

2 MISES À JOUR DE LA DESCRIPTION DU PROJET

Depuis le dépôt de l'évaluation environnementale et socioéconomique (EES) en octobre 2014, les changements suivants ont eu lieu relativement aux composantes du projet :

- Modifications du tracé du pipeline autour des installations existantes de TransCanada le long du pipeline à convertir
- Modifications de l'emplacement de trois remplacements de traversées de cours d'eau le long du pipeline à convertir au Manitoba (rivière Assiniboine) et dans le nord de l'Ontario (rivière Madawaska et Rideau)
- Optimisations du tracé du pipeline

Ces modifications relatives aux composantes du projet sont décrites dans la présente section et une évaluation des effets relatifs à ces modifications est fournie dans le cadre de la présente documentation additionnelle. Ces modifications ont eu lieu à la suite de considérations techniques supplémentaires, de la réalisation d'études environnementales ainsi que des activités de consultation et de mobilisation.

Le tableau 2-1 décrit la convention de désignation des tronçons de pipeline définie dans l'EES par rapport à la convention de désignation des tronçons de pipeline décrite dans l'application de l'Office national de l'énergie (ONÉ) d'Énergie Est.

Tableau 2-1 Correspondance entre la convention de désignation des tronçons de l'application de l'ONÉ et la convention de désignation des tronçons de l'EES

Province	Nom du tronçon dans l'application	Nom de la section dans l'application	Nom du tronçon dans l'EES	Nom de la section dans l'EES
SK	Prairies	Latéral de Cromer	Prairies	Latéral de Cromer
MB	Prairies	Latéral de Cromer	Prairies	Latéral de Cromer
ON	Est de l'Ontario	Section Alexandria	Est de l'Ontario	Section d'Alexandria à la frontière Ontario/Québec
QC	Québec	Section Saint-André-d'Argenteuil Section Lachute Section Mascouche	Québec	Section de la frontière Ontario/Québec à Mascouche
QC	Québec	Section Maskinongé Section Saint-Maurice Section Donnacona Section Lévis	Québec	Section de Mascouche à Lévis (Saint-Nicolas)
QC	Québec	Section Lévis	Québec	Section de Lévis (Saint-Nicolas) au latéral de Lévis

Tableau 2-1 Correspondance entre la convention de désignation des tronçons de l'application de l'ONÉ et la convention de désignation des tronçons de l'EES

Province	Nom du tronçon dans l'application	Nom de la section dans l'application	Nom du tronçon dans l'EES	Nom de la section dans l'EES
QC	Québec	Latéral de Montréal	Québec	Latéral de Montréal
QC	Québec	Latéral de Lévis	Québec	Latéral de Lévis
QC	Québec	Section Cap-Saint-Ignace Section Saint-Gabriel-Lalemant	Québec	Section de Lévis à Dégelis
QC	Québec	Section Cap-Saint-Ignace Section Saint-Gabriel-Lalemant	Québec	Section de Lévis à Cacouna
QC	Québec	Section Cacouna Section Saint-Honoré-de-Témiscouata Section Dégelis	Québec	Section de Cacouna à la frontière Québec/Nouveau-Brunswick
QC	Québec	Section Cacouna	Québec	Pipeline d'interconnexion de Cacouna
NB	Nouveau-Brunswick	Edmundston Section Grand-Sault	Nouveau-Brunswick	Section de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick à Grand-Sault
NB	Nouveau-Brunswick	Section Grand-Sault Section Plaster Rock	Nouveau-Brunswick	Section de Grand-Sault à Juniper
NB	Nouveau-Brunswick	Section Plaster Rock Section Napadogan Section Cumberland Section Hampton	Nouveau-Brunswick	Section de Juniper à l'est de Saint John

2.1 Modifications du tracé du pipeline autour des installations existantes de TransCanada le long du pipeline à convertir

Il existe un certain nombre d'emplacements le long du pipeline à convertir en Saskatchewan, au Manitoba et au nord de l'Ontario où le nouveau tuyau sera installé pour éviter les stations de compression existantes de TransCanada et les vannes de sectionnement du réseau principal. Les renseignements relatifs à ces emplacements n'étaient pas disponibles à temps pour être inclus dans l'EES. Par conséquent, des travaux supplémentaires sur le terrain et une mise à jour de l'EES étaient nécessaires. Le tableau 2-2 fournit un résumé des modifications du tracé du pipeline requises en Saskatchewan, au Manitoba et au nord de l'Ontario.

Au total, il faut 17 modifications du tracé pour éviter les stations de compression de TransCanada et neuf modifications du tracé pour éviter les vannes du réseau principal, ce qui nécessite l'ajout de 7,3 km de pipeline supplémentaire le long du pipeline à convertir.

Tableau 2-2 Résumé des nouveaux tuyaux à ajouter pour éviter les installations existantes de TransCanada le long du pipeline à convertir

Station de compression existante ou emplacement d'une vanne de sectionnement du réseau principal	Superficie (ha)	Longueur (km)
Saskatchewan		
Cabri	3,878	0,600
Caron	3,574	0,549
Herbert	4,513	0,706
Moosomin	2,576	0,383
Regina	3,582	0,550
Manitoba		
Lac Falcon	2,353	0,345
Île-des-Chênes	4,932	0,776
Rapid City	2,801	0,421
Spruce	2,474	0,366
Nord de l'Ontario		
Vanne du réseau principal 106A	0,692	0,070
Vanne du réseau principal 109	0,638	0,060
Vanne du réseau principal 50	0,593	0,055
Vanne du réseau principal 54	0,600	0,056
Vanne du réseau principal 59	0,890	0,103
Vanne du réseau principal 61	0,666	0,066
Vanne du réseau principal 65	1,113	0,139
Vanne du réseau principal 74	1,302	0,171
Vanne du réseau principal 76A	0,612	0,057
Station 102	1,478	0,200
Station 116, tronçon 1	0,390	0,018
Station 116, tronçon 2	0,385	0,017
Station 55	4,233	0,659
Station 62	2,194	0,319
Station 75	2,521	0,373
Station 88	0,948	0,112
Station 95	1,147	0,146

2.2 Remplacements de traversées de cours d'eau le long du pipeline à convertir

Les remplacements des traversées de cours d'eau de la rivière Assiniboine au Manitoba et des rivières Madawaska et Rideau au nord de l'Ontario ont été évalués dans l'EES. Toutefois, d'autres considérations techniques ont entraîné la révision du tracé de la traversée en tranchée de la rivière Assiniboine ainsi que du tracé et de l'empreinte pour les forages directionnels horizontaux des rivières Madawaska et Rideau. Ces tracés et empreintes révisés ont été évalués dans la documentation additionnelle sur les sols, la flore, la faune ainsi que le poisson et l'habitat du poisson, à la section 4 de la présente documentation additionnelle.

2.3 Optimisation du tracé du pipeline

L'optimisation du tracé du pipeline désigne les modifications apportées au tracé d'origine évalué dans l'EES en raison des études techniques et environnementales effectuées par la suite ainsi que des commentaires reçus pendant les journées portes ouvertes, de la consultation des organismes de réglementation et de la mobilisation des collectivités autochtones. La discussion sur l'optimisation du tracé suit le format de l'EES.

2.3.1 Alberta

Il n'y a pas de modifications au tracé du pipeline visée par la demande soumise en Alberta.

2.3.2 Saskatchewan et Manitoba – Latéral de Cromer

La longueur totale du tracé qui a été évalué dans l'EES était de 59,6 km. Le tracé soumis a fait l'objet de révisions et le tracé du pipeline mesure désormais 1,7 km de moins en raison de l'optimisation. Le tracé du pipeline se termine désormais au point SO 30 09 28 W1M plutôt qu'au point NO 20 09 28 W1M indiqué dans l'EES (voir l'EES, volume 1, section 4.7.1). La zone de perturbation potentielle totale passe de 256,2 ha à 248,7 ha. Le tableau 2-3 résume cette modification.

Tableau 2-3 Déviations du tracé supérieurs à 250 m par rapport au tracé soumis dans l'application suite à son optimisation

Emplacement	Description	Commentaires
SO 30 09 28-W1M à SO 20 09 28 W1M	Le tracé a été raccourci pour se terminer à la station de pompage de Cromer au point SO 30 09 28 W1M.	Dans le cadre de l'optimisation du tracé, le pipeline se termine à la station de pompage de Cromer. Le raccordement du système de pipeline au latéral de Cromer situé à la station de pompage de Cromer relève de la responsabilité de l'expéditeur.

2.3.3 Est de l'Ontario

2.3.3.1 Révision et optimisation du tracé

Le tracé du pipeline dans l'est de l'Ontario mesure environ 2kilomètres de plus que le tracé soumis qui a été évalué dans l'EES. L'augmentation de la longueur découle du changement du lieu de franchissement de la frontière Ontario/Québec le long de la section Alexandria et de plusieurs modifications mineures du tracé le long des sections Iroquois et Alexandria. Le changement apporté à la section Alexandria permet que la traversée de la rivière Ottawa se trouve à côté de l'infrastructure existante et permet une perturbation minimale après la construction. La longueur totale du tracé du pipeline dans l'est de l'Ontario est désormais de 106,1 km, alors que le tracé soumis qui a été évalué dans l'EES mesurait 104 km (voir la figure 2-1). L'augmentation de la longueur d'environ 2 km entraîne une augmentation de la zone de perturbation, qui passe d'environ 623,9 ha à 636,2 ha ainsi que l'ajout de trois traversées de cours d'eau supplémentaires.

De plus, plusieurs modifications mineures du tracé ont été apportées à la suite de conceptions techniques supplémentaires, de considérations relatives à la construction et de commentaires des propriétaires concernés. Toutes ces modifications mineures du tracé se trouvent dans un rayon de 50 mètres du tracé évalué dans l'EES.

Pour finir, un exercice a été effectué pour réduire l'aire de travail temporaire et les exigences permanentes relatives à la servitude dans les zones où le pipeline d'Énergie Est se trouve en parallèle des infrastructures existantes de TransCanada. Pour environ 14,6 km du tracé du pipeline, on empruntera jusqu'à 10 m d'espace sur l'emprise du pipeline existant de TransCanada, ce qui permettra de réduire l'empreinte générale de l'emprise du pipeline d'Énergie Est et de diminuer la perturbation environnementale à ces endroits.

Les effets de l'augmentation de la longueur du nouveau pipeline dans l'est de l'Ontario sont évalués dans le volume 9, sections 3 et 4 de la présente documentation additionnelle.

Tableau 2-4 Déviations du tracé à plus de 250 m du tracé soumis

Numéro de la modification du tracé	Emplacement	Description	Commentaires
1	Section Alexandria : Du nord de la rivière Rigaud (45° 29' 35.75" N, 74° 24' 18.86" O) traversant le tracé du pipeline; puis au nord pendant 2,85 km et traversant la frontière Ontario/Québec (45° 30' 53.62" N, 74° 23' 47.16" O)	Changement du tracé du pipeline pour qu'il corresponde au franchissement de la frontière Ontario/Québec dans le cadre de l'optimisation du tracé et que la rivière Ottawa soit franchie près de l'infrastructure existante.	La longueur du tracé a augmenté d'environ 2 kilomètres mais suit un corridorde pipeline existant.

2.3.4 Québec

Cette section décrit les résultats de l'optimisation du tracé qui a été effectuée par Énergie Est pour le tracé du pipeline du réseau principal et les latéraux au Québec. La structure de la description fournie ci-dessous est similaire à celle présentée dans la description des alternatives de tracé présentée dans le volume 1, section 4 de l'EES d'octobre 2014.

