



Agence canadienne d'évaluation environnementale – Résumé de la description du projet

Agrandissement du terminal ferroviaire de Hardisty
(Agrandissement provisoire, Phases 2 et 2A)

USD Terminals Canada II ULC

Hardisty, Alberta, Canada
Le 9 novembre 2015



1 Informations générales

USD Terminals Canada II ULC (USD Terminals Canada), conformément à l'Organisme de réglementation de l'énergie de l'Alberta (AER) en vertu des exigences de la Directive 056 : Applications et échéanciers quant au développement énergétique et d'autres directives et règlements pertinents, prévoit d'agrandir son terminal ferroviaire existant à Hardisty, qui a commencé à fonctionner en 2014 (le Projet). La Figure 1 montre l'emplacement général du projet.

Le but des projets d'agrandissement proposés est d'élargir la manutention des produits à l'installation de façon à inclure le propane, le butane et le pétrole brut lourd, et d'améliorer la capacité de USD Terminals Canada à répondre aux demandes du marché à court terme et à long terme de ses clients. Les phases d'agrandissement du terminal ferroviaire de Hardisty (Agrandissement provisoire, Phases 2 et 2A) s'avèrent nécessaires pour continuer d'offrir une méthode complémentaire à l'utilisation de pipelines pour la livraison de produits sur le marché et réduire les contraintes en matière de transport de produits pétroliers d'une manière qui soit rentable et respectueuse de l'environnement. L'agrandissement comprend trois phases :

1. un agrandissement provisoire qui comprendra l'installation d'une plateforme mobile de chargement camion-wagon et de deux voies du côté ouest de l'installation existante, qui seraient utilisées pour transborder le propane, le butane et le brut lourd des camions aux wagons. Il s'agit d'un projet provisoire visant à répondre aux besoins commerciaux à court terme de transport de marchandises. Les voies construites pour cette phase seront modifiées pour former une composante nécessaire à la mise en œuvre complète dans la phase 2A, et l'exploitation de l'agrandissement provisoire cesserait alors.
2. la phase 2 de l'agrandissement afin de doubler la capacité de l'installation de la phase 1 de manutentionner et d'expédier le pétrole brut léger de l'oléoduc au réseau ferroviaire à l'intérieur de l'empreinte de l'installation existante.
3. la phase 2A de l'agrandissement élargira la capacité de l'installation de la phase 1 de manutentionner et d'expédier du pétrole brut lourd, avec une empreinte élargie.

La description du projet a été présentée à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour décrire le projet au regard des exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE 2012). À l'heure actuelle, aucune étude environnementale régionale, telle qu'elle est définie par l'ACEE, n'a été ou n'est menée dans cette région.

Promoteur et coordonnées

Promoteur	Personne-ressource pour le projet
USD Terminals Canada II ULC 423051 RR 92 CP 140 Hardisty, Alberta T0B 1V0	Ron Percival Directeur/responsable – Santé, sûreté, sécurité et affaires environnementales Tél : +1 281 291-3921 Courriel : rpercival@usdg.com

2 Renseignements sur le projet

L'agrandissement terminal la capacité de chargement de l'installation de deux à quatre trains de 120 wagons par jour pour le transport d'une gamme de produits élargie.

L'agrandissement provisoire permettra à l'installation de recevoir et de charger du camion au wagon, jusqu'à un train par semaine, de brut lourd et un autre de propane ou de butane. Les agrandissements des phases 2 et 2A augmenteront la capacité de l'installation de recevoir et de charger les wagons, ainsi que de charger du brut lourd. Actuellement, le trafic ferroviaire sur la voie du CP Hardisty/Wetaskiwin est d'environ un train toutes les trois heures et, à la suite de la mise en œuvre complète, passerait à environ un train toutes les deux à trois heures.

USD Terminals Canada utilise pour le terminal ferroviaire de Hardisty un système de gestion de la sécurité (SGS) formel, qui dicte la façon dont les questions environnementales et de sécurité doivent être gérées pendant toute l'exploitation, définit les responsabilités et décrit les processus et les procédures qui permettront de protéger la sécurité de l'ensemble des employés de USD Terminals Canada, des entrepreneurs, de la collectivité locale et de l'environnement autour des installations du terminal. Dans le cadre des projets d'expansion prévus, USD Terminals Canada mettra à jour le SGS et le Plan d'intervention en situation d'urgence pour l'installation, et continuera à communiquer avec les personnes-ressources du service d'urgence et d'incendie du district municipal de Provost n° 52.

L'accès des employés au bureau et à l'installation de l'exploitation se fera de la route d'accès existante sur le chemin de rang 92. Les camions de propane auront accès à la zone de transbordement/chargement de propane par une nouvelle entrée sur le chemin de rang 92, et sortiront par la route d'accès existante vers le chemin de rang 92. Les camions de brut auront accès à la zone de transbordement/chargement de brut par une nouvelle entrée sur le chemin de canton 424, et sortiront par la route d'accès existante de retour vers le chemin de rang 92 utilisé comme voie d'accès pour les camions de propane. On prévoit qu'une grande majorité du trafic vers le site proviendra de l'ouest ou de l'est sur l'autoroute 13, vers le nord sur le chemin de rang 92, puis au site. Au plus fort de l'exploitation, l'installation agrandie permettra de recevoir 40 camions par jour et

70 véhicules à passager unique par changement de quart (35 à l'arrivée, 35 au départ), 2 quarts de travail par jour, 7 jours sur 7. Aucune modification n'est nécessaire pour l'autoroute 13. Le ministère des Transports de l'Alberta a émis les approbations pour les phases 2 et 2A.

L'eau potable continuera d'être fournie au moyen d'un puits foré situé à l'est du bâtiment de l'installation existante. C'est un puits profond, avec un système de traitement sur place pour la désinfection et la dureté. La phase 1 est actuellement desservie par une fosse septique située à l'ouest du bâtiment d'équipage du CP existant; toutefois, un système d'étang d'épuration conçu conformément aux normes en matière de systèmes d'égout privés de l'Alberta sera construit dans le cadre de l'agrandissement proposé.

L'installation respectera pleinement l'ensemble des lois et règlements pertinents en matière de prévention d'accès non autorisé. Un personnel y travaillera 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, et sera entièrement entouré de barrières verrouillées.

L'installation existante et les projets d'agrandissement proposés (Agrandissement provisoire, phases 2 et 2A) sont montrés sur les figures 2 et 3 et sont décrits ci-dessous.

Phase provisoire

L'agrandissement provisoire (Figure 2) se fera à l'intérieur de l'empreinte de l'installation en phase 1 auparavant perturbée. Les activités de préparation du site seront minimales, et comprendront principalement le nivellement et l'excavation dans les zones auparavant perturbées. Cette phase comprendra l'ajout :

- de deux voies supplémentaires totalisant 3 600 pieds de voie (environ 1,1 km) sur les quarts de section nord-ouest et nord-est de 23-42-9W4M. Ces voies seront modifiées pour devenir une composante des voies de la phase 2A, tel qu'il est décrit ci-dessous;
- de postes de chargement mobiles pour 9 wagons de brut et 10 wagons de propane sur le côté ouest des voies de boucle;
- d'un espace pour le chargement de 9 wagons de brut et de 10 wagons de propane à la fois;
- d'un système intégré de contrôle des vapeurs dans les unités de chargement mobiles;
- d'un petit bâtiment pour le personnel pour accueillir des opérateurs;
- de nouveaux points d'entrée/sortie pour les camions sur le chemin de rang 92 et le chemin de canton 424, ainsi que des aires de transit pour les camions pouvant recevoir jusqu'à 40 camions par jour.

Les activités de l'agrandissement provisoire cesseront dès la construction de l'agrandissement de la phase 2.

