE I)
  - PROPOSED PMC FUTURE TRACKS WITH SWITCH (PHASE II)
  - EXISTING MAIN TRACK WITH SWITCH
  - PROPOSED SLIDING OR SWITCH POINT DERAIL
  - EXISTING DERAIL
  - EXISTING CROSSING PLANKS
  - PROPOSED GRAVEL ROAD

Track Group	Track No.	Cars @ 70' Long	Subtotal	Cars @ 72' Long	Subtotal	Locomotives @75'
CN Runaround	A1	-	-	-	-	-
Switch Slough	A2	25	25	24	24	-
Additional R&D	A3	28	59	27	58	-
	A4	31	31	31	31	-
Bad order	B.O.	7	7	7	7	-
CN Pullback	CN P.B.	9	9	9	9	2
CN Pullback using PMC	CN P.B.	20	20	19	19	1
PMC Pullback	PMC P.B.	20	20	20	20	1
Departure	B1	35	35	34	-	-
	B2	36	125	35	121	-
	B7	27	26	26	-	-
	B8	27	26	26	-	-
Receiving	B3	36	126	35	122	-
	B4	30	29	29	-	-
	B5	30	29	29	-	-
	B6	30	29	29	-	-
Storage (C Yard)	C1	17	17	17	-	-
	C2	21	175	20	170	-
	C3	24	23	23	-	-
	C4	27	26	27	-	-
	C5	28	27	27	-	-
	C6	28	28	28	-	-
	C7	30	29	29	-	-
Storage (D Yard)	D1	15	15	15	-	-
	D2	14	110	13	106	-
	D3	14	14	14	-	-
	D4	16	15	15	-	-
	D5	16	15	15	-	-
	D6	17	17	17	-	-
	D7	18	17	17	-	-
Loading/Unloading	L1	20	40	18	36	-
	L2	20	18	18	-	-

Track Group	Track No.	Cars @ 70' Long	Subtotal	Cars @ 72' Long	Subtotal	Locomotives @75'
CN Runaround, Entry/Exit & Locomotive Escape	A1	-	-	-	-	-
Bad order	B.O.	7	7	7	7	-
CN Pullback	CN P.B.	9	9	9	9	2
CN Pullback using PMC	CN P.B.	20	20	19	19	1
PMC Pullback	PMC P.B.	20	20	20	20	1
Departure	B1	35	65	34	63	-
	B4	30	29	29	-	-
Receiving	B2	36	35	35	-	-
	B3	36	102	35	99	-
	B5	30	29	29	-	-
Storage	A2	25	24	24	-	-
	A3	28	27	27	-	-
	A4	31	31	31	-	-
	B6	30	185	29	180	-
	B7	27	26	26	-	-
Loading/Unloading	L1	10	20	9	18	-
	L2	10	9	9	-	-
	C2	10	10	10	-	-
Loading Support	C3	10	30	10	30	-
	C4	10	10	10	-	-