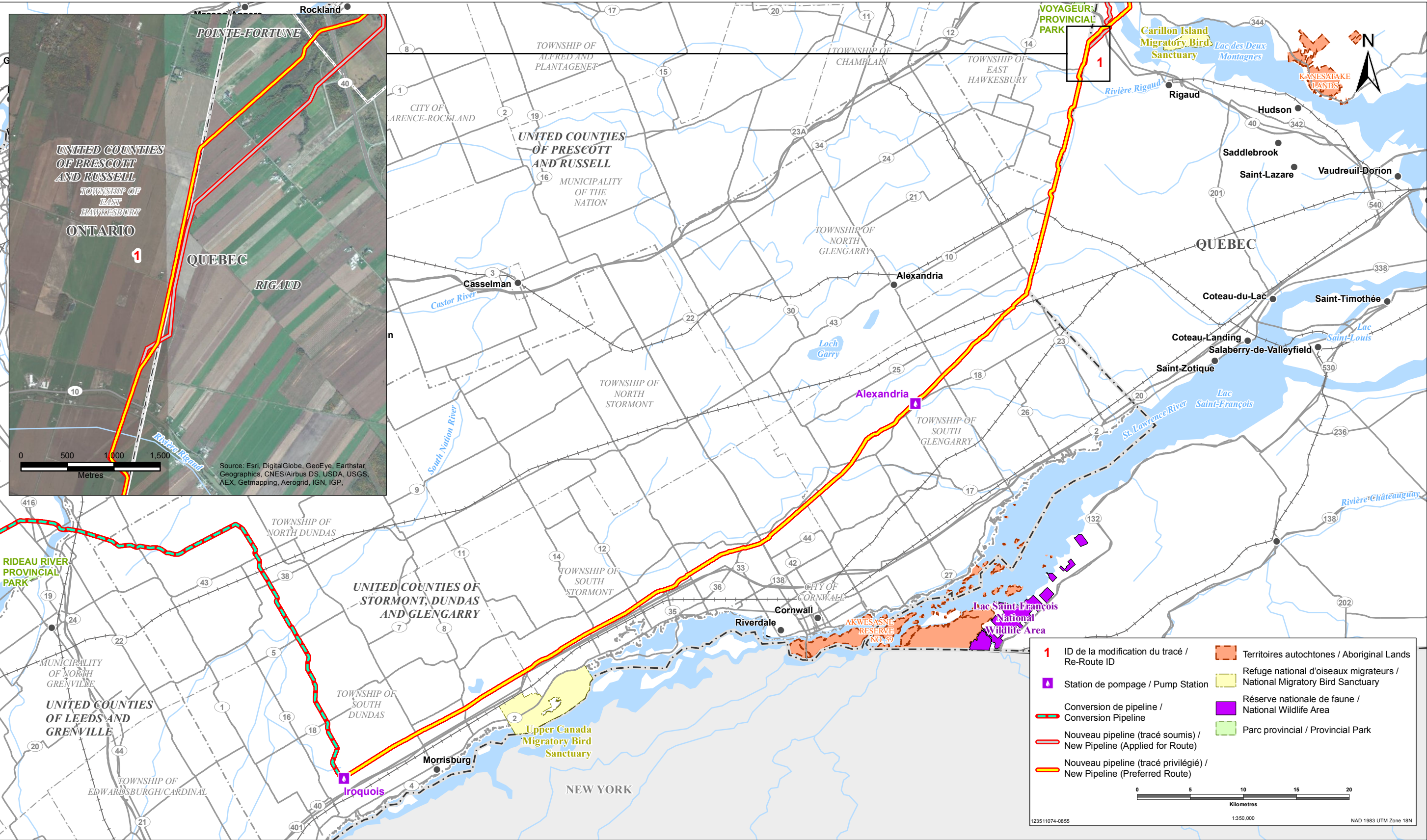
Le tracé du Québec a été optimisé entre le moment où les données ont été arrêtées aux fins de dépôt du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 et le dépôt de la présente documentation additionnelle. Pendant cette période, 57 modifications du tracé de plus de 50 mètres de large¹ ont été apportées pour tenir compte des considérations techniques, socioenvironnementales et terrestres. Les modifications représentent au total une longueur d'optimisation d'environ 192 km. Les différences de longueur entre le tracé du pipeline et le tracé soumis pour le Québec sont indiquées dans le tableau 2-5. Il faut également noter que, si la longueur totale du tracé est d'environ 713,2 km, la longueur de l'emprise est inférieure (environ 688 km) étant donné que deux ensembles de pipelines partagent la même emprise sur une longueur d'environ 25 km entre Cacouna et Saint-Antonin.

Tableau 2-5 Variation de la longueur* des tronçons et des latéraux entre le tracé du pipeline et le tracé soumis au Québec

Composante du tracé	Tronçon 1 Frontière Ontario/Québec à Lévis	Tronçon 2 Lévis à la frontière Québec/Nouveau- Brunswick	Latéral de Montréal	Latéral de Lévis	Total
Janvier 2014	369 km	324,5 km	17,2 km	10,1 km	720,8 km
Septembre 2014	361,1 km	328,3 km	16,3 km	7,5 km	713,2 km
Variation de la longueur :	- 7,9 km	+ 3,8 km	-0,9 km	-2,6 km	-7,6 km
REMARQUE :					
* Les longueurs du tracé ont été estimées d'après les données géographiques prévues par le système de coordonnées de Québec Lambert.					

Dans les sections suivantes, le tracé du pipeline est comparé au tracé soumis. Chaque modification individuelle observée entre les deux tracés a été définie comme la longueur du segment le plus long qui pourrait être dessiné perpendiculairement dans cette déviation, de la ligne médiane du tracé soumis au point d'intersection avec la ligne médiane du tracé du pipeline. L'ampleur de chaque modification du tracé a ensuite été classée dans l'une des trois catégories de déviation suivantes : 1) 50 à 100 m; 2) 100 à 250 m; et 3) plus de 250 m. Toute modification du tracé entraînant une déviation de moins de 50 mètres de la ligne médiane a été considérée comme mineure et a été exclue de la portée de la présente analyse. La plupart de ces modifications mineures découlent en général d'ajustements de la courbe du pipeline, du repositionnement du tracé au plus proche des limites administratives ou physiques et du respect des zones de protection des cours d'eau.

¹ Voir la méthode de calcul décrite dans le paragraphe suivant.



PROJET OLÉODUC ÉNERGIE EST / ENERGY EAST PIPELINE PROJECT

**Nouveau tracé du pipeline dans l'est de l'Ontario par rapport au tracé soumis dans le cadre de l'EES le 31 octobre 2014 /
Ontario East New Build Pipeline Route Compared to the Applied for Route Filed with the ESA on October 31, 2014**



Source: Données sur le projet fournies par TransCanada Pipelines Limited. Données de base fournies par les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec. /
Sources: Project data provided by TransCanada Pipelines Limited. Base data provided by the Governments of Canada, Ontario, and Québec.

Avis de non-responsabilité: Cette carte est présentée à des fins d'illustration seulement à l'appui de ce projet de Stantec; toutes les questions doivent être dirigées à l'organisme émetteur. /
Disclaimer: This map is for illustrative purposes to support this Stantec project; questions can be directed to the issuing agency.

PRÉPARÉ PAR / PREPARED BY
Stantec

PRÉPARÉ POUR / PREPARED FOR
TransCanada
IN BUSINESS TOGETHER

FIGURE NO:
2-1

Date de modification: 12/2015 Par: By: mmeeking

2.3.4.1 Optimisation du tracé – Tronçon 1 - Frontière Ontario/Québec à Lévis

SECTION DE LA FRONTIÈRE ONTARIO/QUÉBEC À MASCOUCHE

La longueur totale des modifications du tracé entraînant des déviations à plus de 50 mètres du tracé soumis dans la section de la frontière Ontario/Québec à Mascouche représente environ 36,6 km. Les modifications du tracé découlant des discussions qui ont eu lieu avec les propriétaires représentent la majorité des modifications observées (tableau 2-6). La modification du tracé la plus importante pour cette section se trouve à Sainte-Anne-des-Plaines où un tronçon mesurant environ 11,6 km de long et entraînant une déviation à plus de 250 mètres du tracé soumis (voir la modification du tracé n° 6 dans le tableau 2-6). L'emplacement approximatif des modifications du tracé de cette section est indiqué à la figure 2-2.

Tableau 2-6 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de la frontière Ontario/Québec à Mascouche)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
1	45° 30' 54" N	45° 31' 42" N	> 250 m	Le tracé a été modifié vers le nord et traverse le terrain d'un propriétaire qui l'a demandé.	La modification du tracé résulte principalement de discussions avec les propriétaires, dont l'un a demandé que le tracé traverse sa propriété.
	74° 23' 47" O	74° 22' 21" O			
2	45° 31' 42" N	45° 34' 16" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé à environ 2,3 km au sud de la rivière Ottawa à un endroit où les rives sont plus proches l'une de l'autre.	Exigences en matière de constructibilité. Le tracé a été conçu pour permettre une éventuelle traversée sans tranchée (autre qu'un FDH) ou excavation au même endroit.
	74° 22' 21" O	74° 20' 57" O			
3	45° 38' 14" N	45° 38' 40" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé vers le nord, plus près de l'autoroute 50.	À la suite de discussions avec la municipalité régionale de comté (MRC) d'Argenteuil et la municipalité de Lachute, cette modification du tracé permet d'éviter un prolongement éventuel d'un chemin de fer ainsi que de réduire les effets sur le développement d'un parc industriel.
	74° 18' 57" O	74° 15' 9" O			

Tableau 2-6 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de la frontière Ontario/Québec à Mascouche)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
4	45° 40' 55" N	45° 40' 31" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé davantage au sud de l'autoroute 50, tout en le laissant le plus près possible d'une route publique existante avant de le faire rejoindre le tracé soumis.	Discussions avec les propriétaires. La modification du tracé permet d'éviter une toute petite érablière où une cabane à sucre est exploitée aux fins de consommation familiale.
	74° 8' 1" O	74° 6' 52" O			
5	45° 42' 8" N	45° 42' 47" N	50 à 100 m	Le tracé a été déplacé de quelques mètres vers le sud, jusqu'à l'autoroute 15, et légèrement à l'est après le franchissement de l'autoroute.	Le tracé du pipeline a été modifié de façon à rester en dehors de la servitude du pipeline Trans-Nord et en raison d'autres considérations techniques.
	73° 58' 7" O	73° 57' 51" O			
6	45° 45' 7" N	45° 48' 11" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé d'environ 1 km vers le nord sur environ 11,6 km dans un secteur principalement occupé par des terres boisées.	Les discussions avec les propriétaires et l'UPA ont entraîné une modification du tracé du pipeline touchant principalement des cultures spécialisées et des zones boisées. Des discussions sont en cours avec les propriétaires, la municipalité et les administrations régionales.
	73° 55' 24" O	73° 48' 6" O			
7	45° 47' 46" N	45° 47' 35" N	50 à 100 m	Le tracé a été légèrement dévié vers l'est sur une courte distance.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec le propriétaire concerné et pour d'autres considérations techniques. Des discussions sont en cours avec le propriétaire.
	73° 41' 51" O	73° 41' 12" O			

**Tableau 2-6 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014
 découlant des optimisations du tracé (section de la frontière
 Ontario/Québec à Mascouche)**

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
8	45° 47' 22" N	45° 48' 11" N	> 250 m	Le tracé a été dévié d'environ 350 m vers le sud, dans un secteur qui comprend désormais une bande boisée d'un kilomètre.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires concernés relativement à des cultures spécialisées. Des discussions sont en cours avec les propriétaires.
	73° 40' 28" O	73° 39' 1" O			
9	45° 46' 48" N	45° 46' 53" N	> 250 m	Le tracé a été dévié vers le sud pour qu'il soit principalement adjacent aux limites de lots plutôt qu'il passe le long de la route publique.	Le tracé a été modifié en fonction de l'emplacement optimisé éventuel de la station de pompage de Mascouche et du projet de développement d'Hydro-Québec. L'emplacement de la station de pompage reste à confirmer.
	73° 32' 41" O	73° 31' 36" O			

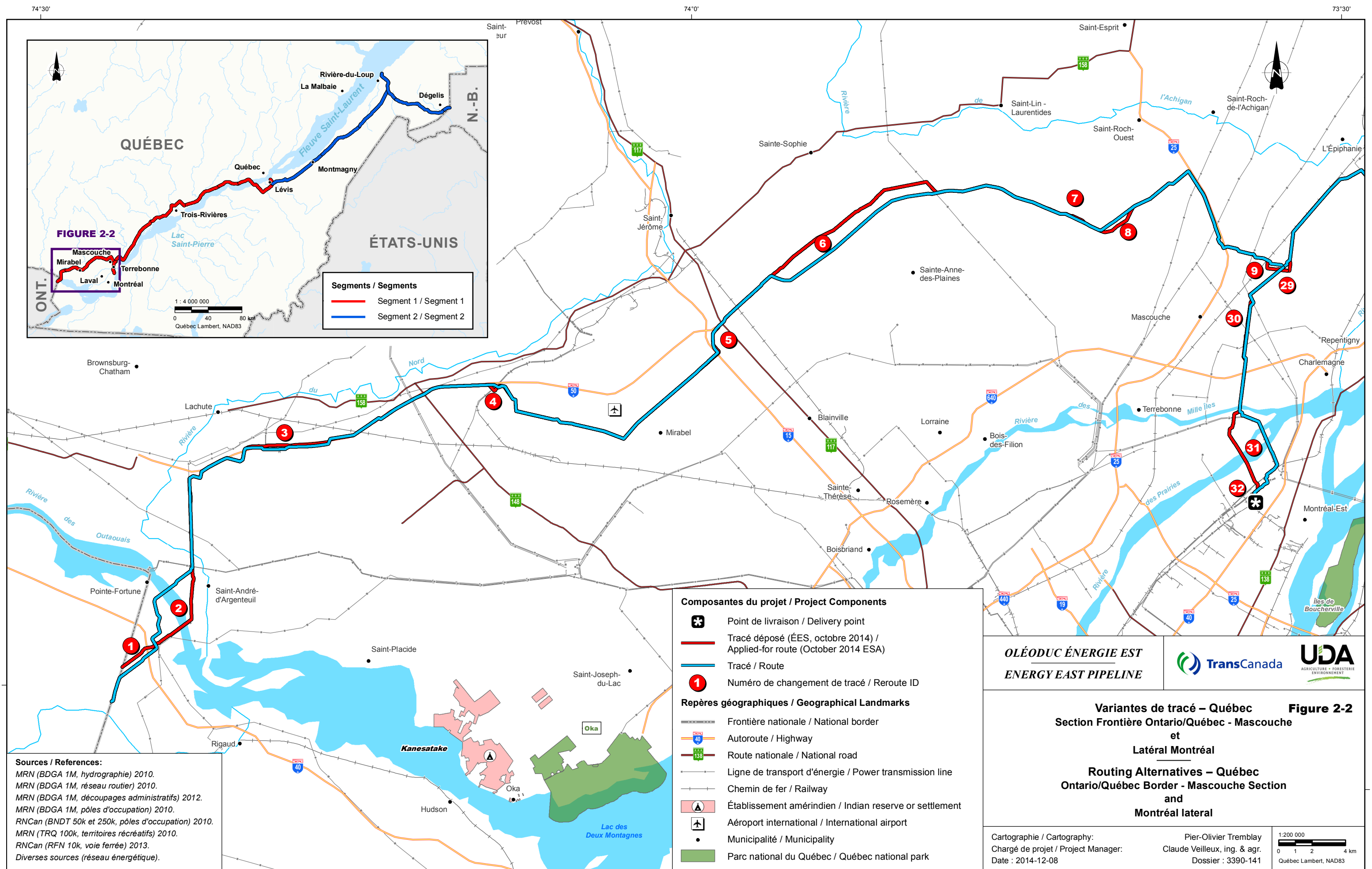


FIGURE 2-2

**Variantes de tracé – Québec
Section Frontière Ontario/Québec - Mascouche
et
Latéral Montréal
Routing Alternatives – Québec
Ontario/Québec Border - Mascouche Section
and
Montréal lateral**

Sources / References:
 MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
 MRN (BDGA 1M, réseau routier) 2010.
 MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
 MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
 RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
 MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.
 RNCan (RFN 10k, voie ferrée) 2013.
 Diverses sources (réseau énergétique).