Agrandissement de l'installation existante, phase 2

L'agrandissement de la phase 2 (Figure 3) aura lieu à l'intérieur de l'empreinte de l'installation auparavant perturbée de la phase 1. Les activités de préparation du site seront minimales, et comprendront principalement le nivellement et l'excavation dans les zones auparavant perturbées. Cette phase comprendra l'ajout :

- de trois voies supplémentaires totalisant 15 880 pieds de voie (environ 4,8 km) sur les quarts de section nord-ouest et nord-est de 23-42-9W4M;
- de trente postes de chargement supplémentaires sur la rampe de chargement fixe de wagons de la structure existante qui couvre la rampe de protection contre les intempéries; de modifications supplémentaires comprenant l'ajout de trois cages d'escalier en tour fermées, d'un nouveau support à tuyaux du côté nord du bâtiment, la construction d'une plateforme de confinement des déversements sous les nouveaux postes de chargement, semblable à ce qui existe sur place, et la construction de nouvelles fondations pour les réservoirs d'étalonnage et d'échantillonnage;
- d'un système supplémentaire de contrôle des vapeurs pour contrôler les émissions provenant de la rampe de chargement agrandie;
- d'un agrandissement de l'installation des opérations pour accueillir 20 employés supplémentaires, comprenant un bâtiment supplémentaire pour le personnel, des places de stationnement supplémentaires et des modifications au système d'égoût privé existant sur le site;
- d'autres nouvelles structures, dont : un support à tuyaux, une plateforme pour le réservoir d'échantillonnage, une plateforme pour la crépine, un poste de relevage et une chambre des vannes, une plateforme pour la chambre de combustion des vapeurs, un système CVC et une plateforme de soutien des conduits en béton.

Agrandissement de la phase 2A

L'agrandissement de la phase 2A (Figure 3) élargira l'empreinte de l'installation à l'intérieur de l'empreinte de l'installation existante de la phase 1 et sur la demi-section nord du chemin de canton 424, qu'il faudra débarrasser de toute végétation et niveler pour accueillir la voie ferrée et une nouvelle route d'accès. En général, le site sera nivelé pour réduire les travaux de terrassement nécessaires. Cet agrandissement nécessitera la construction d'un circuit de retour intégral, l'ajout de composants ferroviaires industriels au site de l'installation existante et à la propriété d'USD située au nord du chemin de canton 424 et aux passages à niveau entre les deux sites. Le projet d'agrandissement comprendra :

- La construction de six voies supplémentaires de transit/d'évitement, chacune ayant la capacité d'évitement d'un train-bloc et de voies de raccordement entre les composants nord et sud totalisant 48 801 pieds de voie (environ 14,9 km). Les travaux viseront à modifier les voies d'agrandissement provisoire pour accueillir la configuration de la voie de la phase 2A;

- La construction des deux passages à niveau signalisés au croisement du chemin de canton 424 conçus et construits conformément aux normes en matière de passages à niveau de Transports Canada (2014);
- L'installation d'un circuit de retour, intégral, y compris les réservoirs (moins de 10 000 m³ – un réservoir de 10 000 barils [1 590 m³]) afin de faciliter l'expédition de pétrole brut lourd et léger, y compris un petit bâtiment à chaudières à vapeur pour soutenir le chargement de brut lourd. Une berme maçonnée de 2 m a été proposée à des fins de confinement. Le circuit de retour intégral sera situé au sein de l'installation existante, juste au nord de la rampe de chargement à l'intérieur des boucles.
- La fermeture de deux points d'accès existants à la zone de la phase 2A du projet depuis le chemin de canton 424 et la construction d'un nouveau point d'accès donnant accès à l'intérieur de la boucle nord;
- La modification d'un petit plan d'eau existant au sud du chemin de canton 424 et la construction de bassins de rétention des eaux pluviales dans la zone du projet au nord du chemin de canton 424 pour contenir le ruissellement de l'eau de surface et recharger les ressources en eaux souterraines locales.
- La construction d'une zone pour le brut lourd au nord de la rampe de chargement existante, y compris un réservoir de pétrole brut, une plateforme pour la pompe et une zone de confinement qui y est associée, ainsi qu'un bâtiment à chaudières à vapeur. Le bâtiment à chaudières à vapeur sera nécessaire pour supporter le chargement de brut lourd, et a les dimensions proposées de 15,24 m par 15,24 m. Comme d'autres structures sur le site, ce bâtiment utiliserait des panneaux métalliques de murs et de toit préfinis avec fenêtres, portillons et portes basculantes. Bien que l'emplacement et les dimensions générales de cette structure aient été déterminés, la conception détaillée de cette structure et d'autres composantes de la phase 2A n'est pas encore terminée.
- L'installation d'une clôture de périmètre autour de l'agrandissement de la phase 2A pour limiter l'accès au public.

Activités secondaires du projet

Les agrandissements provisoires, phases 2 et 2A, incluent l'installation et le raccordement des services publics, y compris le gaz naturel et l'électricité. Cela comprend l'alimentation des dispositifs pour le projet, tels que les feux de signalisation des passages à niveau le long du chemin de canton 424 avec alimentation.

Gibsons Energy est responsable de la livraison de pétrole brut par oléoduc vers l'installation depuis son terminal de Hardisty. L'oléoduc existant et son prolongement nécessaire pour les Phases 2/2A et l'octroi des permis qui y sont associés, sont la responsabilité de Gibsons Energy. Le prolongement prévu de l'oléoduc entraînerait le doublage du pipeline existant sur l'emprise du pipeline existant.

CP Rail continuera d'être responsable de la livraison des wagons au terminal ferroviaire Hardisty agrandi. Le personnel de USD Terminal Canada supervisera l'arrivée et le départ des wagons, et respectera les procédures d'exploitation de site CP.

La Natural Gas Co-op 52 Ltd. possède et exploite trois emprises de conduites de gaz naturel au sein de la zone d'expansion de la phase 2A au nord du chemin de canton 424. USD Terminals Canada négocie actuellement avec la Natural Gas Co-op 52 Ltd. afin de déplacer ces conduites de gaz sur une nouvelle emprise le long de la limite des terrains appartenant à USD. La Co-op serait responsable de l'obtention de l'approbation de l'AER pour le déplacement des conduites, en vertu de la Directive 056.

Penn West possède et exploite deux puits de forage et un pipeline dans la zone d'expansion de la phase 2A. USD Terminals Canada négocie actuellement avec Penn West pour que cette dernière lui transfère la totalité de ses intérêts dans les deux puits de forage et le pipeline connexe. Lors de la cession, USD rendra une décision au sujet de l'abandon des puits de forage et du pipeline.

Règlement désignant les activités concrètes

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale peut exiger une évaluation environnementale fédérale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* (LCEE 2012) pour certains projets ferroviaires. Le paragraphe ci-dessous du *Règlement désignant les activités concrètes* est applicable à ce projet :

25. La construction, l'exploitation, la mise hors service et l'abandon d'une nouvelle gare de triage avec sept voies de triage ou davantage, ou une longueur totale de voie de 20 km ou plus.

Les expansions des phases 2 et 2A comprennent un total de 9 voies avec une longueur totale de 19,7 km.

L'installation existante et les expansions ne se trouvent pas dans des réserves fauniques ou des refuges d'oiseaux migrateurs.

