



SNC-LAVALIN
Environnement



Division de
SNC-LAVALIN INC.
550, rue Sherbrooke Ouest
1^{er} étage
Montréal (Québec)
Canada H3A 1B9

Montréal, le 9 octobre 2013

Téléphone : 514-393-1000
Télécopieur : 514-392-4758

Madame Marie-Josée Harvey

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Édifice Lomer-Gouin

575, rue Saint-Amable, bureau 2.10

Québec (Québec)

G1R 6A6

Sujet : Transmission de documents : Décision portant sur la divulgation de l'étude de Génivar portant sur l'acheminement et le stockage de l'urée
Notre dossier : 611020

Bonjour Mme Harvey,

En réponse à une décision du BAPE datée du 1^{er} octobre 2013, nous vous transmettons pour fin de divulgation publique le résumé en français de l'étude de Génivar portant sur l'acheminement et le stockage de l'urée, correspondant aux pages iii et iv du document original.

Nous vous transmettons également les figures 121-26035-G001, 121-26035-G002, 121-26035-G003, 121-26035-G004, tel que demandé dans la décision du 1^{er} octobre, ainsi que la figure 121-26035-G005, pour divulgation publique.

A noter que ces figures illustrent quatre tracés (routing) de convoyeurs, identifiés pour les différentes options. Les options de transport par wagon (option #3) et par camion (option #4) considèrent tous les deux le tracé #3, c'est-à-dire un convoyeur reliant un bâtiment d'entreposage dans le secteur du port aux installations de chargement des navires à la jetée.

Concernant la figure 121-26035-G003, celle-ci illustre le tracé d'un convoyeur (tracé #3) considérant l'option #3 qui est celle d'un bâtiment d'entreposage dans le secteur du port et le transport de l'urée vers le port par wagon. Le transport par wagon serait effectué via la voie ferrée existante entre le site de l'usine et le bâtiment d'entreposage dans le secteur du port. Il est vrai que cette voie ferrée n'est pas illustrée à la figure 121-26035-G003. Toutefois, la figure 121-26035-G005 illustre la voie ferrée existante et le raccordement à la station de déchargement des wagons dans le secteur du port. Par ailleurs, la voie ferrée existante entre le site de l'usine et le port est clairement illustrée à la Carte 4.5 de l'étude d'impact.

Au sujet de la figure 121-26035-G004, cette dernière présente le tracé d'un convoyeur (tracé #4), considérée dans l'option #1 qui est celle du transport de l'urée vers le port via un convoyeur à bandes conventionnel. Le dégagement de 7 m prévu entre les km 4,6 et 4,8 a été déterminé suite à des consultations auprès de la SPIPB, qui exige ce dégagement de 7 m pour permettre le passage de camions de transport sur la rue Pierre-Thibault. En effet, des structures



Mme. Harvey
9 octobre 2013
Page 2

à 5 m de hauteur au dessus du Boulevard Alphonse-Deshaies empêchaient certains transporteurs d'utiliser cette route (voir carte de localisation et hauteur des structures sur les routes du parc ci-jointe). Ces camions de transport de grande dimension utilisent donc la rue Pierre-Thibault.

Nous espérons le tout à votre satisfaction et vous prions d'accepter nos salutations distinguées.

SNC-Lavalin Environnement et eau


Lina Lachapelle, ing
Directeur de projets

c.c. Simon Pillarella (IFFCO Canada)
Hélène Laplante (IFFCO Canada)

p.j. Résumé français de l'étude de Génivar
Figures 121-26035-G001, 121-26035-G002, 121-26035-G003, 121-26035-G004 et 121-26035-G005 de l'étude de Génivar
Carte de localisation et hauteur des structures sur les routes du parc industriel de Bécancour

SOMMAIRE

OBJECTIFS DU PROJET

IFFCO Canada projette de construire des installations de classe mondiale pour la production d'engrais au Québec dans le Parc industriel et portuaire de Bécancour. La production annuelle de 1,3 à 1,4 millions de tonnes métriques d'urée en granules vise les marchés locaux du Québec, de l'Est du Canada et du Nord-Est des États-Unis pouvant être desservis de façon économique par barge, par wagon et par camion.

À cette étape-ci du projet, la logistique entourant le stockage de l'urée et son transport de l'usine aux installations de chargement du port de Bécancour n'a pas été entièrement définie.

IFFCO Canada a accordé à GENIVAR le mandat de préparer une étude de définition des exigences de haut niveau reliées aux équipements et aux activités de construction requises pour quatre options prédéterminées de transport et de stockage d'urée en vue de fournir une estimation d'ordre de grandeur des dépenses en capital (CAPEX) et des dépenses d'exploitation (OPEX) pour chacune de ces options.

Les deux premières options prévoient l'utilisation d'un convoyeur long de 7 km pour le transport des granules d'urée directement du double bâtiment de stockage de l'usine aux installations de chargement du quai B-1 du port de Bécancour. L'une de ces options examine l'hypothèse de l'utilisation d'une série de convoyeurs classiques à courroie à auge et la seconde l'utilisation d'un seul long convoyeur à enveloppe tubulaire en continu. Dans les deux cas, les convoyeurs seraient abrités afin de protéger le produit contre les intempéries.

En ce qui concerne les options #3 et #4, un des deux bâtiments de stockage qu'il était prévu à l'origine de construire sur le site de l'usine serait installé dans le voisinage du port. L'option #3 prévoirait le transport par rail du produit à partir du stockage sur le site de l'usine au moyen de wagons vers le lieu de stockage et l'installation d'un système de déchargement sur le site portuaire, alors que l'option #4 prévoirait un transbordement par camions. Dans le cadre de ces deux dernières options, les granules d'urée seraient finalement transbordées à l'heure de l'expédition au moyen de convoyeurs classiques à partir du lieu de stockage portuaire jusqu'aux installations de chargement du quai. Dans ce cas également, ces convoyeurs seraient abrités.