Composantes du projet / Project Components

- Point de livraison / Delivery point
- Tracé déposé (ÉES, octobre 2014) / Applied-for route (October 2014 ESA)
- Tracé / Route
- Numéro de changement de tracé / Reroute ID

Repères géographiques / Geographical Landmarks

- Frontière nationale / National border
- Autoroute / Highway
- Route nationale / National road
- Ligne de transport d'énergie / Power transmission line
- Chemin de fer / Railway
- Établissement amérindien / Indian reserve or settlement
- Aéroport international / International airport
- Municipalité / Municipality
- Parc national du Québec / Québec national park

**OLÉODUC ÉNERGIE EST
ENERGY EAST PIPELINE**

TransCanada

UDA
AGRICULTURE • FORÊSTERIE
ENVIRONNEMENT

Cartographie / Cartography: Pier-Olivier Tremblay
 Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.
 Date : 2014-12-08 Dossier : 3390-141

1:200 000
 0 1 2 4 km
 Québec Lambert, NAD83

SECTION DE MASCOUCHE À LÉVIS (SAINT-NICOLAS)

Dans la section de Mascouche à Lévis (Saint-Nicolas), quatorze (14) déviations du tracé à plus de 50 mètres du tracé soumis ont été élaborées (tableau 2-7). Neuf (9) de ces modifications du tracé résultent directement de discussions avec les propriétaires, notamment les quatre (4) déviations les plus importantes (>250 m) observées pour cette section du tracé. L'emplacement approximatif des modifications du tracé de cette section est indiqué à la figure 2-2, à la figure 2-3 et à la figure 2-4.

Tableau 2-7 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de Mascouche à Lévis [Saint-Nicolas])

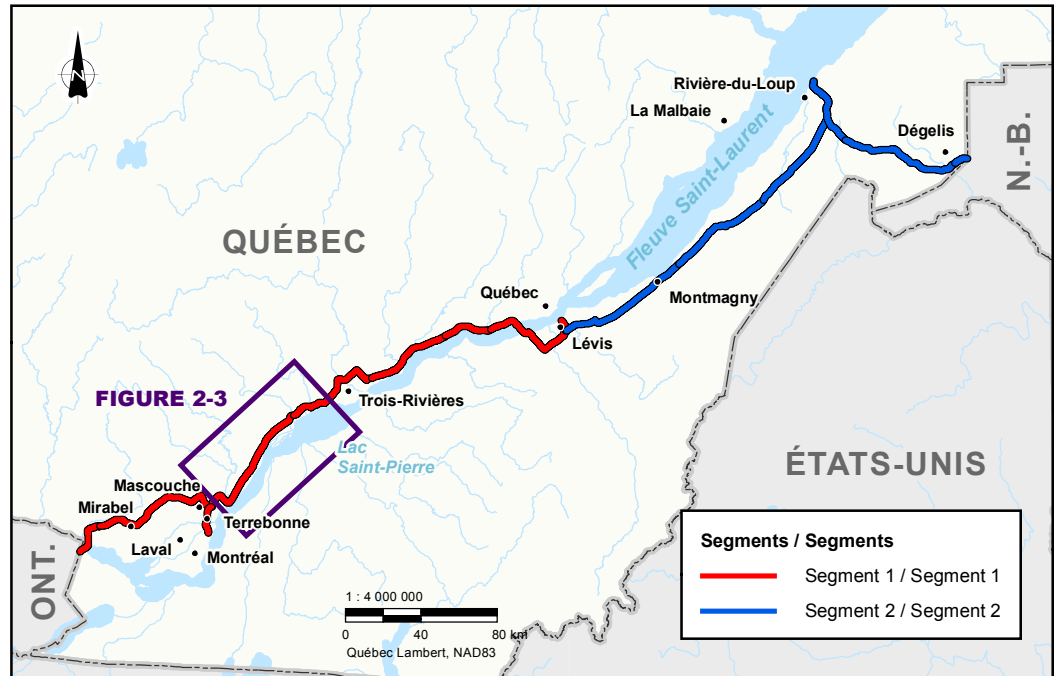
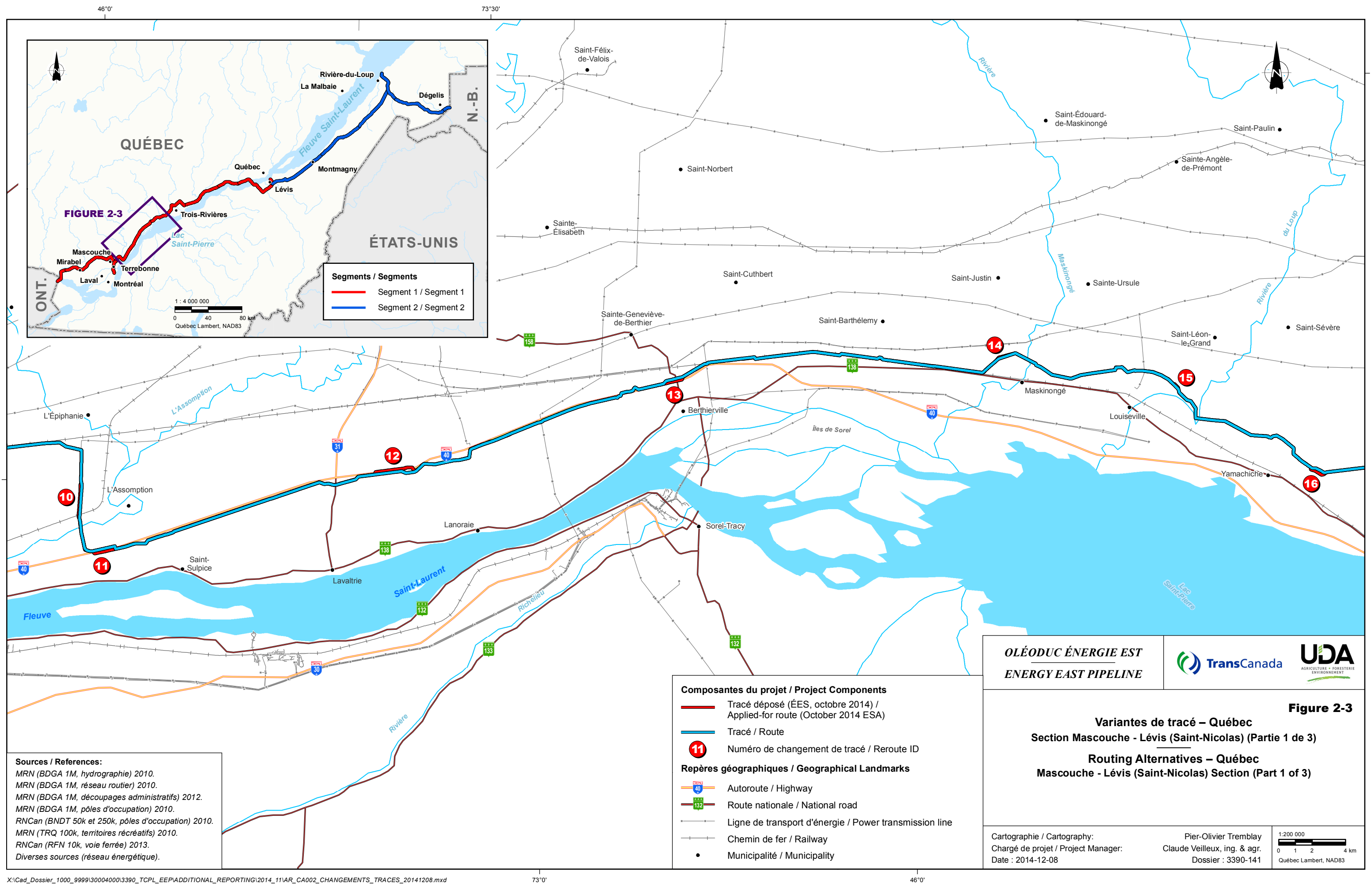
Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
10	45° 49' 10" N	45° 48' 21" N	50 à 100 m	Le tracé a été déplacé vers l'ouest, quelques mètres après la ligne électrique afin d'être adjacent à la limite d'un lot.	Le tracé a été dévié pour satisfaire deux propriétaires de lots adjacents.
	73° 27' 30" O	73° 26' 24" O			
11	45° 47' 56" N	45° 48' 30" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé au sud de l'autoroute 40 pour qu'il soit adjacent au gazoduc TQM.	Le tracé a été dévié pour éviter les lots qui sont considérés de valeur par la municipalité de L'Assomption dans le cadre du développement industriel et pour qu'ils soient adjacents au gazoduc TQM sur un plus long tronçon.
	73° 24' 52" O	73° 24' 14" O			
12	45° 56' 13" N	45° 57' 17" N	> 250 m	Le tracé a été dévié au nord de l'autoroute 40 afin de l'éloigné d'une exploitation de canneberges.	Des discussions ont lieu avec les propriétaires du secteur pour éviter la proximité avec une exploitation de canneberges.
	73° 18' 26" O	73° 17' 14" O			
13	46° 4' 59" N	46° 5' 37" N	100 à 250 m	Le tracé a été dévié d'environ 100 mètres vers le sud pour qu'il soit adjacent à l'autoroute 40.	Le tracé a été modifié pour le rapprocher de l'autoroute 40 et pour éviter de passer au milieu d'un lot que la municipalité de Berthierville a prévu utiliser dans le cadre d'un projet de développement futur. Des discussions avec la municipalité sont en cours quant au projet de reconfiguration d'un échangeur d'autoroute.
	73° 12' 13" O	73° 11' 50" O			

Tableau 2-7 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de Mascouche à Lévis [Saint-Nicolas])

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
14	46° 13' 14" N	46° 13' 53" N	50 à 100 m	Le tracé a été légèrement déplacé vers l'est sur une portion d'un kilomètre.	Le tracé a été modifié pour améliorer la traversée des cours d'eau.
	73° 2' 17" O	73° 1' 55" O			
15	46° 16' 52" N	46° 16' 52" N	50 à 100 m	Le tracé a été légèrement déplacé vers le nord sur une portion de 500 mètres.	À la suite des discussions avec les propriétaires, le tracé a été dévié pour éviter une zone où la construction future d'une maison est prévue.
	72° 55' 47" O	72° 55' 26" O			
16	46° 18' 11" N	46° 18' 26" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé d'un kilomètre vers le sud sur des terres agricoles.	Le tracé a été dévié pour rester en dehors d'une servitude existante d'Hydro-Québec. Des discussions sont en cours avec les propriétaires et avec Hydro-Québec.
	72° 48' 33" O	72° 47' 51" O			
17	46° 20' 8" N	46° 20' 55" N	> 250 m	Le tracé a été dévié vers le sud pour qu'il demeure à une distance sécuritaire du cours d'eau tout en restant aligné aux limites de lots.	Le tracé a été dévié pour éviter la proximité d'un cours d'eau adjacent à la suite des discussions avec les propriétaires.
	72° 46' 6" O	72° 45' 2" O			
18	46° 28' 35" N	46° 28' 38" N	50 à 100 m	Le tracé a été très légèrement dévié vers le nord sur une portion d'environ 300 mètres.	Discussions avec les propriétaires. Le tracé a été dévié pour améliorer l'emplacement de l'emprise du projet en le rendant adjacent aux limites d'un lot.
	72° 20' 2" O	72° 19' 49" O			
19	46° 35' 2" N	46° 35' 12" N	100 à 250 m	L'axe du tracé a été déplacé vers le nord afin que celui-ci demeure linéaire sur une plus longue distance.	Exigences en matière de constructibilité et d'espace de travail qui sont liées à l'emplacement des points d'entrée et de sortie pour la traversée par FDH de la rivière Sainte-Anne.
	72° 13' 17" O	72° 12' 44" O			

**Tableau 2-7 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014
 découlant des optimisations du tracé (section de Mascouche à Lévis
 [Saint-Nicolas])**

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
20	46° 41' 22" N	46° 41' 19" N	> 250 m	Le tracé a été dévié vers le sud au niveau de l'échangeur de l'autoroute 40 pour qu'il soit adjacent à l'autoroute plutôt qu'au gazoduc TQM.	Questions liées à la constructibilité et aux discussions avec les propriétaires. Le tracé a été dévié pour améliorer la distance entre le tracé et les bâtiments résidentiels et agricoles.
	71° 43' 39" O	71° 42' 21" O			
21	46° 42' 4" N	46° 42' 10" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé au sud du gazoduc TQM sur une portion d'environ 350 mètres.	Le tracé a été modifié pour fournir un espace de construction supplémentaire entre le gazoduc TQM et la rivière.
	71° 40' 15" O	71° 40' 2" O			
22	46° 43' 29" N	46° 43' 18" N	100 à 250 m	Le tracé a été dévié vers l'est, dans les mêmes limites de lots.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires concernant en particulier les zones boisées.
	71° 30' 52" O	71° 30' 28" O			
23	46° 41' 2" N	46° 41' 15" N	> 250 m	Le tracé a été dévié vers le sud pour se rapprocher des limites de lots et de la route.	Le tracé découle de discussions avec les propriétaires concernés.
	71° 27' 11" O	71° 25' 26" O			