Règlements et lois applicables

Outre l'exigence éventuelle de l'évaluation environnementale d'un projet désigné en vertu de la LCEE, 2012, les lois suivantes s'appliquent au projet :

- La *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*. Les effets sur les oiseaux migrateurs seront évités en éliminant la végétation hors de la saison de reproduction (toutes les phases). Les évaluations et les études biologiques sur le terrain effectuées à ce jour indiquent que les habitats et les espèces qui seraient affectés par l'expansion dans cette zone sont minimaux. Des documents justificatifs sont disponibles concernant l'évaluation des zones humides et les études sur le terrain menées pour la zone d'expansion de la phase 2A;
- Les *règlements de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement* ne s'appliquent pas (toutes les phases).
- La *Loi sur les pêches*. Les plans d'eau à l'intérieur de la zone du projet font partie d'un système fermé, et ne contiennent pas de poissons ou leur habitat (phase 2A).
- La *Loi sur les espèces en péril*. Aucune espèce inscrite sur la liste n'est susceptible de se trouver à l'intérieur de la zone du projet (toutes les phases).

Les évaluations et les études biologiques sur le terrain effectuées à ce jour indiquent que les habitats et les espèces qui seraient affectés par l'expansion dans cette zone sont minimaux.

Les évaluations environnementales et les exigences réglementaires provinciales et municipales applicables au projet comprennent notamment :

- L'*Alberta Wildlife Act* (Loi sur la faune de l'Alberta). Le service Alberta Environment and Parks (AEP) [Parcs et environnement Alberta] a été consulté sur les enquêtes spécifiques à une espèce pour le tétras à queue fine. Aucun permis n'était nécessaire (phase 2A).
- La *Loi sur les richesses du patrimoine*. Aucune richesse du patrimoine n'est présente à l'intérieur de la zone du projet (phase 2A)
- Une demande en vertu de l'*Alberta Water Act* (Loi sur l'eau de l'Alberta) a été présentée à l'AER pour les effets proposés sur 19 terres humides de catégorie I à IV (phase 2A). Ces plans d'eau n'ont pas été identifiés comme étant des habitats de poissons et n'ont aucun lien hydraulique hors du site. Ce qui suit sera requis pour ces plans d'eau :
 - Une demande soumise à l'AESRD (Alberta Environment and Sustainable Resource Development [Service de l'environnement et du développement des ressources durables de l'Alberta]) pour la confirmation de la réclamation de propriété de la Couronne;
 - Une demande de compensation des effets sur les zones humides soumise à Canards Illimités Canada;
 - Dans l'attente de la décision de l'AESRD pour confirmer quels sont les plans d'eau qui peuvent être réclamés par la Couronne, une demande de permis d'occupation, par l'intermédiaire de l'AER, au titre de la Loi sur les terres publiques;
- *Alberta Environmental Protection and Enhancement Act* (EPEA) [Loi sur la protection et l'amélioration de l'environnement de l'Alberta], (réglementation sur l'évaluation environnementale [activités obligatoires et exemptées] et la réglementation sur la désignation des activités). Aucune approbation n'est nécessaire, car l'expansion ne satisfait pas aux conditions de la désignation en vertu de cette loi (toutes les phases).
- Directive 56 de l'AER La consultation avec l'AER a permis d'établir que l'expansion du projet serait exemptée d'avoir à faire une demande courante de permis. Aucune objection ni déclaration de préoccupation qui pourrait déclencher une demande non courante n'a été reçue des propriétaires fonciers adjacents (phases 2 et 2A).
- Directives de l'AER. La conception des phases d'expansion satisfait toutes les exigences applicables à un terminal de chargement/déchargement, y compris toutes les exigences de conception CSA Z662 applicables et directives de l'AER, notamment les directives sur le bruit et les émissions dans l'air (toutes les phases).

- Alberta Transportation (ministère des Transports de l'Alberta). Le 17 août 2015, USD Terminal Canada a demandé et obtenu un permis d'aménagement au bord de la route. L'autorisation de construire l'expansion du chemin de fer industriel a été émise le 17 août 2015 (phases 2 et 2A). Une demande d'expansion provisoire sera soumise. Une demande d'autorisation d'exploitation sera soumise en 2016.
- District municipal de Provost no 52. USD Terminal Canada demandera le permis de développement pour les structures supplémentaires et le consentement d'approche requis pour les deux nouvelles entrées de site pour l'expansion provisoire. Les permis de construction et autres seront demandés, selon les besoins (toutes les phases). USD Terminals Canada a présenté une demande au District municipal de Provost no 52 pour obtenir le consentement d'approche pour l'accès au site de la phase 2A, un permis d'aménagement pour des structures supplémentaires, ainsi qu'un accord pour l'occupation de l'emprise du chemin de canton 424 avec les deux passages à niveau et le bout du remblai ferroviaire, qui ont été approuvés le 14 juillet 2015. Aucune préoccupation ni aucun problème n'ont été soulevés au cours de la période de commentaires publics sur cette demande ou par la Municipalité.
- *Pipelines Act* (Loi sur les pipelines). La consultation avec l'AER a indiqué qu'une demande de permis en vertu du Pipelines Act n'est pas nécessaire en raison de l'ajout du circuit et des réservoirs de retour intégral (phase 2A).

Annexe

Le calendrier de développement pour l'expansion provisoire du projet est (en date de septembre 2015) :

Tâche/jalon	Calendrier
Conception/ingénierie	1 ^{er} octobre 2015 au 31 décembre 2015
Autorisations/permis	1 ^{er} octobre 2015 au 13 novembre 2015
Début de la construction	1 ^{er} janvier 2016
Fin de la construction	31 mai 2016
Début de l'exploitation (lancement et mise en service)	1 ^{er} mai 2016

Les délais de développement prévus pour les phases 2 et 2A du projet sont (en date de septembre 2015) :

Tâche/jalon	Calendrier
Conception/ingénierie	1 ^{er} septembre 2014 au 31 octobre 2015
Autorisations/permis	1 ^{er} septembre 2014 au 31 octobre 2015
Travaux de terrassement de la phase 2	1 ^{er} janvier 2016
Début de la construction de la phase 2	1 ^{er} janvier 2016
Fin de la construction de la phase 2	31 août 2016
Début de l'exploitation de la phase 2 (lancement et mise en service)	1 ^{er} septembre 2016
Travaux de déblaiement et de terrassement de la phase 2A	1 ^{er} février au 31 mars 2016
Début de la construction de la phase 2A	1 ^{er} avril 2016
Phase 2A de la construction terminée	Le 26 décembre 2016
Début de l'exploitation de la phase 2A (lancement et mise en service)	Le 11 décembre 2016

La décision prise par USD Terminals Canada de donner suite aux trois phases proposées pour le Projet sera en fonction des discussions et de la conclusion des accords commerciaux avec les expéditeurs de produits. Les dates prévues pour la construction et la mise en service de la phase provisoire et des Phases 2 et 2A du projet d'agrandissement sont en fonction de la date de mise en œuvre des accords commerciaux.

Déclassement du terminal de Hardisty

À la fin de vie de l'installation, le terminal de Hardisty serait désaffecté de manière écologiquement rationnelle et remis dans un « état semblable à ce qui existait avant les activités sur le terrain ». Cela inclut l'enlèvement des voies et autres infrastructures (telles que les routes d'accès et les bâtiments) et l'assainissement, le cas échéant. Au moment du déclassement, le site serait évalué afin de déterminer la meilleure méthode de remise en état qui aura le plus faible impact négatif sur l'environnement. Le promoteur du projet ne serait pas lié par des critères spécifiques en matière de remise en état; toutefois, il peut utiliser les critères de Remise en état des lieux de 2010 pour les terres cultivées, à titre indicatif, et utiliser les terres adjacentes comme contrôle représentatif pour la remise du site à un état approprié de sa condition de pré-développement.

3 Renseignements sur l'emplacement du projet

Le Projet est situé à environ 10 km au sud-est de la zone de Hardisty, dans le plan directeur de la zone de Rosyth, du District municipal de Provost n° 52.