COMPARAISON DES OPTIONS

Le tableau suivant illustre les estimations d'ordre de grandeur des dépenses d'exploitation et des dépenses en capital pour chaque option.

Estimations d'ordre de grandeur des dépenses d'exploitation (OPEX) et des dépenses en capital (CAPEX) pour les options et les choix à l'étude.

	Option #1-1	Option #1-2	Option #2	Option #3	Option #4
CAPEX	112 406 000	99 354 000	143 205 000	50 778 000	43 608 000
OPEX	859 000	817 000	1 008 000	4 800 000	2 822 000

Les quatre options présentent toutes des avantages et des inconvénients. En fait, ces quatre options représentent en réalité seulement deux stratégies d'approche de la manutention de l'urée comme produit fini. Les options #1 et #2 partagent la même approche de la manutention avec des équipements différents et les options #3 et #4 partagent des approches similaires tout en offrant des choix pour les moyens de transport du produit.

Comparaison de l'option #1 à l'option #2

La comparaison de l'option #1 à l'option #2 montre que l'ordre de grandeur du coût d'ensemble du convoyeur tubulaire se révèle être environ de 40% plus cher que l'acheminement par le convoyeur classique avec le tracé #2. Les coûts d'exploitation étant également plus élevés que dans le cas du convoyeur classique, le seul avantage que présente le convoyeur tubulaire de l'option #2 est qu'il offrirait un moyen de transport moins agressif envers le produit.

L'option #1- tracé #2 devrait être conservée, de préférence à l'option #2.

Comparaison de l'option #3 à l'option #4

L'option #3 prévoyant le transbordement du produit par wagon exige 16% de dépenses en capital de plus et 70% de dépenses d'exploitation de plus que dans le cas de l'option #4 prévoyant le transbordement du produit par camion. Elle représente en outre moins de flexibilité en ce qui a trait au calendrier de livraisons et aucune flexibilité en ce qui concerne le fournisseur potentiel de services de triage.

L'option #4 avec le transbordement par camion devrait être conservée, de préférence à l'option #3 prévoyant un transport par wagon.

Comparaison de l'option #1 à l'option #4

La logistique associée à chacune de ces deux options est très différente. L'option #1 n'interfère presque pas avec les activités d'expédition quotidiennes de l'usine. Au contraire, l'option #4 exige deux stations de chargement dédiées entièrement au remplissage des camions de transbordement, 16 heures par jour, 5 jours par semaine. Ceci représente un bon défi de gestion puisque la demande de la clientèle locale exige encore le transport par wagon ainsi que par camion. Le respect de l'objectif de 700 000 tonnes métriques par année d'expédition par bateau exigerait, selon l'option #4, jusqu'à 102 à 129 camions par jour selon la capacité théorique ou 84 à 103 camions par jour sur la base de la capacité moyenne annuelle. Cela représente un cycle moyen de chargement de deux camions toutes les 10 minutes.

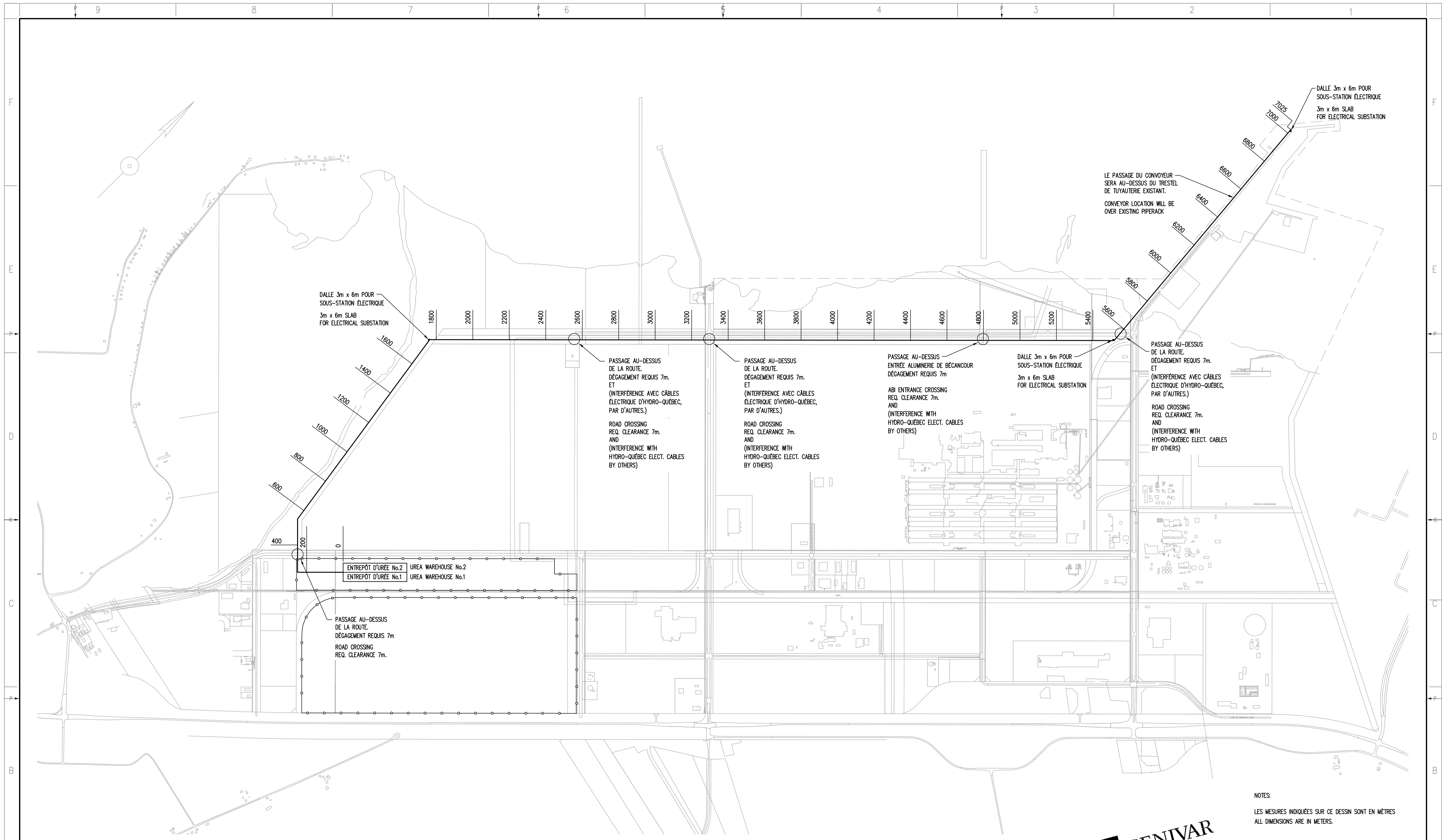
Toutefois, dans le cadre de l'option #1 – tracé #2, les coûts en capital sont très élevés en comparaison de l'option #4 dans un rapport d'environ 2,3 à 1, mais les coûts d'exploitation sont plus bas dans le cadre de l'option #1 dans un rapport de 1 à 3,5.