- Composantes du projet / Project Components**
- Tracé déposé (ÉES, octobre 2014) / Applied-for route (October 2014 ESA)
 - Tracé / Route
 - 11 Numéro de changement de tracé / Reroute ID
- Repères géographiques / Geographical Landmarks**
- Autoroute / Highway
 - Route nationale / National road
 - Ligne de transport d'énergie / Power transmission line
 - Chemin de fer / Railway
 - Municipalité / Municipality

OLÉODUC ÉNERGIE EST
ENERGY EAST PIPELINE

TransCanada

UDA
AGRICULTURE • FORÊSTERIE
ENVIRONNEMENT

Figure 2-3

Variantes de tracé – Québec
Section Mascouche - Lévis (Saint-Nicolas) (Partie 1 de 3)

Routing Alternatives – Québec
Mascouche - Lévis (Saint-Nicolas) Section (Part 1 of 3)

Sources / References:

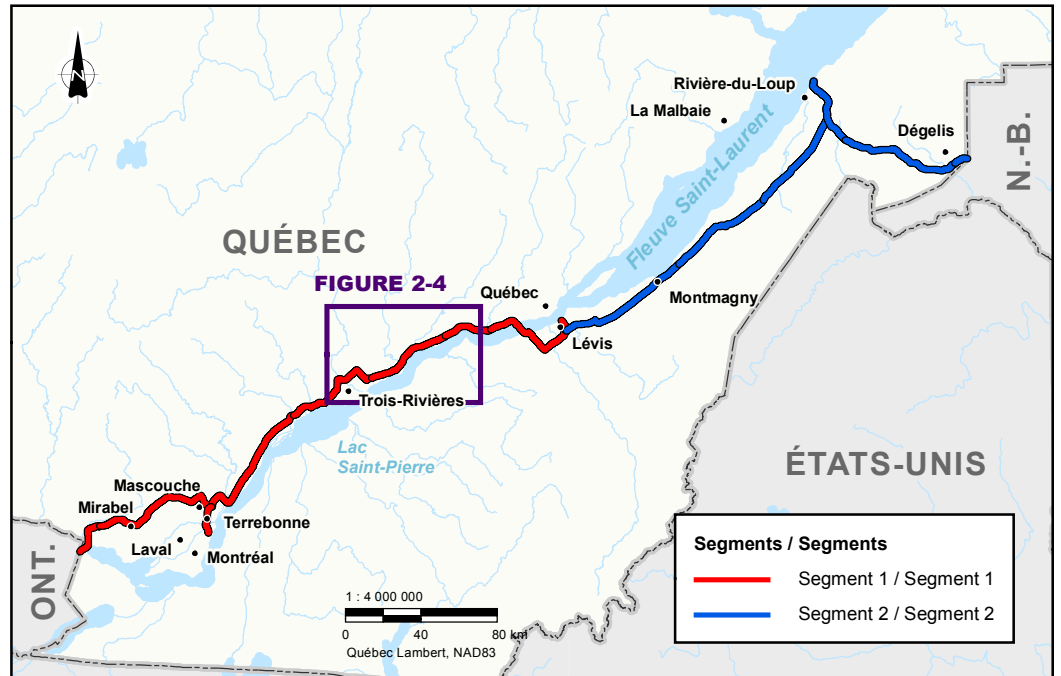
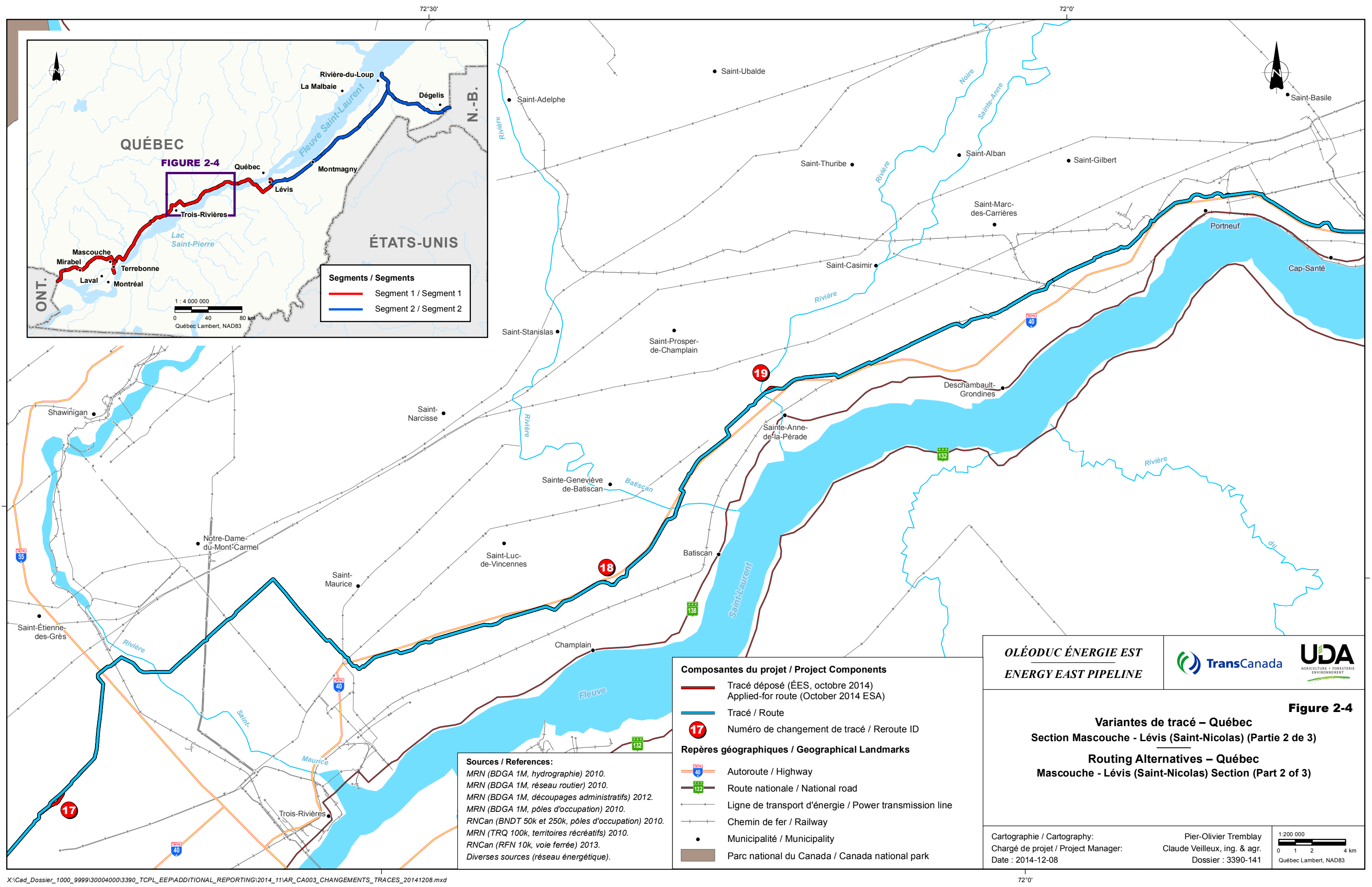
MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
 MRN (BDGA 1M, réseau routier) 2010.
 MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
 MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
 RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
 MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.
 RNCan (RFN 10k, voie ferrée) 2013.
 Diverses sources (réseau énergétique).

Cartographie / Cartography: Pier-Olivier Tremblay
 Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.
 Date : 2014-12-08 Dossier : 3390-141

1:200 000

0 1 2 4 km

Québec Lambert, NAD83



- Composantes du projet / Project Components**
- Tracé déposé (ÉES, octobre 2014)
Applied-for route (October 2014 ESA)
 - Tracé / Route
 - 17 Numéro de changement de tracé / Reroute ID
- Repères géographiques / Geographical Landmarks**
- 40 Autoroute / Highway
 - 132 Route nationale / National road
 - Ligne de transport d'énergie / Power transmission line
 - Chemin de fer / Railway
 - Municipalité / Municipality
 - Parc national du Canada / Canada national park

Sources / References:

- MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
- MRN (BDGA 1M, réseau routier) 2010.
- MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
- MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
- RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
- MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.
- RNCan (RFN 10k, voie ferrée) 2013.
- Diverses sources (réseau énergétique).

OLÉODUC ÉNERGIE EST
ENERGY EAST PIPELINE

TransCanada

UDA
AGRICULTURE • FORÊSTERIE
ENVIRONNEMENT

Figure 2-4

Variantes de tracé – Québec
Section Mascouche - Lévis (Saint-Nicolas) (Partie 2 de 3)

Routing Alternatives – Québec
Mascouche - Lévis (Saint-Nicolas) Section (Part 2 of 3)

Cartographie / Cartography:
Chargé de projet / Project Manager:
Date : 2014-12-08

Pier-Olivier Tremblay
Claude Veilleux, ing. & agr.
Dossier : 3390-141

1:200 000
0 1 2 4 km
Québec Lambert, NAD83

SECTION DE LÉVIS (SAINT-NICOLAS) AU LATÉRAL DE LÉVIS

Cinq (5) déviations du tracé à plus de 50 mètres du tracé soumis ont été élaborées pour la section de Lévis (Saint-Nicolas) au latéral de Lévis. Trois de ces modifications du tracé découlent de discussions avec les propriétaires alors que les deux autres modifications du tracé sont liées au déplacement de la station de pompage de Lévis (tableau 2-8). Il est important de noter que le nouvel emplacement possible de la station de pompage redéfinit le point représentant la fin du tronçon 1 (frontière Ontario/Québec à Lévis) et le départ du tronçon 2 (Lévis à la frontière Québec/Nouveau-Brunswick). Par conséquent, les modifications du tracé n° 26, 27 et 28 indiquées dans le tableau 2-8 se trouvant auparavant dans le tronçon 1 sont désormais considérées comme étant situées dans le tronçon 2. L'emplacement approximatif des modifications du tracé de cette section est indiqué à la figure 2-5.

Tableau 2-8 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de Lévis (Saint-Nicolas) au latéral de Lévis)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
24	46° 38' 59" N	46° 38' 40" N	50 à 100 m	Le tracé a été légèrement déplacé vers l'est sur moins d'un kilomètre.	Le tracé a été dévié pour augmenter la distance parcourue à travers les terres agricoles.
	71° 22' 10" O	71° 21' 41" O			
25	46° 37' 54" N	46° 36' 22" N	50 à 100 m	Le tracé a été déplacé vers l'est le long des limites de lots, où cela était possible.	Des discussions avec les propriétaires ont entraîné la modification du tracé de façon à ce qu'il soit adjacent aux limites de lots. Les considérations techniques ont permis de rendre le tracé plus linéaire(moins de courbes).
	71° 20' 48" O	71° 18' 29" O			
26	46° 42' 2" N	46° 42' 38" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé d'environ 200 mètres vers le nord, sur une portion de 2 kilomètres.	Le tracé a été modifié en fonction de l'emplacement optimisé éventuel de la station de pompage de Lévis. L'emplacement de la station de pompage doit encore être confirmé. Des discussions sont en cours avec les propriétaires.
	71° 9' 51" O	71° 8' 44" O			
27	46° 42' 57" N	46° 43' 55" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé d'environ 600 mètres vers le sud, dans l'axe de la rivière Etchemin et dans un milieu équivalent.	Cette modification découle de discussions avec les propriétaires. De plus, la modification a permis une réduction d'environ 300 mètres de la longueur du tracé.
	71° 8' 16" O	71° 6' 31" O			

Tableau 2-8 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de Lévis (Saint-Nicolas) au latéral de Lévis)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
28	46° 43' 56" N	46° 43' 56" N	> 250 m	Ce tronçon du tracé a été retiré.	Le tracé a été modifié en fonction de l'emplacement optimisé éventuel de la station de pompage de Lévis. L'emplacement de la station de pompage doit encore être confirmé. Des discussions sont en cours avec les propriétaires.
	71° 6' 18" O	71° 6' 16" O			

2.3.4.2 Latéraux du Québec

LATÉRAL DE MONTRÉAL

La première modification relative au latéral de Montréal a lieu au début du tracé là où celui-ci rejoint l'emplacement optimisé de la station de pompage de Mascouche (tableau 2-9, modification du tracé n° 29). La modification du tracé n° 30 tient compte de l'emplacement futur d'un parc industriel municipal ainsi que du développement actuel et futur de sablières sur une portion d'environ 3,8 km alors que la modification du tracé n° 31 est une alternative principale pour environ 6,4 km du tracé soumis. La dernière modification du tracé a été élaborée pour traiter la complexité de la traversée de la rivière Des Prairies ainsi que la présence de nombreux éléments sur l'île de Montréal (infrastructures électriques, services publics, propriétaire et questions liées à la propriété). L'emplacement approximatif des modifications du tracé de cette section est indiqué à la figure 2-2.