Les coordonnées du projet sont les suivantes :

Agrandissement provisoire et Phase 2 du projet d'agrandissement :

- Quarts de sections nord-est/nord-ouest de 23-42-9W4M
- Latitude : 52°38'1,8240" N
- Longitude : 111°11'32,9928" O

Phase 2A du projet d'agrandissement :

- Quarts de sections sud-est/sud-ouest de 26-42-9W4M
- Latitude : 52°38'29,2020" N
- Longitude : 111°11'33,9216" O

Le projet est situé sur des terres désignées comme « réserve agricole » dans le plan directeur de la zone de Rosyth. Les terres dans cette zone sont utilisées principalement pour la production de cultures et comme pâturages. L'utilisation discrétionnaire des terres désignées comme « réserve agricole » comprend le « Traitement des ressources naturelles ». L'installation du terminal ferroviaire de Hardisty de USD est classée comme un traitement des ressources naturelles.

La superficie du projet d'agrandissement proposée est d'environ 320 acres. Le site est bordé par des terres cultivées au nord, un pâturage pour le bétail à l'est, le chemin de canton 424 vers le sud et le chemin de rang 92 à l'ouest. La partie est du site de la Phase 2A du projet est montueuse et est utilisée comme pâturage, tandis que la partie occidentale est relativement plane et est utilisée pour la culture, plus récemment, la production de canola. En plus des zones ouvertes qui sont des pâturages et utilisées pour la production agricole, il y a des bosquets de trembles et des arbustes.

Les droits de surface sont la propriété de USD Terminal II Canada ULC, tandis que les droits miniers sont détenus par la Couronne. Les terres immédiatement adjacentes à la zone du Projet sont de propriété privée et les terres privées appartiennent à 16 propriétaires et situées à moins de 1,5 km du site du Projet. La résidence la plus proche est située à environ 0,6 km au sud-est des bâtiments du terminal de Hardisty existant, du côté sud de l'autoroute 13.

Le projet est situé dans la région du Traité 6. La réserve la plus proche des Premières nations, considérée comme une terre fédérale, tel qu'il est défini par la *Loi sur l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (2012)*, est située à 89 km au nord et à 150 km à l'ouest du Projet.

L'ensemble important de terres fédérales le plus proche du projet est la Base des Forces canadiennes (BFC) de Wainwright, située à environ 30 km au nord du Projet. Il y a un petit ensemble de terres domaniales provinciales et quelques petites parcelles de terre non brevetées situées à environ un kilomètre au sud-est du projet.

Le Projet sera réalisé dans la région physiographique des plaines orientales de l'Alberta de la région de Parkland Aspen et la sous-région de Central Parkland. Il n'y a aucune zone écologiquement importante de l'Alberta à proximité du projet.

L'AEP (antérieurement AESRD) a énuméré trois espèces sensibles pouvant exister sur le site du projet : le moucherolle tchébec, la marouette de Caroline et la buse de Swainson, et un habitat de la gélinotte à queue fine a été identifié. Les observations de la faune en octobre 2014 ont permis d'identifier des oiseaux chanteurs, des nids de brindilles, des pistes d'ongulés et des mammifères à fourrure. Le busard Saint-Martin, l'une des espèces préoccupantes en matière de conservation dans la liste des espèces sensibles, a été observée en Alberta. Aucun poisson n'a été observé. Aucune espèce sensible ou à risque n'a été observée sur le site du projet lors des visites sur le site.

Le drainage dans le site du projet est caractérisé par de nombreuses zones de dépression localisées, qui forment les zones humides avec des plans d'eau temporaires ou permanents, en fonction de la contribution des bassins versants, du ruissellement des zones en amont et des élévations de déversement potentiel. Les eaux de ruissellement sont accumulées sur place dans les zones de dépression localisées, et ces eaux s'infiltrent dans les aquifères sous-jacents et s'épuisent au cours de la saison par évaporation et évapotranspiration. Il n'y a aucun lien entre la surface et les plans d'eau hors site. Les plans d'eau hors-site les plus proches (non identifiés) sont situés à environ 1,5 km au sud-est du projet. Le plan d'eau important le plus proche est la rivière Battle, à plus de 6 km à l'ouest du projet.

Aucun des sites de valeur de ressource historique (RVH) n'est situé à l'intérieur du projet. Le seul site de valeur de ressource historique (RVH) est situé à environ 0,8 km à l'est du projet.

Le site du projet est constitué de dépôts de contact glaciaire de l'époque quaternaire, de moraine et de délavage. En général, on n'a observé aucune eau souterraine, sauf dans un emplacement de forage à environ 9 m sous terre, indiquant que la nappe phréatique statique peut être relativement profonde sur le site. Aucun plan de gestion ou de conservation des ressources en eaux souterraines n'est nécessaire pour le projet.

Aucun territoire traditionnel utilisé par les peuples autochtones n'a été identifié comme étant présent dans la zone du projet.

Les données publiques disponibles en ligne relativement à d'autres développements énergétiques dans la région de Hardisty et à proximité de la zone du projet ont été révisées dans le but d'identifier si l'utilisation ou l'occupation traditionnelle ou actuelle du terrain ont été ciblées près de la zone du projet. Certaines collectivités autochtones ont identifié des lieux et des zones d'intérêt à l'ouest de Hardisty, y compris les lieux où les plantes spirituelles et historiques subsistent ainsi que les sites naturels. Des sites de ressources patrimoniales ont été identifiés dans la vallée de la rivière Battle, tout juste à l'est de Hardisty. La rivière Battle se situe à 7,5 km à l'ouest de la zone du projet d'USD terminal Canada. À ce jour, aucun renseignement identifié n'indique qu'il y a une utilisation ou une occupation traditionnelle ou actuelle du terrain au sein de la zone de projet ou dans les environs immédiats. Cette région s'étale à environ 10 km à l'est de Hardisty en Alberta.

4 La participation fédérale

Le projet d'agrandissement est un projet privé et ne nécessite pas l'utilisation de fonds fédéraux ou de terres fédérales. Aucun autre permis, licence ou autre autorisation du gouvernement fédéral n'est nécessaire pour mener à bien le Projet. Il n'y a aucun changement prévu en ce qui a trait à l'environnement, résultant du fait de mener le projet désigné, sur les terres fédérales, dans une province à l'extérieur de l'Alberta, ou à l'extérieur du Canada.

5 L'impact sur l'environnement

L'impact potentiel sur l'environnement du projet sera atténué par la mise en œuvre de diverses mesures pendant la construction et l'exploitation du projet d'agrandissement. Des émissions de poussière et d'échappement provenant de l'équipement de construction pourront être générées pendant les heures normales de travail tout au long des Phases 2 et 2A de la construction du projet d'agrandissement et seront de nature temporaire. Le cas échéant, les activités d'atténuation des émissions de poussière générées sur le site provenant des routes empruntées pour le terrassement et la construction seront prises en compte par des mesures appropriées de suppression des poussières.

Pendant les activités d'agrandissement provisoire du projet, des émissions de poussière pourront provenir des camions de transport. Le chemin de rang 92 depuis l'intersection avec l'autoroute 13 jusqu'à l'intersection avec le chemin de canton 424, sera pavé en vertu d'un accord avec le District municipal de Provost, ce qui réduira les émissions de poussière provenant des routes. Le cas échéant, les activités d'atténuation des émissions de poussière générées sur le site découlant de la circulation des camions sur les routes d'accès internes seront prises en compte par des mesures appropriées de suppression des poussières.

En général, la stratigraphie du sol est constituée d'une couche végétale et de dépôts de contact glaciaire de l'époque quaternaire, de moraine et de délavage. Les meilleures pratiques en matière de gestion et de conservation de la couche végétale dans la zone du projet seront mises en œuvre au moment du nivellement et de la construction. La couche végétale sera conservée et stockée sur le site et ré-ensemencée avec la végétation indigène, qui doit être récupérée et utilisée pour les activités de réhabilitation.