Finalement, la comparaison de ces deux options, sur la base de l'estimation de haut niveau produite dans le cadre de cette étude montre qu'avec le choix de l'option #1 il y faudrait compter sur une période d'amortissement direct peu intéressante d'environ 28 ans. L'estimation approximative de cet amortissement direct ne prend pas en compte les intérêts potentiels courus sur un investissement du différentiel de capital disponible fait ailleurs. À première vue, il semble que l'option #4 représente le choix le plus économiquement intéressant.

La portée de cette étude ne couvre pas l'analyse financière du projet. La décision qui doit être prise doit l'être en fonction de l'ensemble des objectifs financiers d'IFFCO et des objectifs spécifiques que poursuit IFFCO dans le cadre de ce projet.

Référence à citer :


GENIVAR. 2013. Stockage et manutention de l'urée de l'usine au port, étude des choix). Rapport réalisé pour Entreprise IFFCO Canada Ltée. 30 p. et annexes.

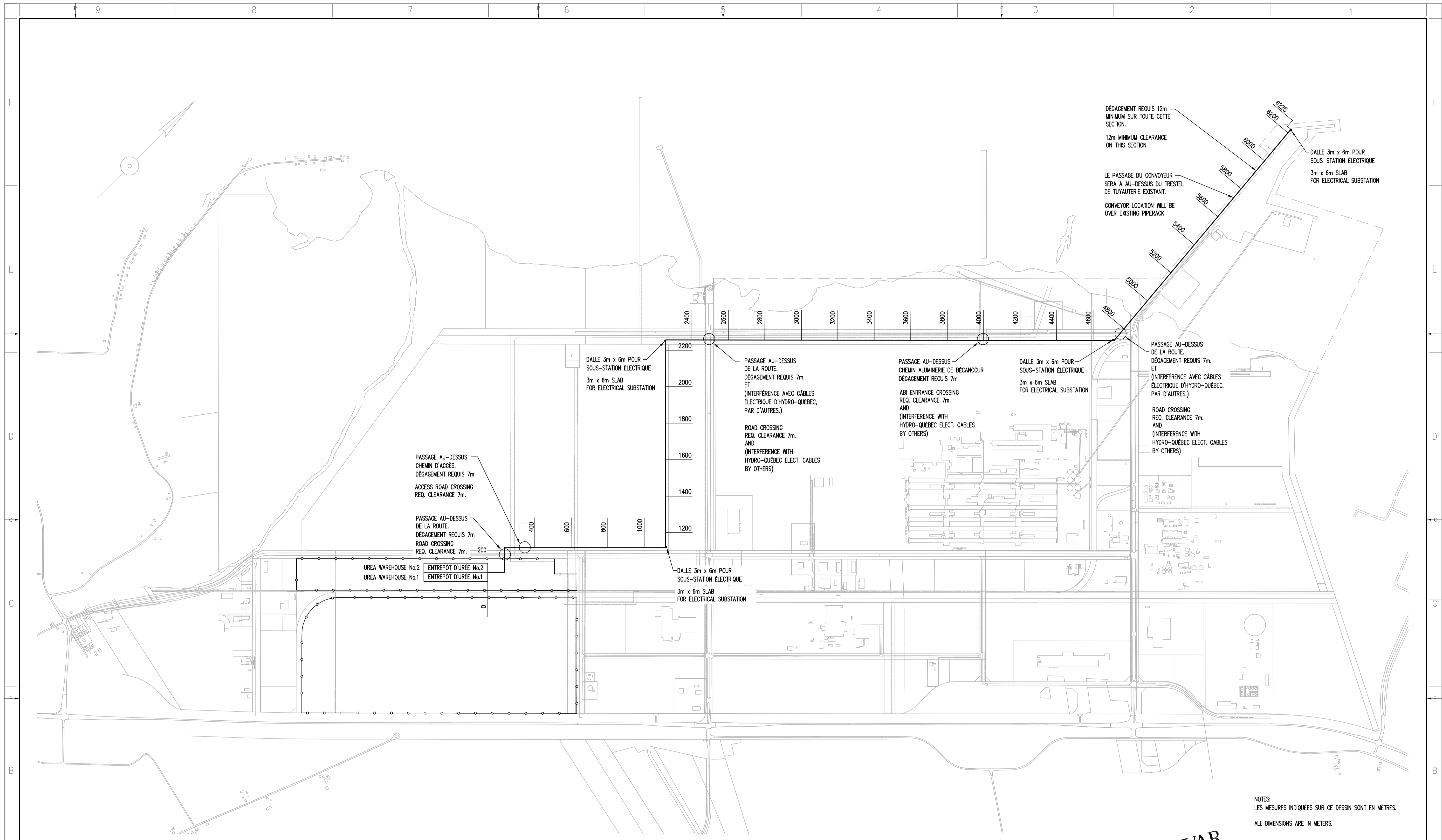


PARCOURS No.1 – ROUTING #1
VUE EN PLAN PARTIEL DU PARC INDUSTRIEL DE BÉCANCOUR – PARTIAL PLAN VIEW OF BÉCANCOUR INDUSTRIAL PARK
 ÉCH. : 1:10000
 RÉFÉRENCE : CADASTRE (PARTIE) DU TERRITOIRE DE LA SPIPB

GENIVAR
 FOR COMMENTS
 Do not use for construction or fabrication.
 2013-01-17

NOTES:
 LES MESURES INDICUÉES SUR CE DESSIN SONT EN MÈTRES
 ALL DIMENSIONS ARE IN METERS.