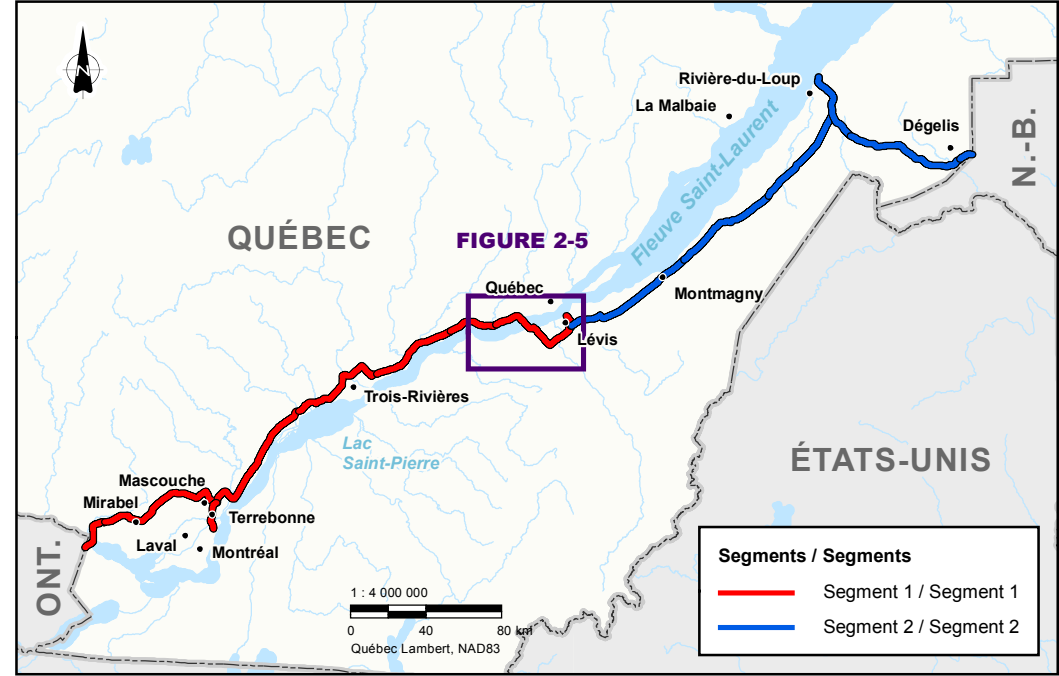
Tableau 2-9 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section du latéral de Montréal)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
29	45° 46' 30" N	45° 46' 31" N	> 250 m	Le tracé a été dévié vers le sud pour qu'il soit le plus près possible des limites de lots.	Le tracé a été modifié en fonction de l'emplacement optimisé éventuel de la station de pompage de Mascouche. L'emplacement de la station de pompage doit encore être confirmé.
	73° 31' 41" O	73° 32' 1" O			

Tableau 2-9 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section du latéral de Montréal)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
30	45° 45' 29" N	45° 43' 32" N	100 à 250 m	Le tracé a été légèrement déplacé vers l'ouest sur une portion de près de 4 kilomètres.	À la suite de discussions avec les propriétaires et la municipalité, le tracé a été modifié pour prendre en compte le développement des activités futures et actuelles de sablières et d'un parc industriel dans ce secteur.
	73° 33' 13" O	73° 33' 19" O			
31	45° 41' 52" N	45° 39' 24" N	> 250 m	Cette modification du tracé débute juste au sud de la rivière Mille-Îles. Au niveau de la rivière Des Prairies, le tracé se situe à environ 1,7 km à l'ouest du tracé soumis, dans l'axe de la rivière. Il rejoint le tracé soumis au sud du boulevard Maurice-Duplessis.	Le tracé a été modifié pour tenir compte de la complexité des questions liées à l'utilisation des terres sur l'île de Montréal (infrastructures industrielles, commerciales, résidentielles et électriques). Le tracé a également été élaboré pour franchir la rivière Des Prairies où des alternatives de traversée par FDH ou par tranchée à ciel ouvert sont possibles. Des discussions sont en cours avec les administrations régionales et municipales ainsi qu'avec d'autres parties prenantes.
	73° 33' 26" O	73° 32' 19" O			
32	45° 39' 17" N	45° 39' 3" N	100 à 250 m	Pour cette modification du tracé, la première moitié a été déplacée vers l'ouest et la deuxième vers l'est.	Le tracé a été modifié pour tenir compte de la complexité des questions liées à l'utilisation des terres dans le secteur (présence de bâtiments, infrastructures souterraines et activités industrielles). Des discussions sont en cours avec les propriétaires.
	73° 32' 29" O	73° 32' 27" O			

- Composantes du projet / Project Components**
- Point de livraison / Delivery point
 - Tracé déposé (ÉES, octobre 2014)
Applied-for route (October 2014 ESA)
 - Tracé / Route
 - Numéro de changement de tracé / Reroute ID
- Repères géographiques / Geographical Landmarks**
- Autoroute / Highway
 - Route nationale / National road
 - Ligne de transport d'énergie / Power transmission line
 - Chemin de fer / Railway
 - Aéroport international / International airport
 - Municipalité / Municipality



- Segments / Segments**
- Segment 1 / Segment 1
 - Segment 2 / Segment 2

Sources / References:
 MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
 MRN (BDGA 1M, réseau routier) 2010.
 MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
 MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
 RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
 MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.
 RNCan (RFN 10k, voie ferrée) 2013.
 Diverses sources (réseau énergétique).

OLÉODUC ÉNERGIE EST
ENERGY EAST PIPELINE

Variantes de tracé – Québec **Figure 2-5**
Sections Mascouche - Lévis (Saint-Nicolas) (partie 3 de 3),
Lévis (Saint-Nicolas) - Départ latéral Lévis
et Latéral Lévis

Routing Alternatives – Québec
Mascouche - Lévis (Saint-Nicolas) (part 3 of 3)
Lévis (Saint-Nicolas) - Lévis lateral starting point Sections
and Lévis lateral

Cartographie / Cartography: Pier-Olivier Tremblay
 Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.
 Date : 2014-12-08 Dossier : 3390-141

1:150 000
 0 0.75 1.5 3 km
 Québec Lambert, NAD83

LATÉRAL DE LÉVIS

La première des deux modifications du tracé relatives au latéral de Lévis découle de discussions qui ont eu lieu en particulier avec les représentants de la ville de Lévis et le groupe gérant le centre de ski de fond La Balade (tableau 2-10, modification du tracé n° 33). La deuxième modification du tracé (n° 34) représente le tracé sélectionné pour rejoindre l'emplacement optimisé du poste de mesurage et de livraison de Lévis. L'emplacement approximatif des modifications du tracé de cette section est indiqué à la figure 2-5.

Tableau 2-10 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section du latéral de Lévis)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
33	46° 44' 1" N	46° 44' 30" N	> 250 m	Le tracé a été dévié vers l'ouest entre le chemin de la rivière Etchemin et l'extrémité est du bassin d'eaux usées de la ville de Lévis.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les représentants du centre de ski de fond et de la ville de Lévis.
	71° 10' 53" O	71° 11' 25" O			
34	46° 44' 46" N	46° 45' 1" N	> 250 m	Le tracé a été dévié d'environ 400 mètres à l'ouest du tracé soumis, pour être relocalisé à environ 500 m suivant l'axe de l'autoroute 20.	Le tracé a été modifié en fonction de l'emplacement optimisé éventuel du poste de mesurage et de livraison de Lévis. L'emplacement du poste doit encore être confirmé.
	71° 11' 30" O	71° 12' 13" O			

2.3.4.3 Alternatives de tracé pour le tronçon 2 – Lévis à la frontière Québec/Nouveau-Brunswick

SECTION DE LÉVIS À CACOUNA

Vingt (20) déviations du tracé à plus de 50 mètres du tracé soumis ont été élaborées pour la section de Lévis à Cacouna. La plupart des modifications de cette section ont été apportées pour traiter les contraintes en matière de construction qui sont liées à la topographie, à la présence de lignes électriques et à la proximité de bâtiments et de cours d'eau. Onze (11) modifications du tracé découlent de discussions avec les propriétaires et les autres modifications du tracé consistent en des améliorations du tracé liées à l'acquisition de nouvelles données cadastrales ou à la prise en compte d'alternatives plus linéaires. L'emplacement approximatif des modifications du tracé de cette section est indiqué à la figure 2-6, , figure 2-7, et figure 2-8.

**Tableau 2-11 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014
découlant des optimisations du tracé (section de Lévis à Cacouna)**

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
35	46° 45' 26" N	46° 44' 60" N	50 à 100 m	Le tracé s'étend du sud du chemin de fer au sud de la Range North West, sur une portion d'un peu plus d'un kilomètre.	À la suite de discussions avec les propriétaires, le tracé a été modifié pour être adjacent à une route desservant la partie cultivée d'un lot et plus proche de la limite d'un autre lot.
	70° 58' 5" O	70° 57' 17" O			
36	46° 44' 36" N	46° 45' 13" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé vers le nord pour être adjacent aux lignes électriques existantes.	Discussions avec les propriétaires. Le tracé a été modifié pour être adjacent à une ligne électrique existante tout en réduisant le nombre de fois où il traverse ces infrastructures.
	70° 56' 43" O	70° 54' 44" O			
37	46° 49' 56" N	46° 50' 5" N	50 à 100 m	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une portion d'environ 450 mètres.	Le tracé a été modifié pour éviter un pylône électrique.
	70° 44' 17" O	70° 44' 0" O			
38	46° 53' 9" N	46° 55' 39" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé au nord des lignes électriques et placé de façon adjacente à celles-ci dans la mesure du possible.	Le tracé a été modifié pour traiter certaines préoccupations des propriétaires. Le tracé a également été modifié pour réduire le nombre de croisements de ligne électrique et pour atténuer les effets potentiels sur un potentiel projet futur.
	70° 38' 42" O	70° 34' 21" O			
39	46° 59' 9" N	46° 59' 35" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé vers le sud et placé de façon adjacente aux lignes électriques existantes.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires et d'une analyse des données d'arpentage et d'ingénierie.
	70° 28' 22" O	70° 27' 37" O			
40	47° 0' 17" N	47° 0' 16" N	50 à 100 m	Le tracé a été légèrement modifié vers l'est sur une courte portion.	Questions liées à la constructibilité, réduction des effets potentiels sur un cours d'eau.
	70° 26' 37" O	70° 26' 29" O			

Tableau 2-11 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de Lévis à Cacouna)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
41	47° 4' 31" N	47° 4' 57" N	> 250 m	La modification du tracé commence sur le côté est de la route 285 et se termine sur le côté est, sur une portion d'environ 1,4 kilomètre.	Les limites du tracé ont été modifiées pour tenir compte des répercussions sur un verger de pommiers et sur des cultures maraîchères.
	70° 20' 19" O	70° 19' 24" O			
42	47° 7' 55" N	47° 8' 14" N	100 à 250 m	Le tracé est maintenu sur le côté sud de la ligne électrique sur une portion plus longue et rejoint le tracé soumis une fois qu'il se trouve sur le côté est de la route du Lac des Trois Saumons.	Le tracé a été modifié pour éviter un cours d'eau le long de l'emprise du projet.
	70° 15' 0" O	70° 14' 44" O			
43	47° 11' 34" N	47° 11' 43" N	50 à 100 m	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une courte portion d'environ 300 mètres.	Questions liées à la constructibilité et topographie. Le tracé a été modifié pour éviter un talus le long de l'emprise du projet. Des discussions sont en cours avec les propriétaires.
	70° 10' 42" O	70° 10' 30" O			
44	47° 13' 1" N	47° 13' 7" N	> 250 m	Dans le secteur de la route du 5 ^e Range, le tracé a été déplacé d'environ 100 mètres vers le nord et le reste du tracé a également été déplacé vers le nord mais de façon plus importante (jusqu'à un kilomètre).	Questions liées à la constructibilité et discussions avec les propriétaires. Le tracé a été modifié vers le nord pour obtenir un espace suffisant entre la route et le cours d'eau. Cette modification découle également de discussions avec les propriétaires.
	70° 7' 41" O	70° 4' 29" O			
45	47° 13' 38" N	47° 13' 54" N	100 à 250 m	Le tracé a été dévié de 200 mètres vers le nord sur une portion d'environ 2 kilomètres.	Questions de constructibilité liées à la topographie. Le tracé a été modifié pour éviter un talus le long de l'emprise du projet.
	70° 3' 57" O	70° 2' 42" O			

**Tableau 2-11 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014
découlant des optimisations du tracé (section de Lévis à Cacouna)**

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
46	47° 13' 55" N	47° 13' 58" N	50 à 100 m	Le tracé a été modifié sur une courte distance d'environ 500 mètres.	Le tracé a été rendu plus linéaire pour des considérations techniques.
	70° 2' 30" O	70° 2' 5" O			
47	47° 21' 4" N	47° 26' 18" N	> 250 m	Le tracé modifié commence à environ 5,5 kilomètres à l'ouest de la route 287 et reste généralement adjacent aux limites de lots. Ensuite, à environ 3 kilomètres à l'est de la route 287, le tracé du pipeline a été déplacé vers le nord pour être adjacent aux limites de lot plutôt que de passer au sud de la route du 6 ^e Range. Le reste du tracé a été modifié pour être plus proche de la route du 6 ^e Range.	Le tracé a été modifié pour rester généralement adjacent aux limites de lot selon les nouvelles données cadastrales disponibles et à la suite de discussions avec les propriétaires.
	69° 48' 41" O	69° 42' 8" O			
48	47° 26' 24" N	47° 26' 48" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une portion d'environ un kilomètre.	Le tracé a été modifié pour rester généralement adjacent aux limites de lots.
	69° 41' 58" O	69° 41' 28" O			
49	47° 29' 9" N	47° 33' 0" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé de 300 mètres au nord du tracé soumis sur les trois premiers kilomètres. Le reste du tracé (environ 7 kilomètres) a été légèrement dévié vers l'ouest.	Le tracé a été modifié pour éviter un chalet, pour prendre en compte les contraintes liées à la topographie et pour être adjacent aux limites de lots.
	69° 37' 34" O	69° 32' 35" O			
50	47° 40' 57" N	47° 41' 35" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé vers l'ouest sur une portion d'environ un kilomètre.	Le tracé a été modifié pour éviter un talus le long de l'emprise du projet.
	69° 25' 8" O	69° 24' 41" O			
51	47° 44' 29" N	47° 44' 58" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé sur le côté nord d'une ligne électrique sur moins d'un kilomètre.	Le tracé a été déplacé pour rester du côté nord d'une ligne électrique.
	69° 22' 24" O	69° 22' 36" O			