**PLAN**  
SCALE 1:2000

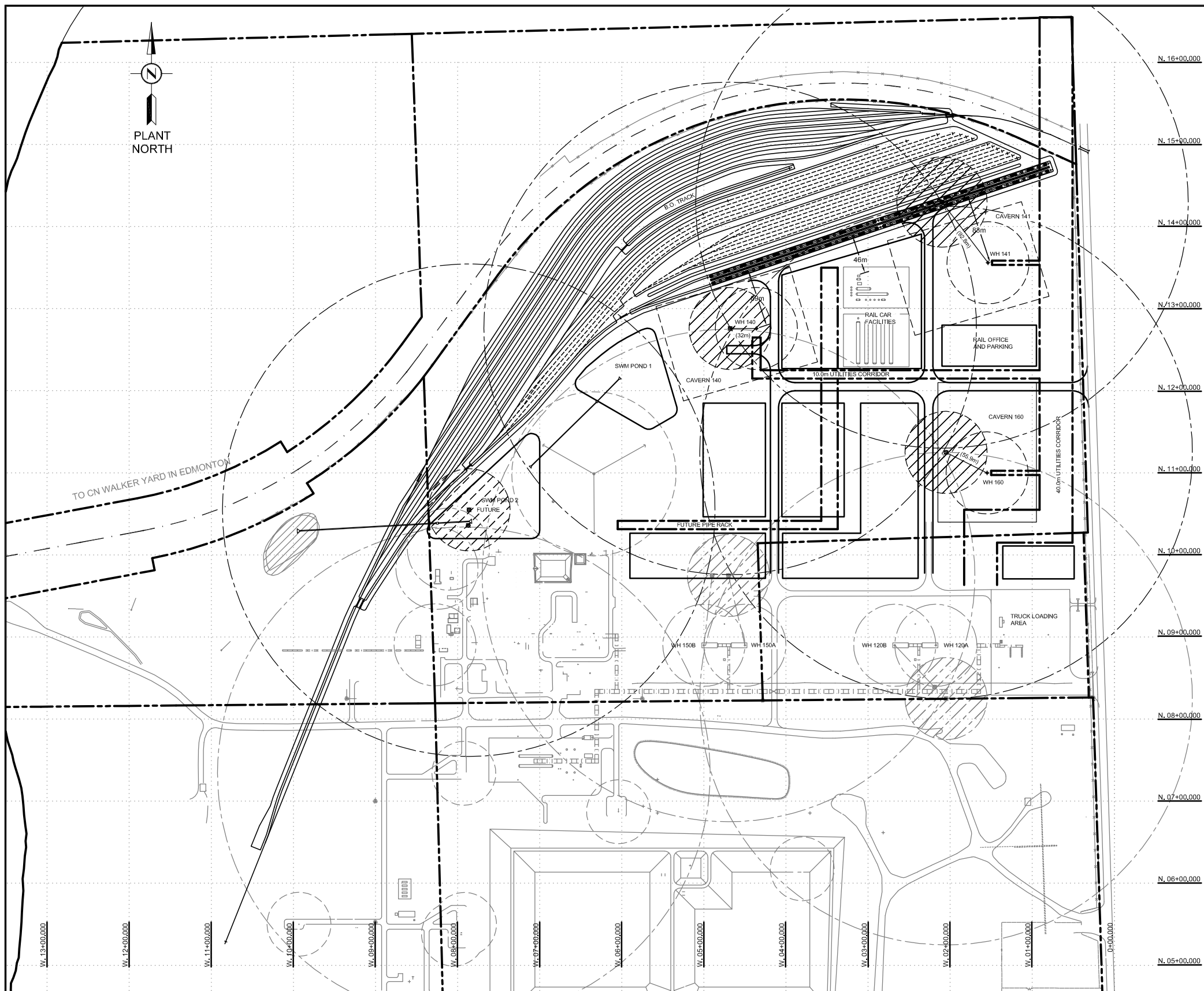
Filename: 60309575-SHT-PH00-G-1001-ROA.DWG

ISSUED FOR INFORMATION  
Date: 2013/12/06

2013/12/06	Issued For Information	HRZ	DJC	DG		
REV	DATE	DESCRIPTION	DRWN	CHK'D	APP'D	MCLP A.F.E. NO.
DRAWING REVISIONS						

PREPARED BY		<b>AECOM</b>
DRAWN BY	HRZ	
DATE	-	
CHCK'D BY	DJC	
DATE	-	
APPV'D BY	DG	
DATE	-	
CLIENT APP	-	
EPCM PROJ#	-	
DRAWING SCALE	1:2000	
EPCM DRWG#	-	

FT SASKATCHEWAN STORAGE FACILITY Alberta		
CONCEPTUAL RAIL PLAN FORT SASKATCHEWAN EXPANSION TRACK CONSTRUCTION PHASES SITE PLAN		
PREVIOUS DRAWING NUMBER	Z-0001	
DRAWING NUMBER	G-1001	
REV	A	



**DISTANCE TO RAIL CAR LOADING RACK**  
 1. WH-141A TO RAIL RACK IS 83m.  
 2. WH-140A TO RAIL RACK IS 69m.  
 3. RAIL CAR FACILITIES TO RAIL RACK IS 46m.