USD Terminals Canada a conclu un accord avec le District municipal de Provost n° 52 pour le durcissement de la surface du chemin de rang 92 depuis l'intersection avec l'autoroute 13 jusqu'à l'intersection avec le chemin de canton 424. Ces travaux seraient terminés avant le début de la construction de l'agrandissement provisoire du projet d'agrandissement visant à atténuer les modifications potentielles aux conditions routières au moment de la construction de l'agrandissement provisoire et de la phase 2/2A du projet d'agrandissement, ainsi que les émissions de poussière provenant du transport routier pendant la période d'exploitation. Le cas échéant, les activités d'atténuation des émissions de poussière générées sur le site découlant de la circulation des camions sur les routes d'accès internes seront prises en compte par des mesures appropriées de suppression des poussières.

Le Projet proposé sera réalisé dans la région physiographique des plaines orientales de l'Alberta de la région de Parkland Aspen et de la sous-région de Central Parkland (Comité des régions naturelles 2006). La végétation, en général, est composée de parcelles de trembles entrecoupées de prairies ouvertes dominées par des plaines de féтуque scabre. Il n'y a aucune *zone écologiquement importante de l'Alberta* à proximité du projet (Fiera Biological Consulting, 2014).

La partie est du site de la phase 2A du projet est actuellement utilisée comme pâturage pour le bétail. La topographie est montueuse, avec des crêtes et des dépressions qui parsèment l'ensemble du site. La partie ouest du site de la phase 2A du projet est cultivée et a été plus récemment consacrée à la production de canola. La topographie est relativement plane. En plus des prairies ouvertes qui sont utilisées comme pâturages et pour la production agricole sur le site du projet, il y a des bosquets de trembles et des arbustes. Les espèces d'arbustes typiques de la région comprennent : l'amélanchier à feuilles d'aulne, le rosier aciculaire, le noisetier à long bec, le carex argenté, le genévrier horizontal et une variété d'autres plantes herbacées et de graminées.

Une évaluation de la faune et de l'habitat a été effectuée pour répondre à la présence potentielle d'espèces identifiées au titre de la Loi fédérale sur les espèces en péril (LEP), la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs (LCOM) et la Loi sur la faune de l'Alberta. Aucune espèce inscrite au titre de la LEP ou de la Loi sur la faune ne sera touchée. Un habitat potentiel pour le tétras à queue fine est présent dans la zone du projet. Des relevés des arènes de reproduction ont été réalisés en 2015 au cours du printemps pendant la saison de reproduction, et aucun tétras à queue fine n'a été détecté.

L'habitat des espèces protégées en vertu de la LCOM est présent sur le site du projet; cependant, aucun relevé spécifique à une espèce n'a été réalisé étant donné que l'impact sur les espèces d'oiseaux migrateurs sera évité par le défrichement en dehors de la saison de reproduction et de nidification des oiseaux. Si le défrichement n'est pas effectué en dehors de la saison de nidification/reproduction, un relevé sera effectué

avant le défrichement afin d'identifier et d'éviter l'emplacement des nids d'espèces protégées au titre de la Loi.

L'agrandissement provisoire et la phase 2 du projet seront construites dans la zone de la phase 1, et aucune modification à la surface des bassins de gestion des eaux de surface ne sera nécessaire, mais quelques modifications aux rigoles de drainage seront nécessaires. Le plan de drainage est conçu de façon à diriger les écoulements de surface vers les zones de dépression ou les terres humides à l'intérieur du site pour l'expansion de la phase 2A. Dans le cadre de la phase 2A, environ 99,6 % des eaux de ruissellement du site seront conservées sur le site pour l'infiltration et l'évapotranspiration selon les conditions existantes, et il n'y aurait aucune modification au volume ou à la qualité des rejets dans les eaux de surface vers ou depuis le site. Dix-huit zones humides au nord du chemin de canton 424 seront touchées et seront remplacées par des bassins de rétention pour capter les écoulements. Une zone humide au sud du chemin de comté 424 sera affectée et sera remplacée par un bassin de rétention pour capter l'eau dans une zone de dépression sur l'accotement. L'impact sera atténué au moyen d'une indemnité de remplacement versée à Canards Illimités Canada. Les zones humides sur le site du projet sont dans un système fermé et ne sont pas poissonneuses; par conséquent, cela n'aura aucun impact sur le poisson ou l'habitat du poisson tel que défini dans la *Loi sur les pêches*. Il y aura un impact sur la végétation aquatique où les terres humides de catégorie III ou de catégorie IV seront modifiées. Aucune plante marine, tel qu'il est défini dans la *Loi sur les pêches*, n'est présente dans la zone du projet.

Pendant l'exploitation, des émissions peuvent provenir des wagons lorsqu'ils sont ouverts pour le chargement et les activités de la rampe de chargement. Le système de récupération et de destruction thermique des vapeurs sera agrandi pour traiter les émissions potentielles provenant des wagons et des activités de la rampe de chargement. La modélisation a été réalisée pour démontrer la conformité avec les objectifs de qualité de l'air ambiant de l'Alberta.

Il peut y avoir une augmentation temporaire du bruit à court terme pendant la construction et le déclassement. USD Terminals Canada continue de mesurer le bruit provenant de l'installation pendant l'exploitation et examinera les options d'atténuation supplémentaires, le cas échéant.

Dans l'installation de USD Terminals Canada, de courts sifflets de train sont utilisés à certains endroits de passage, qui comprennent le franchissement des passages à niveau sur le chemin de canton 424. Les procédures d'exploitation se concentrent sur l'utilisation de sifflets visant à répondre aux besoins et à limiter l'utilisation inutile et/ou la durée de sifflement.

L'installation ferroviaire est actuellement en exploitation et continuera à générer des déchets solides recyclables et non recyclables en fonction du nombre de personnel de l'installation. Tous les déchets seront éliminés conformément à la réglementation sur le contrôle des déchets et les exigences pour chaque catégorie de déchets décrite dans le Guide de l'utilisation des déchets de l'Alberta à l'intention des gestionnaires de déchets. Pendant la construction, les débris seront retirés du site par un transporteur agréé et éliminés dans une installation agréée.

Aucuns déchets dangereux ne sont générés dans le cadre des activités normales. Dans le cas où un déversement se produirait à l'installation, il sera géré dans le cadre des procédures de déversement et de confinement pour l'installation, et les déchets qui en découlent seront éliminés par un transporteur agréé dans un établissement agréé. L'installation du terminal de Hardisty a été inscrite comme expéditeur de déchets dangereux de l'Alberta dans le cas où l'élimination de tous les résidus dangereux s'avérerait nécessaire.

Aucune terre fédérale ne sera utilisée aux fins de la réalisation du projet, y compris les servitudes, les droits de passage ou les mutations de propriété. Aucune modification ne pourra se produire à la suite de la réalisation du projet sur les terres fédérales.

La collectivité des Premières nations la plus proche est située à environ 89 km de la zone du projet. La majorité des collectivités des Premières nations et des Métis sont situées à plus de 130 km. Il n'y a aucune présence de site dont la ressource est d'une valeur historique ni utilisation traditionnelle connue de la zone du projet.

Le projet n'exigera pas l'accès, l'utilisation ou l'exploration, l'élaboration et la production des ressources ou des terres qui ont été publiquement identifiées à l'heure actuelle comme étant utilisées à des fins traditionnelles par le peuple autochtone. À ce jour, aucun renseignement identifié n'indique qu'il y a une utilisation ou une occupation traditionnelle ou actuelle du terrain au sein de la zone de projet ou dans les environs immédiats. Le régime foncier de propriété privée et l'utilisation de terrain agricole limitent les possibilités d'activités traditionnelles pratiquées sur les terres du projet au cours de l'histoire récente.