Tableau 2-11 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de Lévis à Cacouna)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
52 ¹	47° 48' 11" N	47° 49' 29" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé vers le sud de chaque côté de la Route de l'Église Sud, sur une portion totale d'environ 2,5 kilomètres.	Discussions avec les propriétaires. Le tracé a été modifié pour augmenter la distance qui le sépare d'un chalet situé à proximité.
	69° 22' 26" O	69° 21' 54" O			
53 ¹	47° 50' 41" N	47° 52' 50" N	> 250 m	Le tracé entre la route Chemin Principal et la route Chemin des Pionniers a été déplacé vers le sud sur une portion d'environ 6,5 kilomètres. La déviation mesurée sur la première partie du tracé (2 km) fait environ 100 mètres alors que celle sur la 2 ^e partie (4,5 km) fait environ 300 à 400 mètres.	Le tracé a été éloigné de deux bâtiments résidentiels situés sur la route du 1 ^{er} Range. De plus, dans le secteur entre le chemin de l'Aulnière et le chemin de la Seigneurie, le tracé a été déplacé vers l'ouest pour satisfaire les propriétaires. Des discussions ont eu lieu avec tous les propriétaires concernés.
	69° 23' 13" O	69° 27' 14" O			
54 ¹	47° 54' 0" N	47° 54' 28" N	100 à 250 m	Le tracé a été déplacé vers le nord, plus près de l'autoroute 20, sur une portion d'environ un kilomètre.	À la suite de discussions avec les propriétaires, le tracé a été modifié pour être plus proche de l'autoroute 20 et des limites de lots.
	69° 28' 53" O	69° 28' 35" O			
REMARQUE :					
¹ Ce tracé modifié a un tronçon équivalent dans la section allant de Cacouna à la frontière Québec/Nouveau-Brunswick.					

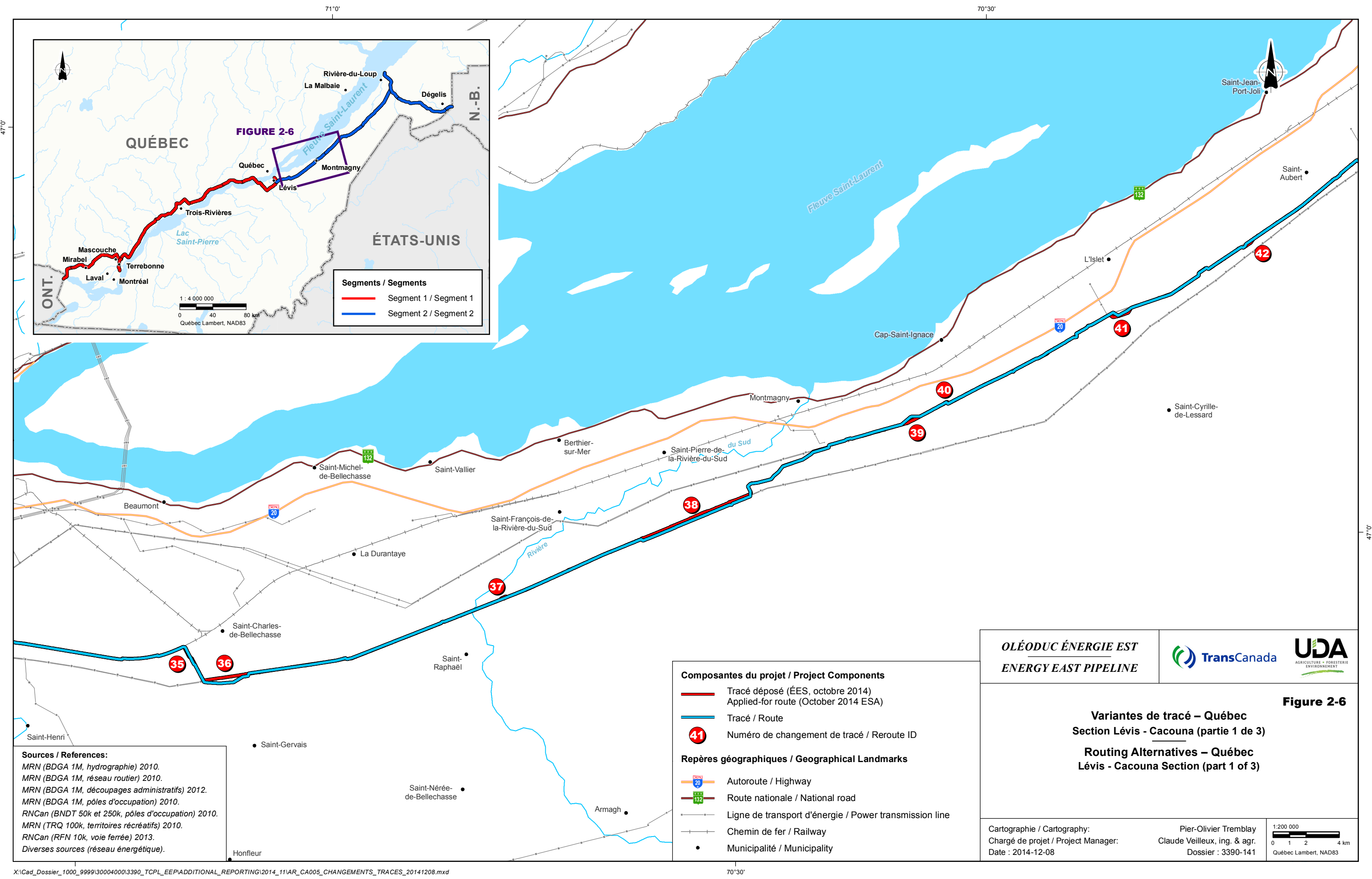


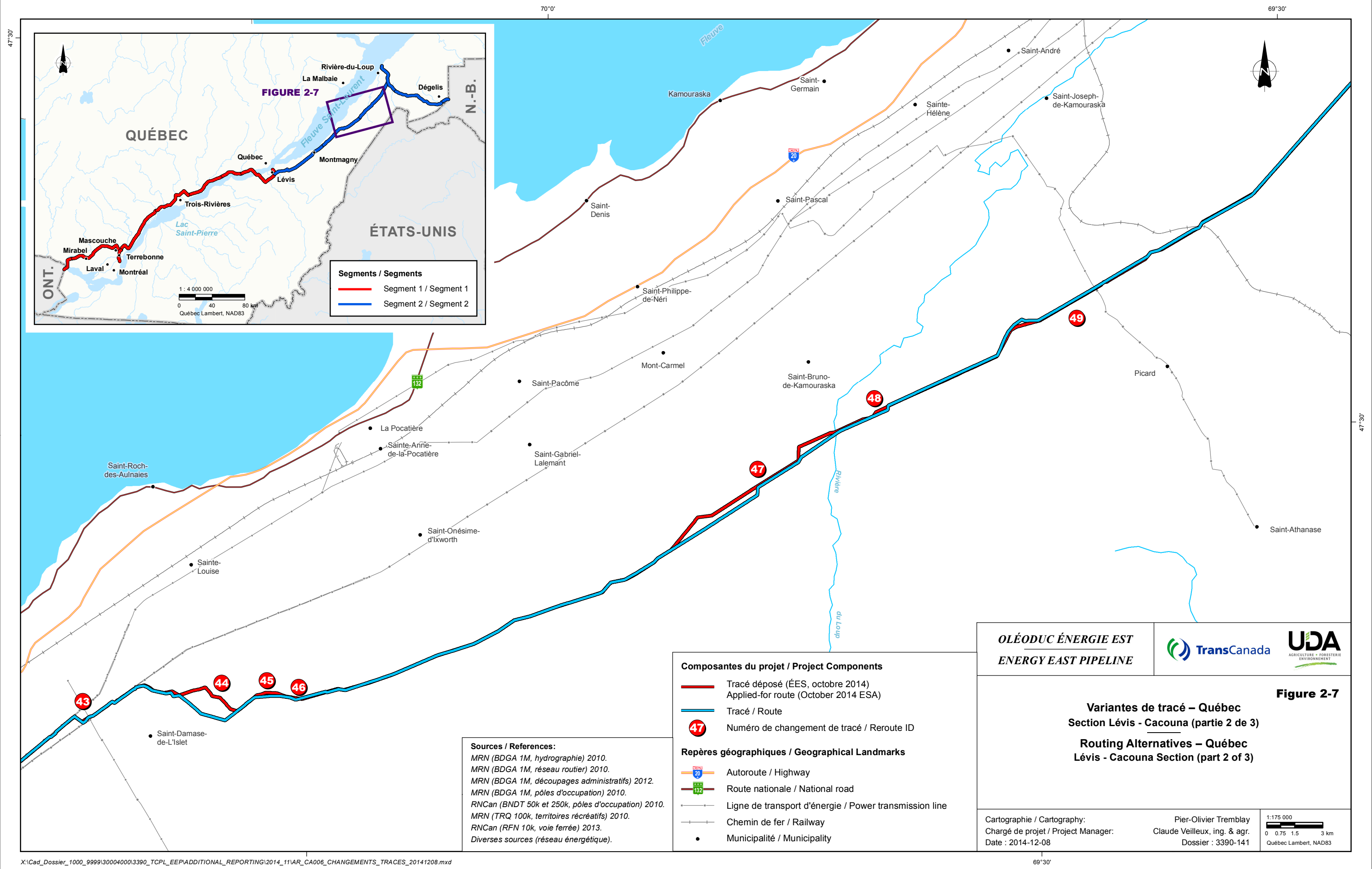
FIGURE 2-6

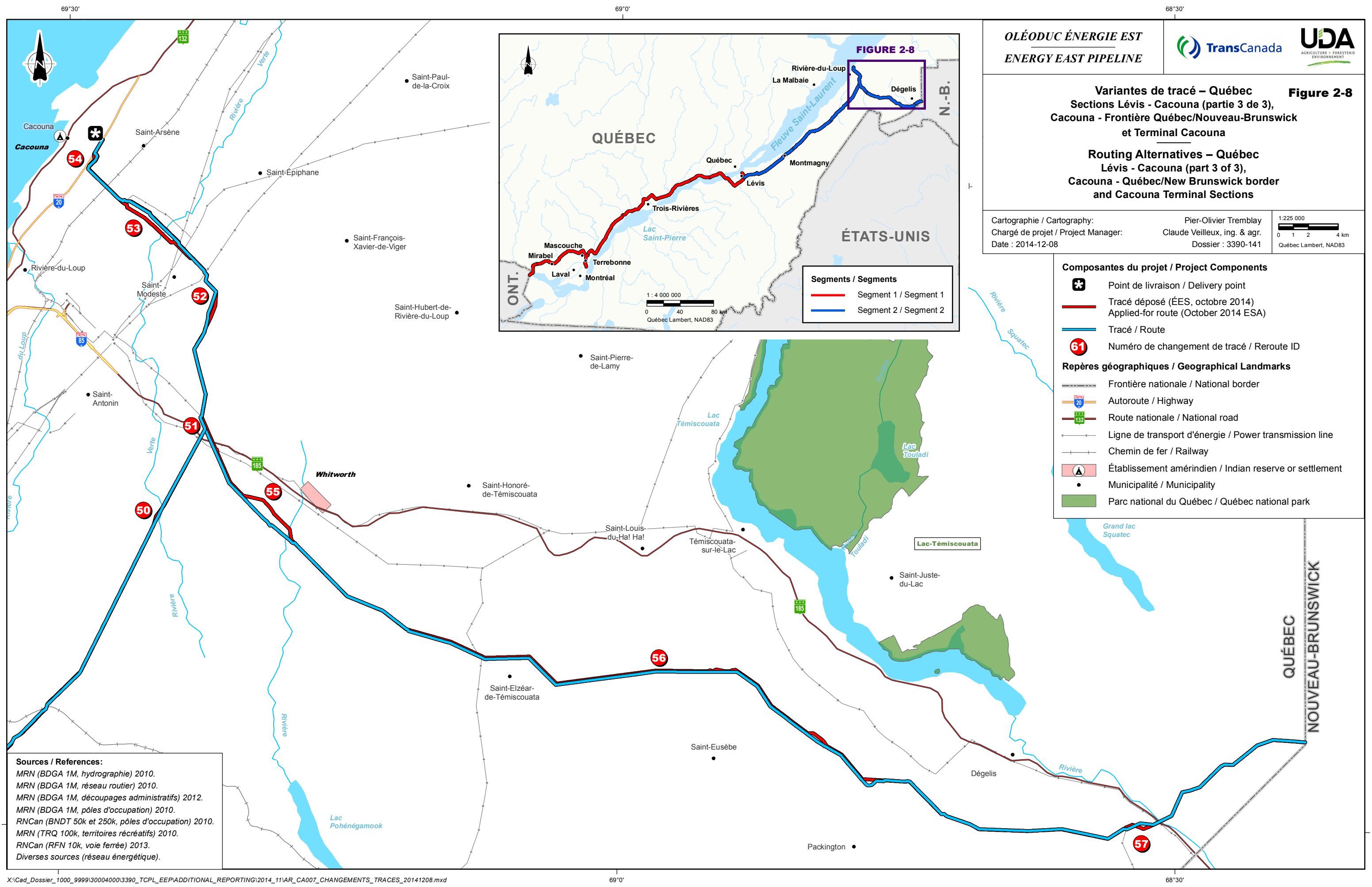
Segments / Segments
 — Segment 1 / Segment 1
 — Segment 2 / Segment 2

- Composantes du projet / Project Components**
- Tracé déposé (ÉES, octobre 2014)
Applied-for route (October 2014 ESA)
 - Tracé / Route
 - 41 Numéro de changement de tracé / Reroute ID
- Repères géographiques / Geographical Landmarks**
- Autoroute / Highway
 - Route nationale / National road
 - Ligne de transport d'énergie / Power transmission line
 - Chemin de fer / Railway
 - Municipalité / Municipality

Sources / References:
 MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
 MRN (BDGA 1M, réseau routier) 2010.
 MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
 MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
 RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
 MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.
 RNCan (RFN 10k, voie ferrée) 2013.
 Diverses sources (réseau énergétique).