AVERTISSEMENT : CE DESSIN EST LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DE GENIVAR. AUCUNE RÉVISION, REPRODUCTION OU USAGE NE SONT PERMIS SANS L'AUTORISATION ÉCRITE DE GENIVAR. L'ENTREPRENEUR DOIT VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS AUX PLANS ET FAIRE LOCALISER TOUTS LES SERVICES D'UTILITÉS PUBLIQUES ET RAPPORTER TOUTES ERREURS OU OMISSIONS AVANT DE COMMENCER LES TRAVAUX. ON NE DOIT PAS MODIFIER L'ÉCHELLE DE CE DESSIN.	COPYRIGHT :		SCÉAU :		CLIENT :		PROJET :		ÉCHELLE ORIGINALE :		TITRE :		CONÇU PAR :	
							UREA STORAGE AND HANDLING STUDY		1:10000 SI CETTE BARRE NE MESURE PAS 25mm, AJUSTER VOTRE ÉCHELLE DE TRAÇAGE.		PRELIMINARY CONVEYOR ROUTING #1		J.-P. DENIS G. LAUBERTÉ	
	B 2013/01/17 FOR PRELIMINARY REPORT 1 2013/01/17 EL. SUBSTATIONS SLABS ADDED A 0 2013/01/14 FOR COMMENTS				# REF. CLIENT : ---		NO PROJET : 121-26035-00		DATE : 2012/12/06		NUMÉRO DU FEUILLET : 121-26035-G001		J.-P. DENIS DISCIPLINE : INDUSTRIAL: MECHANICAL	
	ÉM. RV. DATE DESCRIPTION										# FEUILLET : --- DE ---		ÉMISSION : PRELIMINARY REPORT EN DATE DU : 2013/01/17	



DÉGAGEMENT REQUIS 12m MINIMUM SUR TOUTE CETTE SECTION.
12m MINIMUM CLEARANCE ON THIS SECTION

LE PASSAGE DU CONVOYEUR SERA À AU-DESSUS DU TRESTEL DE TUYAUTERIE EXISTANT.
CONVEYOR LOCATION WILL BE OVER EXISTING PIPERACK

DALLE 3m x 6m POUR SOUS-STATION ÉLECTRIQUE
3m x 6m SLAB FOR ELECTRICAL SUBSTATION

DALLE 3m x 6m POUR SOUS-STATION ÉLECTRIQUE
3m x 6m SLAB FOR ELECTRICAL SUBSTATION

PASSAGE AU-DESSUS DE LA ROUTE. DÉGAGEMENT REQUIS 7m. ET (INTERFÉRENCE AVEC CÂBLES ÉLECTRIQUE D'HYDRO-QUÉBEC, PAR D'AUTRES.)
ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m. AND (INTERFERENCE WITH HYDRO-QUÉBEC ELECT. CABLES BY OTHERS)

PASSAGE AU-DESSUS CHEMIN D'ACCÈS. DÉGAGEMENT REQUIS 7m.
ACCESS ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m.

PASSAGE AU-DESSUS DE LA ROUTE. DÉGAGEMENT REQUIS 7m.
ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m.

PASSAGE AU-DESSUS CHEMIN ALUMINERIE DE BÉCANCOUR DÉGAGEMENT REQUIS 7m
ABI ENTRANCE CROSSING REQ. CLEARANCE 7m. AND (INTERFERENCE WITH HYDRO-QUÉBEC ELECT. CABLES BY OTHERS)

DALLE 3m x 6m POUR SOUS-STATION ÉLECTRIQUE
3m x 6m SLAB FOR ELECTRICAL SUBSTATION

PASSAGE AU-DESSUS DE LA ROUTE. DÉGAGEMENT REQUIS 7m. ET (INTERFÉRENCE AVEC CÂBLES ÉLECTRIQUE D'HYDRO-QUÉBEC, PAR D'AUTRES.)
ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m. AND (INTERFERENCE WITH HYDRO-QUÉBEC ELECT. CABLES BY OTHERS)