Les effets de l'expansion intérimaire et de la phase 2 et 2A seront similaires à l'incidence provenant de la construction et de l'exploitation du terminal ferroviaire existant, avec des effets à court terme minimes sur les plantes et la faune de la zone du projet et aucune incidence sur les zones à l'extérieur de la zone du projet

Les modifications à l'environnement n'auront probablement aucun impact sur les conditions sanitaires et socio-économiques; le patrimoine physique et culturel; l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles ou sur une construction, un emplacement, un site ou une chose d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural.

6 Engagement du promoteur et consultation des groupes autochtones

Le Projet ne nécessite aucun(e) accès, utilisation ou occupation, ou exploration, développement et production de terres et de ressources qui ont été identifiées à l'heure actuelle comme étant utilisées à des fins traditionnelles par les peuples autochtones.

À ce jour, aucune consultation n'a été entamée avec le peuple autochtone relativement au projet en ce qui concerne les approbations municipales, l'approbation provinciale de

la voie ferrée industrielle ou une licence de l'AER étant donné la distance de toutes les réserves des Premières nations ou des collectivités des Métis et l'impact potentiel sur les terres domaniales, puisque ces terres n'ont aucune ressource d'une valeur historique reconnue.

Une demande d'évaluation pré-consultation a été émise par le Bureau de consultation des Autochtones (BCA) afin de déterminer si la consultation des Premières nations pour obtenir l'approbation au titre de la Loi sur les permis d'occupation et d'utilisation de l'eau sera nécessaire.

Dans le cas où un intérêt autochtone est identifié dans le cadre du projet, USD Terminals Canada élaborera et mettra en œuvre un plan de consultation pour assurer qu'une communication et qu'un engagement ouverts et pertinents sont établis entre tous les partis concernés.

7 Consultation du public et des autres parties

La consultation publique a inclus des entretiens individuels avec les résidents et les propriétaires fonciers à proximité du projet, une journée portes ouvertes, les envois postaux du projet, la consultation des services publics et les entreprises du secteur énergétique et les organismes de réglementation (organismes de réglementation provinciaux et municipaux). La consultation menée auprès de l'AER a indiqué qu'elle n'était pas nécessaire en vertu de la directive 056 de la phase provisoire du projet d'agrandissement, que la mesure est contenue dans l'empreinte de la phase 2/2A et que l'activité proposée n'a pas à satisfaire à l'exigence en matière de permis de l'AER. La consultation et divulgation publique pour les Phases 2 et 2A du projet ont été combinées.

Voici les commentaires et les préoccupations soulevés lors des discussions avec les propriétaires fonciers au sujet du projet : enlèvement de la couche végétale et clôture pendant la phase 1 de la construction ayant été résolu avec le propriétaire adjacent; commentaires concernant les perspectives d'emploi et les activités à l'installation actuelle; commentaires d'un propriétaire foncier concernant son aptitude à subdiviser les propriétés à proximité de l'installation (sans lien avec les mesures); impact potentiel du bruit et de l'éclairage (pris en compte dans la conception et les dispositions opérationnelles); retards potentiels si l'accès est bloqué le long du chemin de canton 424 (pris en compte dans la conception et les dispositions opérationnelles).

En réponse aux préoccupations en matière d'accès et de blocage le long du chemin de canton 424, un second envoi postal a été transmis pour répondre aux questions et décrire les activités des passages à niveau. USD Terminals Canada a volontairement proposé l'utilisation de panneaux de signalisation lumineux aux principales intersections sur le chemin de canton 424 pour fournir un avertissement avancé d'une occupation potentielle d'un passage à niveau par un train, une signalisation qui n'est pas justifiée en vertu des exigences provinciales pour les voies ferrées industrielles.

La sensibilisation des résidents locaux se poursuivra afin de maintenir de bonnes relations avec la collectivité locale. Le terminal ferroviaire de Hardisty souhaite maintenir une politique « de porte ouverte » avec les propriétaires fonciers locaux pour toute question ou préoccupation de leur part.

USD Terminals Canada a tenu plusieurs réunions et/ou téléconférences et a établi des contacts par courrier ou courriel avec les organismes de réglementation pertinents, y compris : le district municipal de Provost n° 52 concernant les approbations/ententes municipales; Canards Illimités Canada concernant les mesures d'atténuation des zones humides; l'AER pour confirmer les exigences en matière d'octroi de permis, de revendication de la Couronne sur les zones humides de catégorie IV et de processus d'élimination et d'approbation au titre de la Loi sur l'eau de l'Alberta; et le MEP concernant les relevés de tétras à queue fine. Il n'y a aucune question non résolue liée à ces autorités.