OLÉODUC ÉNERGIE EST ENERGY EAST PIPELINE			
Figure 2-6 Variantes de tracé – Québec Section Lévis - Cacouna (partie 1 de 3) Routing Alternatives – Québec Lévis - Cacouna Section (part 1 of 3)			
Cartographie / Cartography: Chargé de projet / Project Manager: Date : 2014-12-08	Pier-Olivier Tremblay Claude Veilleux, ing. & agr. Dossier : 3390-141	1:200 000 0 1 2 4 km Québec Lambert, NAD83	





Variantes de tracé – Québec
Sections Lévis - Cacouna (partie 3 de 3),
Cacouna - Frontière Québec/Nouveau-Brunswick
et Terminal Cacouna

Figure 2-8

Routing Alternatives – Québec
Lévis - Cacouna (part 3 of 3),
Cacouna - Québec/New Brunswick border
and Cacouna Terminal Sections

Cartographie / Cartography: Pier-Olivier Tremblay
 Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.
 Date : 2014-12-08 Dossier : 3390-141

1:225 000
 0 1 2 4 km
 Québec Lambert, NAD83

- Composantes du projet / Project Components**
- Point de livraison / Delivery point
 - Tracé déposé (ÉES, octobre 2014)
Applied-for route (October 2014 ESA)
 - Tracé / Route
 - Numéro de changement de tracé / Reroute ID
- Repères géographiques / Geographical Landmarks**
- Frontière nationale / National border
 - Autoroute / Highway
 - Route nationale / National road
 - Ligne de transport d'énergie / Power transmission line
 - Chemin de fer / Railway
 - Établissement amérindien / Indian reserve or settlement
 - Municipalité / Municipality
 - Parc national du Québec / Québec national park

Sources / References:
 MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
 MRN (BDGA 1M, réseau routier) 2010.
 MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
 MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
 RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
 MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.
 RNCan (RFN 10k, voie ferrée) 2013.
 Diverses sources (réseau énergétique).

SECTION DE CACOUNA À LA FRONTIÈRE QUÉBEC/NOUVEAU-BRUNSWICK

Trois déviations positionnées à plus de 50 mètres du tracé soumis ont été élaborées pour la section de Cacouna à la frontière du Québec/Nouveau-Brunswick. Il faut noter que trois modifications du tracé sont communes aux sections de Lévis à Cacouna et de Cacouna à la frontière Québec/Nouveau-Brunswick où le pipeline est doublé (flux en direction du nord et en direction du sud). Par conséquent, ces trois modifications du tracé ne sont pas répétées dans le tableau 2-12. Elles correspondent aux modifications du tracé n° 52, 53 et 54 dans le tableau 2-11.

Les modifications du tracé enregistrées pour cette section découlent de la modification de l'emprise du projet sur le côté nord de la ligne électrique d'Hydro-Québec et dans le secteur de la centrale électrique de Dégelis (tableau 2-12). L'emplacement approximatif des modifications du tracé de cette section est indiqué à la figure 2-8.

Tableau 2-12 Déviations du tracé soumis dans le cadre de l'EES d'octobre 2014 découlant des optimisations du tracé (section de Cacouna à la frontière Québec/Nouveau-Brunswick)

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées de la modification du tracé		Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début (latitude et longitude)	Fin (latitude et longitude)			
55	47° 44' 29" N	47° 40' 23" N	> 250 m	La première moitié de cette déviation de 10 kilomètres a été déplacée pour être adjacente à la ligne électrique, sur son côté nord, alors que la deuxième moitié s'en éloigne de 600 à 850 mètres.	Le tracé a été modifié pour réduire le nombre de croisements de ligne électrique et pour atténuer les effets potentiels sur un potentiel projet futur.
	69° 22' 24" O	69° 17' 32" O			
56	47° 37' 16" N	47° 31' 54" N	> 250 m	Le tracé a été modifié pour rester du côté nord d'une ligne électrique sur une portion d'environ 37 kilomètres.	Le tracé a été modifié pour réduire le nombre de croisements de ligne électrique et pour atténuer les effets potentiels sur un potentiel projet futur.
	69° 11' 21" O	68° 45' 37" O			
57	47° 30' 9" N	47° 30' 18" N	> 250 m	Le tracé a été déplacé au nord de la ligne électrique sur les 700 premiers mètres avant de la franchir tout en s'approchant progressivement de la rivière Madawaska à partir du côté ouest.	Questions de constructibilité liées à la topographie. Le tracé a été modifié pour éviter un talus.
	68° 32' 44" O	68° 31' 9" O			

2.3.5 Nouveau-Brunswick

2.3.5.1 Révision et optimisation du tracé

La section suivante décrit les résultats de la révision et de l'optimisation du tracé qui ont été effectuées par Énergie Est pour le tracé du pipeline d'Énergie Est situé au Nouveau-Brunswick. Au total, le pipeline au Nouveau-Brunswick mesure 4 kilomètres de plus que le tracé soumis qui a été évalué dans l'EES. La structure de cette section suit la structure de la description des alternatives de tracé présentée dans le volume 1, section 4 de l'EES, et est axée sur les 23 déviations du tracé à plus de 50 mètres du tracé soumis.

SECTION DE LA FRONTIÈRE QUÉBEC/NOUVEAU-BRUNSWICK À GRAND-SAULT

Il y a six déviations à plus de 50 mètres du tracé soumis entre la frontière Québec/Nouveau-Brunswick et Grand-Sault. Les modifications du tracé le long de cette section sont illustrées à la figure 2-9. Une déviation de 50 à 100 mètres du tracé a été élaborée à la fin du tracé, à Burgess Settlement, à la demande d'un propriétaire (tableau 2-13).

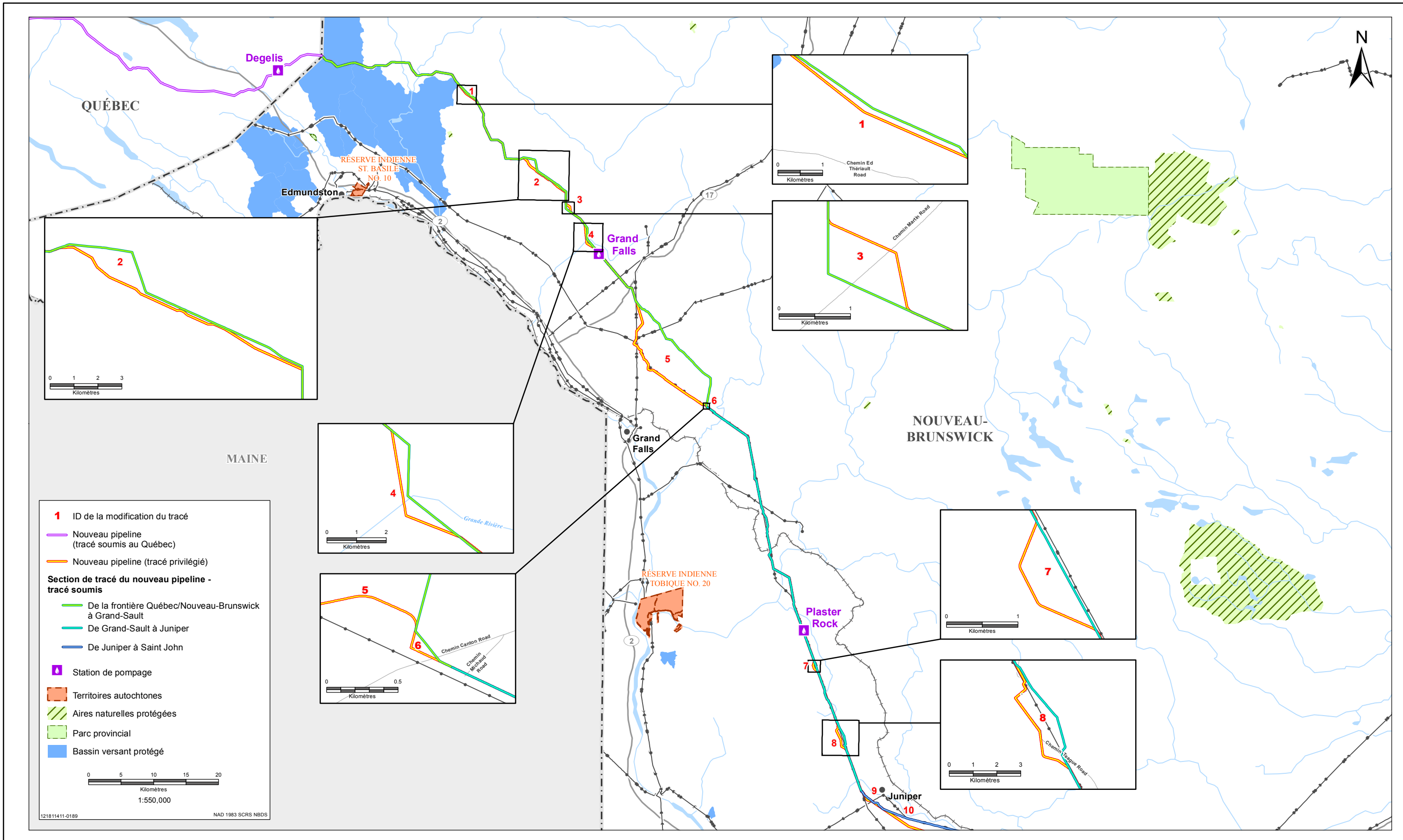
Tableau 2-13 Déviations du tracé à 50 à 100 mètres du tracé soumis pour la section de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick à Grand-Sault

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées des points de départ et de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
6	47° 4' 50.67" N 67° 35' 14.71" O 47° 4' 43.76" N 67° 35' 9.16" O Burgess Settlement à la route Canton	Courte déviation vers le sud (285 mètres), entraînant une augmentation de 45 mètres de la longueur du tracé.	Demande du propriétaire de déplacer le pipeline hors de sa propriété.

Une modification du tracé a été demandée par un propriétaire d'une terre industrielle en franche tenure qui souhaitait que le tracé soit déplacé vers le sud sur une terre de la Couronne située au sud du lac North Quisibis. Il en résulte un tracé parallèle au précédent avec un changement négligeable de la longueur totale et n'ayant pas d'effets supplémentaires sur les habitats spéciaux (tableau 2-14).

Tableau 2-14 Déviation du tracé à 100 à 250 mètres du tracé soumis pour la section de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick à Grand-Sault

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées des points de départ et de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
1	47° 31' 24.42" N 68° 6' 27.65" O 47° 29' 50.79" N 68° 3' 55.29" O Sud du lac North Quisibis	Le tracé a été déplacé vers le sud sur une terre de la Couronne, avec changement négligeable de la longueur totale.	Demande d'un propriétaire. Le tracé a été déplacé dans la mesure du possible. Il continue à éviter les bassins hydrographiques protégés, la forêt de conservation et la zone d'hivernage des cerfs.



PROJET OLÉODUC ÉNERGIE EST

Optimisation du tracé de la section de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick à Juniper, tracé privilégié par rapport au tracé soumis

Sources : données sur le projet fournies par TransCanada Pipelines Limited. Données de base fournies par les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick.

Avis de non-responsabilité : Cette carte est présentée à des fins d'illustration seulement à l'appui de ce projet de Stantec, toutes les questions doivent être dirigées à l'organisme émetteur.

PRÉPARÉ PAR
Stantec

PRÉPARÉ POUR
TransCanada
IN BUSINESS TOGETHER

FIGURE NO
2-9

Dernière modification : 15/01/2015 Par: mmoursaurety

Entre Quisbis Mountain et la fin de la section, il y a eu quatre déviations à plus de 250 mètres du tracé soumis, à la suite de demandes des propriétaires ou en raison de considérations techniques (tableau 2-15). La déviation la plus importante, d'une longueur total de 23 kilomètres, s'éloigne du tracé pour rejoindre une partie du tracé initial, qui suivait davantage la ligne de transmission de 345 kV jusqu'à Saint-André.