UREA WAREHOUSE No.2
UREA WAREHOUSE No.1

ENTRÉPÔT D'URÉE No.2
ENTRÉPÔT D'URÉE No.1

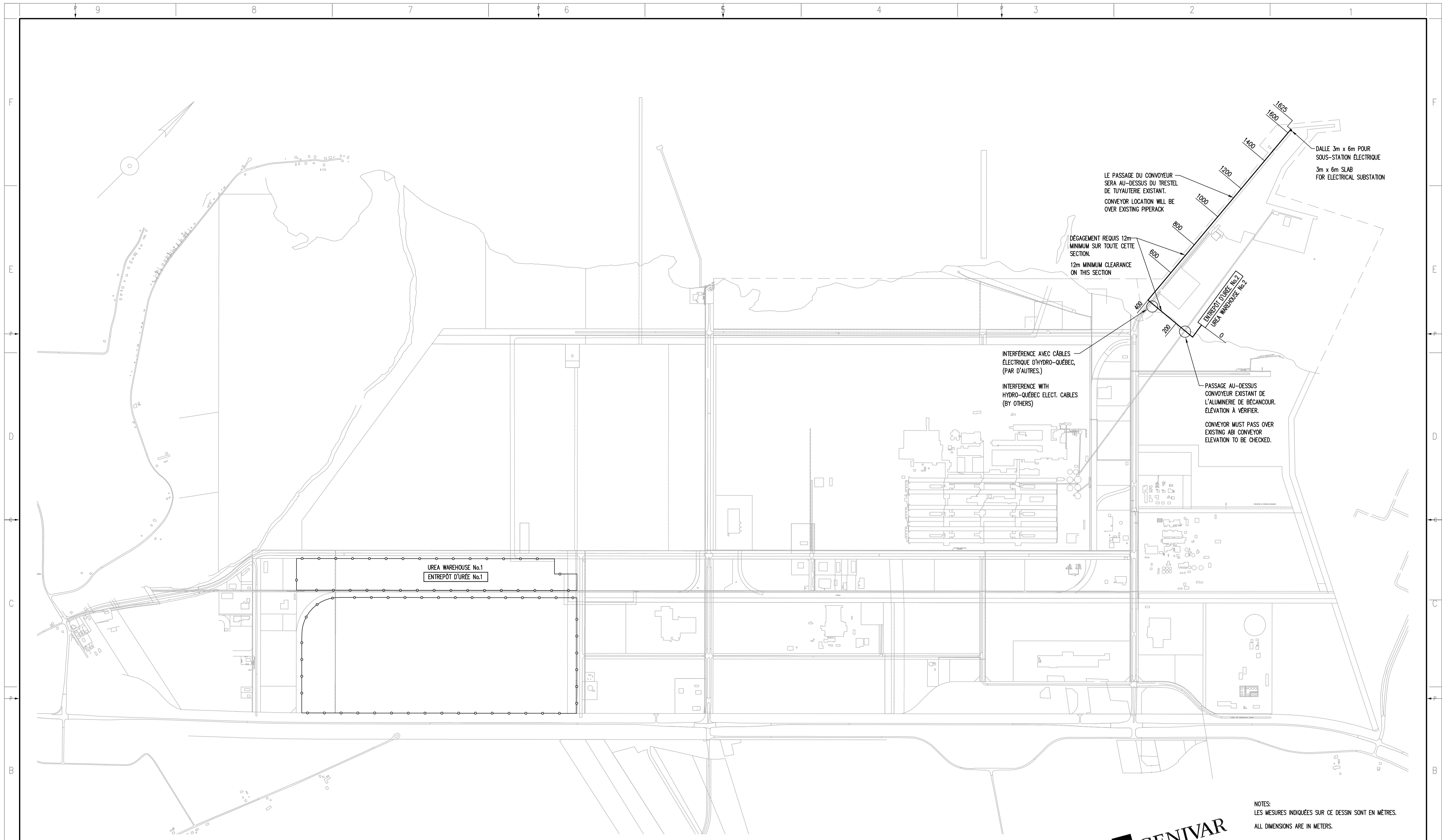
DALLE 3m x 6m POUR SOUS-STATION ÉLECTRIQUE
3m x 6m SLAB FOR ELECTRICAL SUBSTATION

NOTES:
LES MESURES INDICUÉES SUR CE DESSIN SONT EN MÈTRES.
ALL DIMENSIONS ARE IN METERS.



PARCOURS No.2 – ROUTING #2
VUE EN PLAN PARTIEL DU PARC INDUSTRIEL DE BÉCANCOUR – PARTIAL PLAN VIEW OF BECANCOUR INDUSTRIAL PARK
ÉCH. : 1:10000
RÉFÉRENCE: CADASTRE (PARTIE) DU TERRITOIRE DE LA SPIPB



AVERTISSEMENT : CE DESSIN EST LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DE GENIVAR. AUCUNE RÉVISION, REPRODUCTION OU USAGE NE SONT PERMIS SANS L'AUTORISATION ÉCRITE DE GENIVAR. L'ENTREPRENEUR DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS AUX PLANS ET FAIRE LOCALISER TOUTS LES SERVICES D'UTILITÉS PUBLIQUES ET RAPPORTER TOUTES ERREURS OU OMISSIONS AVANT DE COMMENCER LES TRAVAUX. ON NE DOIT PAS MODIFIER L'ÉCHELLE DE CE DESSIN.	COPYRIGHT :		SCÉAU :	CLIENT :	PROJET :	ECHÈLLE ORIGINALE :	TITRE :	CONÇU PAR :	
					UREA STORAGE AND HANDLING STUDY		1:10000 SI CETTE BARRÈRE NE MESURE PAS 25mm, AJUSTER VOTRE ÉCHELLE DE TRAÇAGE.	PRELIMINARY CONVEYOR ROUTING #2	J.-P. DENIS
									G. LAUBERTÉ
	B 2013/01/17 FOR PRELIMINARY REPORT 1 2013/01/17 EL. SUBSTATIONS SLABS ADDED A 0 2013/01/14 FOR COMMENTS				# REF. CLIENT :	NO PROJET :			J.-P. DENIS
EM RV. DATE DESCRIPTION					121-26035-00	DATE : 2012/12/06	25mm	DISCIPLINE : INDUSTRIAL: MECHANICAL	
							NUMÉRO DU FEUILLET : 121-26035-G002 # FEUILLET : -- DE --	VÉRIFIÉ PAR : J.-P. DENIS ÉMISSION : PRELIMINARY REPORT EN DATE DU : 2013/01/17	