Figures

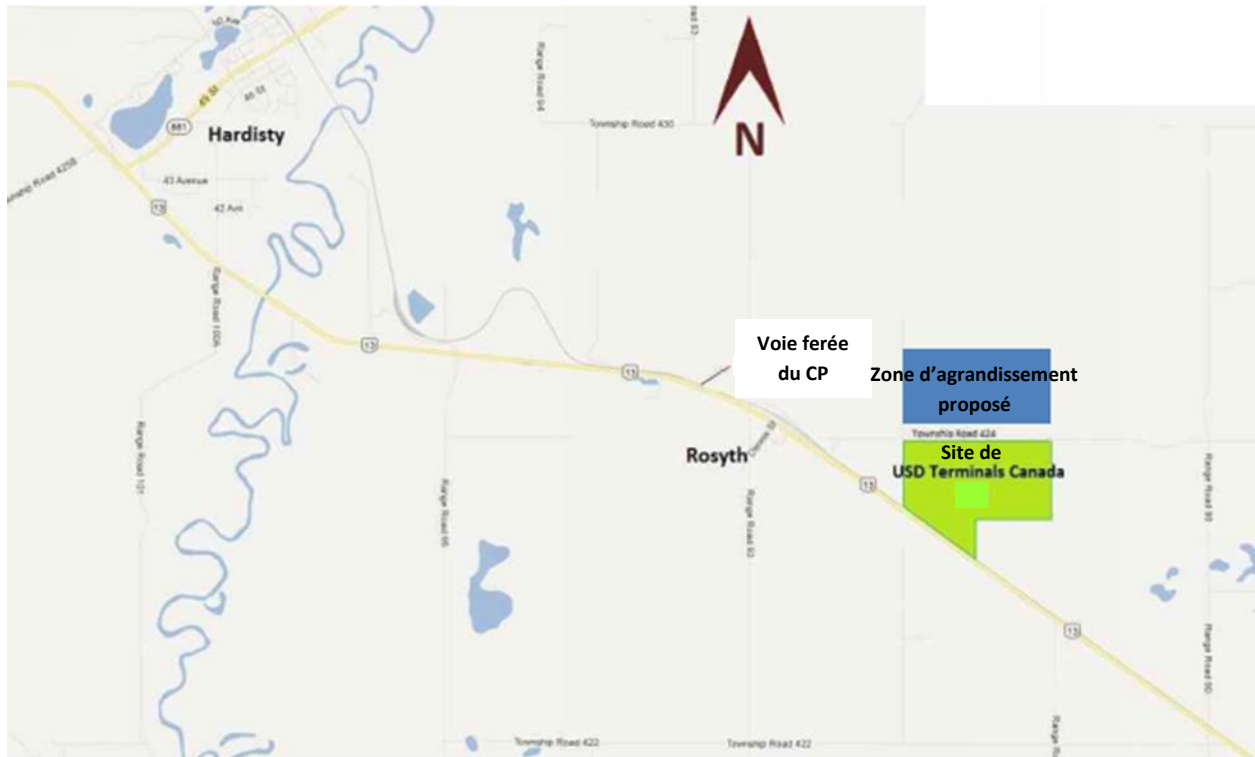
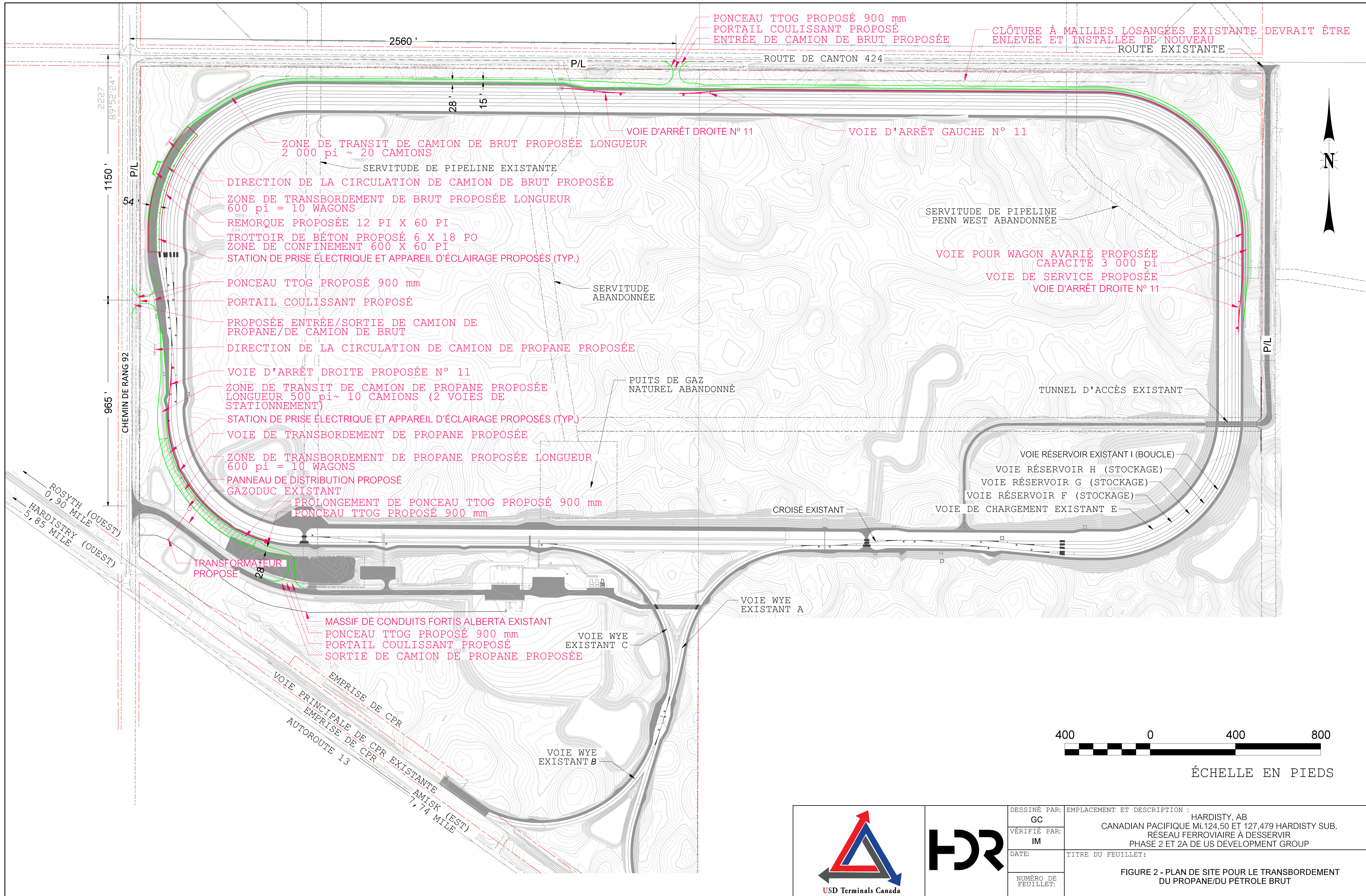


Figure 1 Emplacement général du Projet d'agrandissement du terminal ferroviaire d'Hardisty



PONCEAU TTOG PROPOSÉ 900 mm
 PORTAIL COULISSANT PROPOSÉ
 ENTRÉE DE CAMION DE BRUT PROPOSÉE

CLÔTURE À MAILLES LOSANGÉES EXISTANTE DEVRAIT ÊTRE ENLEVÉE ET INSTALLÉE DE NOUVEAU

ROUTE EXISTANTE

ROUTE DE CANTON 424

2227'
 89°52'24"
 1150'
 965'
 CHEMIN DE RANG 92

VOIE D'ARRÊT DROITE N° 11
 VOIE D'ARRÊT GAUCHE N° 11

ZONE DE TRANSIT DE CAMION DE BRUT PROPOSÉE LONGUEUR 2 000 pi ~ 20 CAMIONS

SERVITUDE DE PIPELINE EXISTANTE

DIRECTION DE LA CIRCULATION DE CAMION DE BRUT PROPOSÉE

ZONE DE TRANSBORDEMENT DE BRUT PROPOSÉE LONGUEUR 600 pi = 10 WAGONS

REMORQUE PROPOSÉE 12 PI X 60 PI

TROTTOIR DE BÉTON PROPOSÉ 6 X 18 PO

ZONE DE CONFINEMENT 600 X 60 PI

STATION DE PRISE ÉLECTRIQUE ET APPAREIL D'ÉCLAIRAGE PROPOSÉS (TYP.)

PONCEAU TTOG PROPOSÉ 900 mm

PORTAIL COULISSANT PROPOSÉ

PROPOSÉE ENTRÉE/SORTIE DE CAMION DE PROPANE/DE CAMION DE BRUT

DIRECTION DE LA CIRCULATION DE CAMION DE PROPANE PROPOSÉE

VOIE D'ARRÊT DROITE PROPOSÉE N° 11

ZONE DE TRANSIT DE CAMION DE PROPANE PROPOSÉE LONGUEUR 500 pi ~ 10 CAMIONS (2 VOIES DE STATIONNEMENT)

STATION DE PRISE ÉLECTRIQUE ET APPAREIL D'ÉCLAIRAGE PROPOSÉS (TYP.)

VOIE DE TRANSBORDEMENT DE PROPANE PROPOSÉE

ZONE DE TRANSBORDEMENT DE PROPANE PROPOSÉE LONGUEUR 600 pi = 10 WAGONS

PANNEAU DE DISTRIBUTION PROPOSÉ

GAZODUC EXISTANT

PROLONGEMENT DE PONCEAU TTOG PROPOSÉ 900 mm

PONCEAU TTOG PROPOSÉ 900 mm

TRANSFORMATEUR PROPOSÉ

MASSIF DE CONDUITS FORTIS ALBERTA EXISTANT

PONCEAU TTOG PROPOSÉ 900 mm

PORTAIL COULISSANT PROPOSÉ

SORTIE DE CAMION DE PROPANE PROPOSÉE

VOIE WYE EXISTANT A

VOIE WYE EXISTANT B

VOIE WYE EXISTANT C

VOIE PRINCIPALE DE CPR EXISTANTE

EMPRISE DE CPR

EMPRISE DE CPR

AUTOROUTE 13

AMISK (EST) 7,74 MILE

SERVITUDE DE PIPELINE PENN WEST ABANDONNÉE

VOIE POUR WAGON AVARIÉ PROPOSÉE CAPACITÉ 3 000 pi

VOIE DE SERVICE PROPOSÉE

VOIE D'ARRÊT DROITE N° 11

SERVITUDE ABANDONNÉE

PUITS DE GAZ NATUREL ABANDONNÉ

TUNNEL D'ACCÈS EXISTANT

VOIE RÉSERVOIR EXISTANT I (BOUCLE)