CAVERN / WELLHEAD LOCATION TABLE					
CAVERN	WELLHEAD	WELLHEAD COORDINATES		DOWNHOLE COORDINATES	
		NORTH	WEST	NORTH	WEST
120 PROPANE	120A	08+90.000	02+17.500	08+25.000	02+05.000
	120B	08+90.000	02+67.500	08+39.000	02+19.000
160	160	11+00.000	01+55.000	11+25.000	02+05.000
141 DOW	141	13+56.000	01+54.000	14+30.000	02+10.000
140 NOVA	140	12+76.000	04+36.000	12+76.000	04+68.000
150 BUTANE	150A	08+90.000	04+50.000	09+75.000	06+50.000
	150B	08+90.000	05+00.000	09+75.000	04+70.000
FUT.	FUTURE	-	-	10+55.000	07+86.000

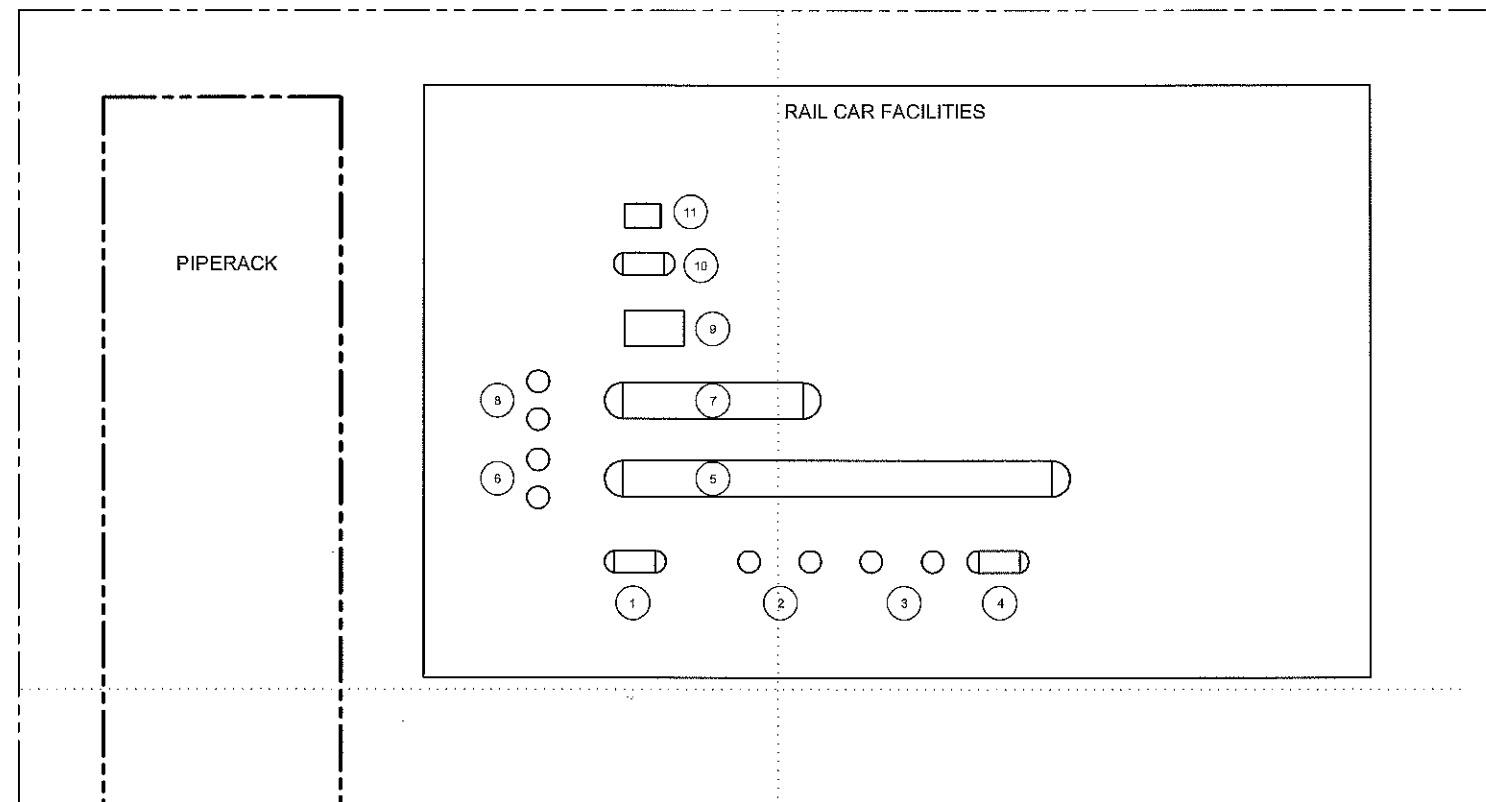
THIS DRAWING IS CONCEPTUAL AND FOR DISCUSSION PROPOSES ONLY. IT IS NOT FOR FORMAL USE.