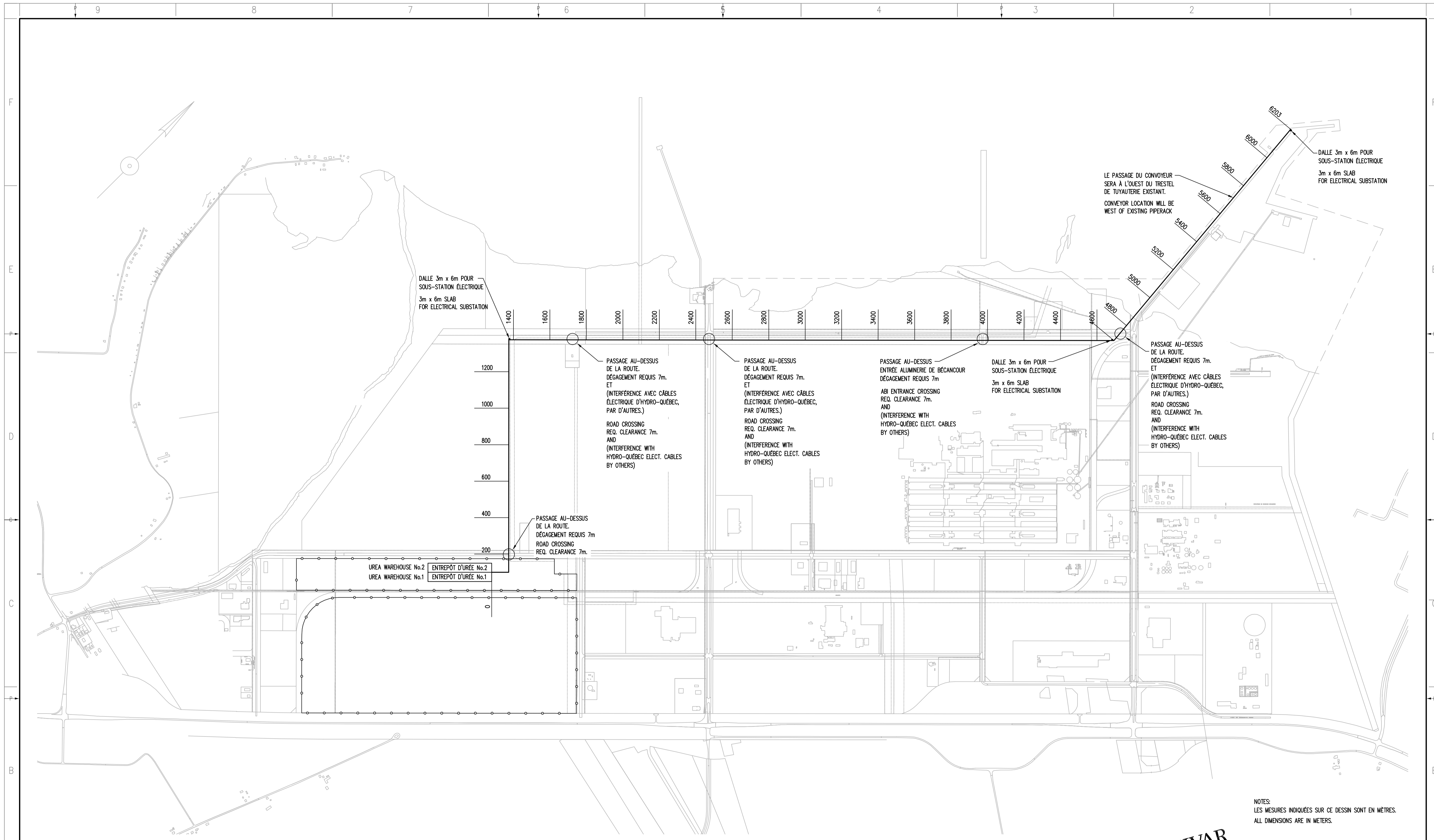


PARCOURS No.3 – ROUTING #3
VUE EN PLAN PARTIEL DU PARC INDUSTRIEL DE BÉCANCOUR – PARTIAL PLAN VIEW OF BÉCANCOUR INDUSTRIAL PARK
 ÉCH. : 1:10000
 RÉFÉRENCE: CADASTRE (PARTIE) DU TERRITOIRE DE LA SPIPB

GENIVAR
 FOR COMMENTS
 Do not use for construction
 (for fabrication)
 2013-01-17

NOTES:
 LES MESURES INDIQUÉES SUR CE DESSIN SONT EN MÈTRES.
 ALL DIMENSIONS ARE IN METERS.

AVERTISSEMENT : CE DESSIN EST LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DE GENIVAR. AUCUNE RÉVISION, REPRODUCTION OU USAGE NE SONT PERMIS SANS L'AUTORISATION ÉCRITE DE GENIVAR. L'ENTREPRENEUR DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS AUX PLANS ET FAIRE LOCALISER TOUTS LES SERVICES D'UTILITÉS PUBLIQUES ET RAPPORTER TOUTES ERREURS OU OMISSIONS AVANT DE COMMENCER LES TRAVAUX. ON NE DOIT PAS MODIFIER L'ÉCHELLE DE CE DESSIN.	COPYRIGHT : SCAU :	CLIENT : 	PROJET : UREA HANDLING AND STORAGE STUDY	ÉCHELLE ORIGINALE : 1:10000 SI CETTE BARRE NE MESURE PAS 25mm, AJUSTER VOTRE ÉCHELLE DE TRAÇAGE. 	TITRE : PRELIMINARY CONVEYOR ROUTING #3	CONÇU PAR : J.-P. DENIS DESSINÉ PAR : G. LAUBERTÉ VÉRIFIÉ PAR : J.-P. DENIS DISCIPLINE : INDUSTRIAL: MECHANICAL												
	<table border="1"> <tr> <th>REV.</th> <th>DATE</th> <th>DESCRIPTION</th> </tr> <tr> <td>B</td> <td>2013/01/17</td> <td>FOR PRELIMINARY REPORT</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2013/01/17</td> <td>EL. SUBSTATIONS SLABS ADDED</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>0</td> <td>2013/01/14 FOR COMMENTS</td> </tr> </table>	REV.	DATE	DESCRIPTION	B	2013/01/17	FOR PRELIMINARY REPORT	1	2013/01/17	EL. SUBSTATIONS SLABS ADDED	A	0	2013/01/14 FOR COMMENTS	# REF. CLIENT : ---	NO. PROJET : 121-26035-00	DATE : 2012/06/12	NUMÉRO DU FEUILLET : 121-26035-G003	ÉMISSION : PRELIMINARY REPORT
REV.	DATE	DESCRIPTION																
B	2013/01/17	FOR PRELIMINARY REPORT																
1	2013/01/17	EL. SUBSTATIONS SLABS ADDED																
A	0	2013/01/14 FOR COMMENTS																