VOIE RÉSERVOIR H (STOCKAGE)

VOIE RÉSERVOIR G (STOCKAGE)


VOIE RÉSERVOIR F (STOCKAGE)

VOIE DE CHARGEMENT EXISTANT E

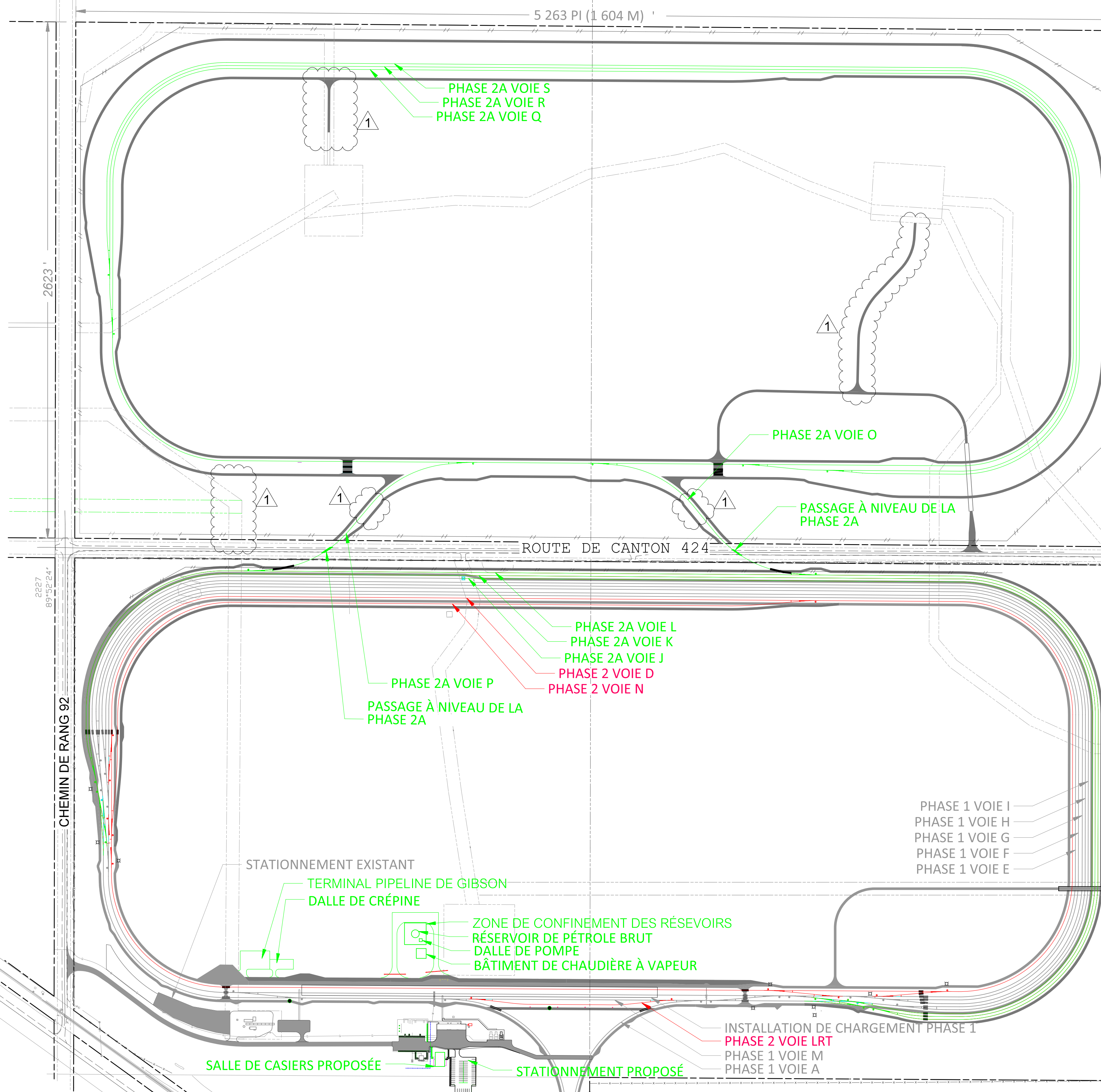
CROISÉ EXISTANT



ÉCHELLE EN PIEDS

	DESSINÉ PAR:	EMPLACEMENT ET DESCRIPTION :
	GC	HARDISTY, AB
	VÉRIFIÉ PAR:	CANADIAN PACIFIQUE MI.124,50 ET 127,479 HARDISTY SUB.
	IM	RÉSEAU FERROVIAIRE À DESSERVIR
DATE:	PHASE 2 ET 2A DE US DEVELOPMENT GROUP	
NUMÉRO DE FEUILLET:	TITRE DU FEUILLET:	
	FIGURE 2 - PLAN DE SITE POUR LE TRANSBORDEMENT DU PROPANE/DU PÉTROLE BRUT	

HYPOTHÈSES
 -TOUS LES VOIES D'ARRÊTS UTILISENT NO 11
 (SAUF VOIE LRT - NO 9)
 -RAYON DE COURBURE MAXIMUM 10°



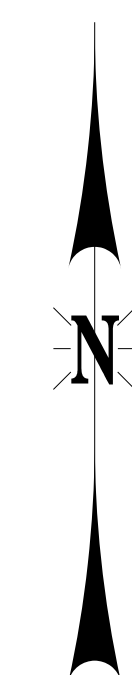
TRAIN-BLOC COMPOSÉ DE
 2 LOCOMOTIVES = 180 TF
 WAGON TAMPON = 60TF
 60 WAGONS-CITERNES DE 60 PI (18,3 M) = 3600 TF
 PUISSANCE DISTRIBUTIVE = 90 TF
 60 WAGONS-CITERNES DE 60 PI (18,3 M) = 3600 TF
 WAGON TAMPON = 60 TF
 1 LOCOMOTIVE = 90 TF
 DÉGAGEMENT POUR DRAPEAU BLEU = 100 TF
 LONGUEUR = ~7 800 TF


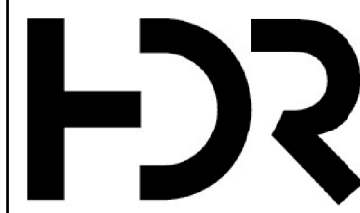
CAPACITÉS DE LA PHASE 2
 VOIE D = 11 766 TF = 1 TRAIN-BLOC
 VOIE N = 4 114 TF

CAPACITÉS DE LA PHASE 2A
 VOIE J = 8 373 TF = 1 TRAIN-BLOC
 VOIE K = 8 216 TF = 1 TRAIN-BLOC
 VOIE L = 8 288 TF = 1 TRAIN-BLOC
 VOIE Q = 8 043 TF = 1 TRAIN-BLOC
 VOIE R = 8 000 TF = 1 TRAIN-BLOC
 VOIE S = 7 882 TF = 1 TRAIN-BLOC

LÉGENDE

- PHASE 1
- PHASE 2
- PHASE 2A



	DESSINÉ PAR: WCL	EMPLACEMENT ET DESCRIPTION : HARDISTY, AB CANADIAN PACIFIQUE MI.124,50 ET 127,479 HARDISTY SUB. RÉSEAU FERROVIAIRE À DESSERVIR PHASE 2 ET 2A DE US DEVELOPMENT GROUP
	VÉRIFIÉ PAR: KRW	
	DATE:	
	NUMÉRO DE FEUILLET: G-05	
	FIGURE 3 - PLAN DIRECTEUR	