**PRELIMINARY**  
 NOT FOR CONSTRUCTION  
 Date: May 12, 2014

DRAWING NUMBER		TITLE/DESCRIPTION		GENERAL NOTES (UNLESS OTHERWISE SPECIFIED)		REV		DATE		DESCRIPTION		DRWN	CHKD	APP'D	PMCLP A.F.E. NO.	PERMIT	ENGINEERING	PREPARED BY	FORT SASKATCHEWAN STORAGE Alberta		LSL: 14-055-22 W4M	PFS RAIL FACILITY AREA PLAN - CAVERN LOCATIONS	PREVIOUS DRAWING NUMBER	DRAWING NUMBER	REV	
REFERENCE DRAWINGS						B	2014/06/18	REVISED WH-140 DOWNHOLE LOC.	MA																	D-FSE-210-SK2

LEGEND

ITEM	TAG	DESCRIPTION
1	V-70000	PROPANE COALESCER VESSEL
2	V-70100A/70200	PROPANE CaCl2 DEHYDRATORS
3	V-70150A/70250	PROPANE FILTERS
4	V-70300	BRINE DEGASSING VESSEL
5	V-73100	PROPANE SURGE VESSEL
6	P-73300/P-73400	PROPANE TRANSFER PUMPS
7	V-74000	PROPANE OFF-SPEC VESSEL
8	P-74100/P-74200	PROPANE OFF-SPEC PUMPS
9	Z-74300	PROPANE OFF-SPEC COMPRESSOR
10	V-73500	MERCAPTAN STORAGE VESSEL
11	Z-73500	MERCAPTAN PUMP
12	V-70400	FLARE K.O. VESSEL
13	P-412A/P-412B	FIRE WATER PUMPS
14	B-XXXX	RAIL CAR OFFICE BUILDING
15	-	RAIL CAR LOADING RACK



THIS DRAWING IS CONCEPTUAL AND FOR DISCUSSION PROPOSES ONLY. IT IS NOT FOR FORMAL USE.

**PRELIMINARY**  
NOT FOR CONSTRUCTION  
Date: May 12, 2014

		NOTE: ITEMS 9 AND 11 ARE HOUSED.						PREPARED BY		FORT SASKATCHEWAN STORAGE Alberta																							
								DRAWN BY M.ANCTIL		DATE 2014/05/12		LSD: 14-055-22 W4M																					
								CHK'D BY -		DATE -		PFS RAIL FACILITY																					
								APP'D BY -		DATE -		SITE PLAN - RAIL CAR FACILITIES - EQUIPMENT																					
								CLIENT APP -		DATE -		PREVIOUS DRAWING NUMBER																					
DRAWING NUMBER		TITLE/DESCRIPTION		GENERAL NOTES		REV		DATE		DESCRIPTION		DRWN		CHK'D		APP'D		PMCLP A.F.E. NO.		PERMIT		ENGINEERING		EPCM PROJ# 2012038		DRAWING SCALE		DRAWING NUMBER		REV			
REFERENCE DRAWINGS		(UNLESS OTHERWISE SPECIFIED)				A		2014/05/20		ISSUED FOR INFORMATION		MA												EPCM DRWG# -		1:300		-		D-FSE-210-SK3		A	