LE PASSAGE DU CONVOYEUR SERA À L'OUEST DU TRESTEL DE TUYAUTERIE EXISTANT.
CONVEYOR LOCATION WILL BE WEST OF EXISTING PIPERACK

DALLE 3m x 6m POUR SOUS-STATION ÉLECTRIQUE
3m x 6m SLAB FOR ELECTRICAL SUBSTATION

PASSAGE AU-DESSUS DE LA ROUTE. DÉGAGEMENT REQUIS 7m. ET (INTERFÉRENCE AVEC CÂBLES ÉLECTRIQUE D'HYDRO-QUÉBEC, PAR D'AUTRES.) ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m. AND (INTERFERENCE WITH HYDRO-QUÉBEC ELECT. CABLES BY OTHERS)

PASSAGE AU-DESSUS DE LA ROUTE. DÉGAGEMENT REQUIS 7m. ET (INTERFÉRENCE AVEC CÂBLES ÉLECTRIQUE D'HYDRO-QUÉBEC, PAR D'AUTRES.) ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m. AND (INTERFERENCE WITH HYDRO-QUÉBEC ELECT. CABLES BY OTHERS)

PASSAGE AU-DESSUS ENTRÉE ALUMINERIE DE BÉCANCOUR DÉGAGEMENT REQUIS 7m
ABI ENTRANCE CROSSING REQ. CLEARANCE 7m. AND (INTERFERENCE WITH HYDRO-QUÉBEC ELECT. CABLES BY OTHERS)

DALLE 3m x 6m POUR SOUS-STATION ÉLECTRIQUE
3m x 6m SLAB FOR ELECTRICAL SUBSTATION

PASSAGE AU-DESSUS DE LA ROUTE. DÉGAGEMENT REQUIS 7m. ET (INTERFÉRENCE AVEC CÂBLES ÉLECTRIQUE D'HYDRO-QUÉBEC, PAR D'AUTRES.) ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m. AND (INTERFERENCE WITH HYDRO-QUÉBEC ELECT. CABLES BY OTHERS)

PASSAGE AU-DESSUS DE LA ROUTE. DÉGAGEMENT REQUIS 7m. ROAD CROSSING REQ. CLEARANCE 7m.

UREA WAREHOUSE No.2
UREA WAREHOUSE No.1

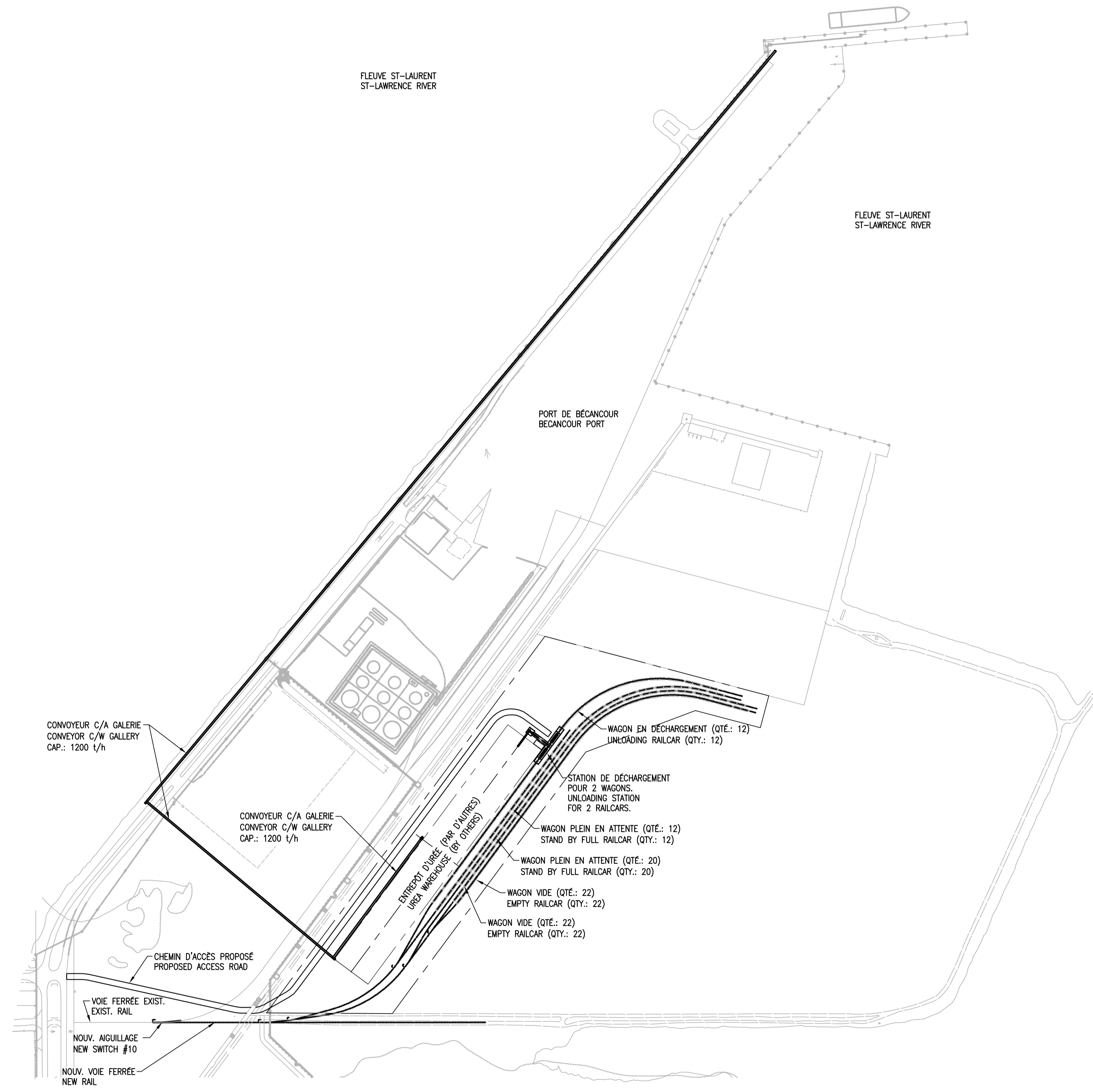
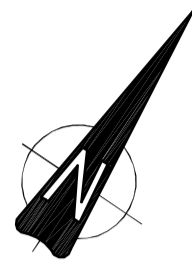
ENTREPÔT D'URÉE No.2
ENTREPÔT D'URÉE No.1

NOTES:
LES MESURES INDICUÉES SUR CE DESSIN SONT EN MÈTRES.
ALL DIMENSIONS ARE IN METERS.





PARCOURS NO.4 – ROUTING #4
VUE EN PLAN PARTIEL DU PARC INDUSTRIEL DE BÉCANCOUR – PARTIAL PLAN VIEW OF BECANCOUR INDUSTRIAL PARK
 ÉCH. : 1:10000
 RÉFÉRENCE: CADASTRE (PARTIE) DU TERRITOIRE DE LA SPIPB

AVERTISSEMENT : CE DESSIN EST LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DE GENIVAR. AUCUNE RÉVISION, REPRODUCTION OU USAGE NE SONT PERMIS SANS L'AUTORISATION ÉCRITE DE GENIVAR. L'ENTREPRENEUR DEVRA VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS AUX PLANS ET FAIRE LOCALISER TOUTS LES SERVICES D'UTILITÉS PUBLIQUES ET RAPPORTER TOUTES ERREURS OU OMISSIONS AVANT DE COMMENCER LES TRAVAUX. ON NE DOIT PAS MODIFIER L'ÉCHELLE DE CE DESSIN.	COPYRIGHT :		SCÉAU :	CLIENT :	PROJET :	ECHELLE ORIGINALE :	TITRE :	CONÇU PAR :	
					UREA HANDLING AND STORAGE STUDY	 3450, BOULEVARD GÉNÉRAL KRUGER, BUREAU 300 TROIS-RIVIÈRES (QUÉBEC) CANADA G9A 4N3 TÉLÉPHONE: 819 375-1292 TÉLÉCOPIEUR: 819 375-1217 WWW.GENIVAR.COM	1:10000 SI CETTE BARRÉ NE MESURE PAS 25mm, AJUSTER VOTRE ÉCHELLE DE TRACÉAGE. 	PRELIMINARY CONVEYOR ROUTING #4	J.-P. DENIS G. LAUBERTÉ J.-P. DENIS
	B	2013/01/17	FOR PRELIMINARY REPORT		# REF. CLIENT :	NO PROJET :		NUMÉRO DU FEUILLET :	DISCIPLINE :
	A	0	2013/01/14	ÉMIS POUR INFORMATION	---	121-26035-00		121-26035-G004	INDUSTRIAL: MECHANICAL
EM	RV.	DATE	DESCRIPTION		DATE :		# FEUILLET :	ÉMISSION :	
					2012/12/06		DE	PRELIMINARY REPORT	
								EN DATE DU : 2013/01/17	
								# RV. 1	



STATION DE DÉCHARGEMENT DE WAGON D'URÉE, ENTREPOSAGE ET MANUTENTION
UREA RAILCAR UNLOADING STATION, STORAGE AND HANDLING
 ÉCH. : 1-3000



AVERTISSEMENT : CE Dessin est la propriété intellectuelle de GENIVAR. AUCUNE REVISION, REPRODUCTION OU USAGE NE SONT PERMIS SANS L'AUTORISATION ÉCRITE DE GENIVAR. L'ENTREPRENEUR DOIT VÉRIFIER TOUTES LES DIMENSIONS AUX PLANS ET FAIRE LOCALISER TOUTS LES SERVICES D'UTILITÉS PUBLIQUES ET RAPPORTER TOUTES ERREURS OU OMISSIONS AVANT DE COMMENCER LES TRAVAUX. ON NE DOIT PAS MODIFIER L'ÉCHELLE DE CE Dessin.	COPYRIGHT :		SÉAU :	CLIENT : 	PROJET : UREA HANDLING AND STORAGE STUDY	ÉCHELLE ORIGINALE : 1:3000 SI CETTE BARRE NE MESURE PAS 25mm, AJUSTER VOTRE ÉCHELLE DE TRACAGE.	TITRE : PRELIMINARY LAYOUT RAILCAR UNLOADING STATION, STORAGE AND HANDLING	CONÇU PAR : J.-P. DENIS Dessiné PAR : G. LALIBERTÉ Vérifié PAR : J.-P. DENIS DISCIPLINE : INDUSTRIAL: MECHANICAL	
	B 2013/01/17 FOR PRELIMINARY REPORT O 2013/01/17 ACCES ROAD ADDED A 2013/01/14 FOR COMMENTS			# REF. CLIENT : --	NO PROJET : 121-26035-00	DATE : 2012/12/13		NUMÉRO DU FEUILLET : 121-26035-G005	ÉMISSION : PRELIMINARY REPORT
	EM. RV. DATE DESCRIPTION							# FEUILLET : -- DE --	EN DATE DU : 2013/01/17
									# RV. : 1

STRUCTURES AU-DESSUS DE LA ROUTE