Tableau 2-15 Déviations du tracé à plus de 250 mètres du tracé soumis pour la section de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick à Grand-Sault

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées du point de départ ou de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
2	47° 25' 7.04" N 67° 58' 15.23" O 47° 22' 21.91" N 67° 52' 45.40" O Quisbis Mountain	Le tracé a été déplacé vers le sud sur une terre de la Couronne, ce qui a diminué la longueur du tracé.	Demande d'un propriétaire. Le tracé a été déplacé dans la mesure du possible, en suivant les routes et en évitant une érablière à sucre et la forêt de conservation ainsi que l'habitat des plantes rares sur des terres en franche tenure.
3	47° 21' 26.02" N 67° 52' 45.43" O 47° 20' 43.95" N 67° 52' 7.54" O Route Martin	Déviation du tracé vers le nord pour éviter le terrain d'un propriétaire opposé au fait que le tracé passe sur sa propriété.	Tracé légèrement plus court et pas de répercussions directes sur la forêt de conservation à proximité.
4	47° 19' 43.67" N 67° 50' 23.92" O 47° 17' 47.64" N 67° 49' 9.83" O Grande Rivière	Déviation à l'ouest de la traversée d'origine de la Grande Rivière, ce qui représente une augmentation de 180 mètres du tracé.	Tracé optimisé aux fins de faisabilité de la traversée par forage directionnel horizontal proposé à cet endroit.
5	47° 13' 19.97" N 67° 43' 54.17" O 47° 4' 51.53" N 67° 35' 14.48" O Saint-André	Déviation vers le sud permettant de longer en parallèle une infrastructure plus linéaire (routes et lignes de transmission électrique) malgré une augmentation de la longueur du tracé de 2 kilomètres.	Le tracé a été déplacé parallèlement à une infrastructure existante selon les objectifs principaux du tracé et pour éviter les zones d'hivernage des cerfs, les aires d'importance environnementale et les milieux humides riches en cèdres sur les terres en franche tenure. Comprend les optimisations du tracé visant à éviter les milieux humides et à améliorer les traversées de ruisseaux et de routes.

GRAND-SAULT À JUNIPER

Les deux déviations de la section de Grand-Sault à Juniper s'éloignent à moins de 250 mètres du tracé soumis et ont été élaborées pour des raisons environnementales et techniques (tableau 2-16). Les deux déviations permettent d'éloigner le tracé de la ligne de transmission électrique, ce qui entraîne l'augmentation de la longueur totale du tracé. Les modifications du tracé le long de cette section sont illustrées à la figure 2-9.

JUNIPER À L'EST DE SAINT JOHN

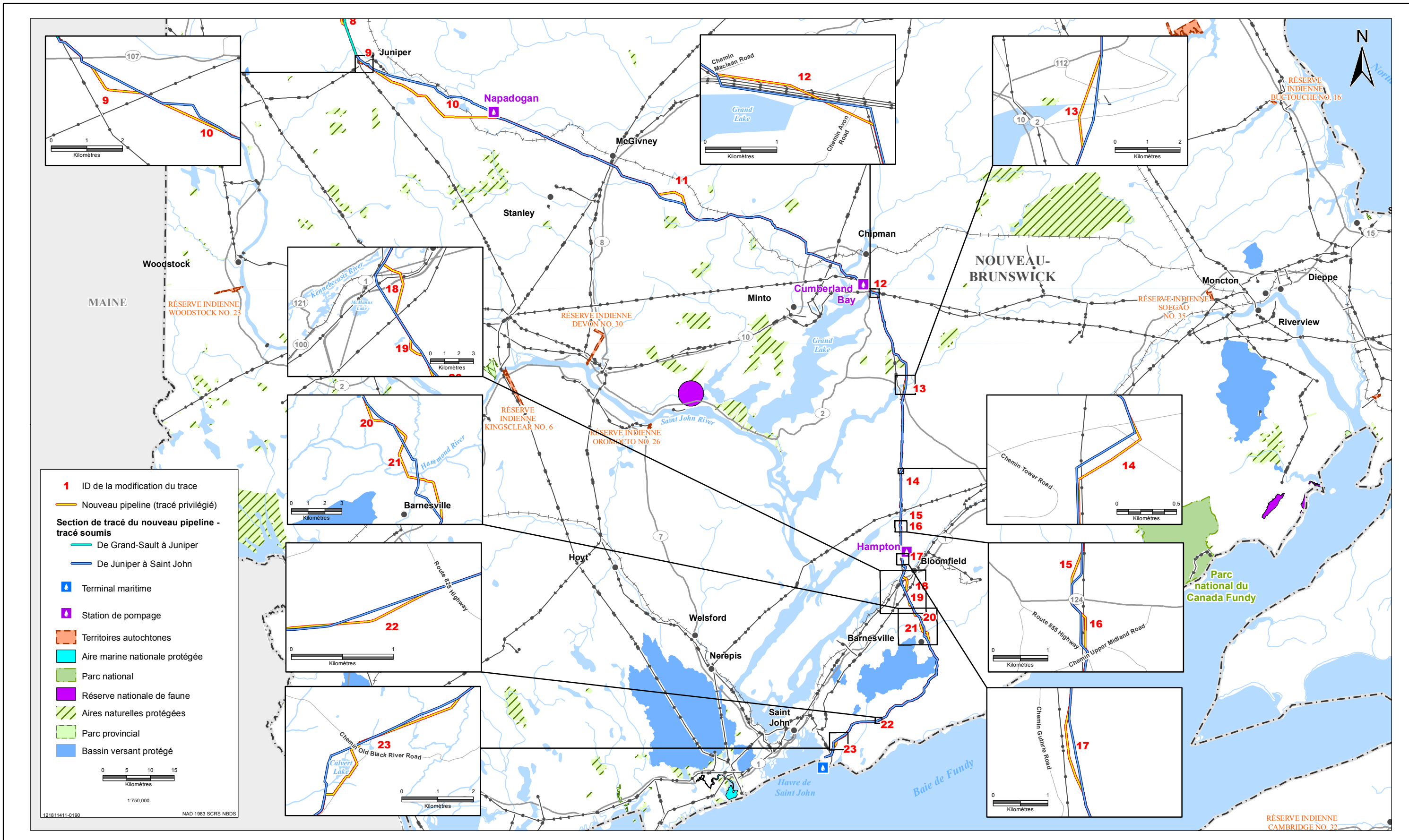
Il y a 15 déviations s'éloignant à plus de 50 mètres du tracé soumis entre Juniper et l'est de Saint John. Cinq de ces révisions du tracé se trouvent à 50 à 100 mètres du tracé soumis, tel qu'il est indiqué dans le tableau 2-17 ci-dessous. Trois déviations dans le secteur de Norton ont été élaborées à la demande d'un propriétaire et une déviation se trouve à la traversée de la rivière Black pour en améliorer la faisabilité. Les modifications du tracé le long de cette section sont illustrées à la figure 2-10.

Tableau 2-16 Déviations du tracé à plus de 250 mètres du tracé soumis pour la section de Grand-Sault à Juniper

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées du point de départ ou de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
7	46° 43' 44.11" N 67° 21' 48.43" O 46° 42' 54.57" N 67° 21' 21.45" O Terres industrielles en franche tenure, près du ruisseau Sluice Falls.	Le tracé a été déplacé au sud de la ligne de transmission électrique.	Le tracé a été déplacé pour éviter une grande zone de terres humides et en raison de préoccupations liées à la constructibilité.
8	46° 38' 45.63" N 67° 19' 2.27" O 46° 36' 24.80" N 67° 17' 49.75" O Terre de la Couronne près du ruisseau Little Teague, municipalité de Juniper.	Le tracé a été modifié pour passer à l'est de la ligne de transmission électrique, franchissant le ruisseau Little Teague plus en amont, ce qui fait augmenter la longueur totale du tracé d'environ 400 mètres.	Le tracé a été déplacé de façon à franchir le ruisseau Little Teague à un endroit où la constructibilité est meilleure. Le tracé suit les chemins forestiers existants dans la mesure de possible, ce qui réduit l'incidence sur la forêt de conservation.

Tableau 2-17 Déviations du tracé à 50 à 100 mètres du tracé soumis pour la section de Juniper à l'est de Saint John

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées du point de départ ou de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
14	45° 46' 9.26" N 65° 46' 58.41" O 45° 45' 49.51" N 65° 47' 11.92" O Scotch Settlement	Déviation à 80 mètres au sud-est.	Demande du propriétaire de déplacer le tracé en bordure de la propriété.
15	45° 40' 11.90" N 65° 47' 16.32" O 45° 39' 51.75" N 65° 47' 22.43" O Autoroute 124	Déviation vers l'ouest, tracé légèrement plus court.	Demande du propriétaire de placer le tracé hors de son terrain.
16	45° 39' 36.37" N 65° 47' 17.92" O 45° 39' 13.87" N 65° 47' 14.06" O Autoroute 855	Déviation vers le côté est en parallèle de la ligne de transmission électrique pour éviter de chevaucher la ligne de distribution électrique qui se trouve en parallèle de la ligne de transmission électrique, sur le côté ouest.	Pour éviter la ligne de distribution et un propriétaire supplémentaire. Franchit la ligne de transmission électrique plus tôt, pas de modification de la longueur ou des coûts de construction.
17	45° 36' 24.07" N 65° 47' 8.12" O 45° 35' 32.59" N 65° 47' 0.25" O Route Guthrie	Déviation vers l'ouest, plus près de la ligne de transmission et en bordure de la limite de la propriété.	Demande du propriétaire.
22	45° 17' 46.93" N 65° 50' 51.32" O 45° 17' 36.24" N 65° 51' 22.07" O Rivière Black	Déviation au sud de la traversée d'origine de la rivière Black.	Tracé optimisé aux fins de faisabilité de la traversée sans tranchée proposé à cet endroit.



PROJET OLÉODUC ÉNERGIE EST

Optimisation du tracé de Juniper à Saint John, tracé privilégié par rapport au tracé soumis

Sources : données sur le projet fournies par TransCanada Pipelines Limited. Données de base fournies par les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick.

Avis de non-responsabilité : Cette carte est présentée à des fins d'illustration seulement à l'appui de ce projet de Stantec; toutes les questions doivent être dirigées à l'organisme émetteur.

PRÉPARÉ PAR
 Stantec

PRÉPARÉ POUR
 TransCanada
 IN QUALITÉ DE CLIENT

FIGURE NO
2-10

Dernière modification : 15/01/2015 Par: mmonnaurety

Le tracé a été modifié au site de la traversée du ruisseau Coal pour améliorer la faisabilité de la traversée de cours d'eau sans tranchée (tableau 2-18).

Tableau 2-18 Déviations du tracé à 100 à 250 mètres du tracé soumis pour la section de Juniper à l'est de Saint John

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées du point de départ ou de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
12	46° 6' 19.81" N 65° 51' 48.76" O 46° 5' 56.82" N 65° 50' 37.21" O Ruisseau Coal	Le tracé a été modifié vers le nord, augmentant la longueur du profil sans tranchée (prévu) à travers le ruisseau Coal pour améliorer la faisabilité.	Le tracé a été modifié pour améliorer la faisabilité du FDH et éviter une section étroite entre les lignes de transmission électrique et le ruisseau Coal.

Il y a neuf déviations s'éloignant à plus de 250 mètres au sud de Juniper, la plupart basées sur des demandes de propriétaires, de parties prenantes et d'organismes de réglementation (tableau 2-19). Seule exception, la déviation la plus importante, d'une longueur totale de 31 km située près de Napadogan, qui éloigne le tracé d'une rivière à saumons sensible et du lac Miramichi (source d'eau pour les propriétaires de chalets).

Tableau 2-19 Déviations du tracé à plus de 250 mètres du tracé soumis pour la section de Juniper à l'est de Saint John

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées du point de départ ou de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
9	46° 32' 36.15" N 67° 15' 30.21" O 46° 32' 11.08" N 67° 14' 42.00" O Juniper	Le tracé a été déplacé vers l'ouest du tracé soumis pour éviter des terres agricoles.	Demande d'un propriétaire. Également en parallèle d'un chemin forestier.
10	46° 32' 2.81" N 67° 14' 26.00" O 46° 26' 8.56" N 66° 52' 52.82" O Napadogan	Modification majeure du tracé vers le sud pour améliorer la distance du bras sud situé au sud-ouest de la rivière Miramichi.	Le tracé a été modifié pour augmenter la zone tampon de la rivière à saumons de l'Atlantique qui est sensible, comme cela a été demandé par une partie prenante (Miramichi Salmon Association). Il a été demandé par plusieurs propriétaires d'éloigner le tracé de la source d'eau potable (lac Miramichi). Le tracé évite également une grande zone de terres humides au nord-est du lac Miramichi.

Tableau 2-19 Déviations du tracé à plus de 250 mètres du tracé soumis pour la section de Juniper à l'est de Saint John

Numéro de la modification du tracé	Coordonnées du point de départ ou de fin et emplacement du terrain	Description	Commentaires
11	46° 17' 28.50" N 66° 26' 34.01" O 46° 16' 11.39" N 66° 22' 2.73" O Bantalor	Le tracé a été déplacé vers le nord pour suivre les routes et éviter les zones de terres humides.	Le MRNNB a demandé de suivre les routes sur les terres de la Couronne. La modification permet d'augmenter la zone tampon qui sépare le tracé des aires naturelles protégées potentielles .
13	45° 56' 29.89" N 65° 46' 8.14" O 45° 54' 53.75" N 65° 46' 27.17" O Rivière Canaan	Autre traversée de la rivière Canaan à l'ouest de la traversée d'origine.	Le tracé a été modifié pour traiter les préoccupations des propriétaires au sud et au nord de l'emplacement de la traversée de la rivière Canaan.
18	45° 34' 3.93" N 65° 47' 2.50" O 45° 32' 8.91" N 65° 46' 34.77" O Tracé 1 à Passekeag	Le tracé a été modifié vers l'est pour éviter les terres des propriétaires ainsi que pour améliorer les croisements de chemin de fer et de rues.	Demande d'un propriétaire.
19	45° 31' 14.25" N 65° 46' 0.68" O 45° 30' 33.88" N 65° 45' 31.67" O Route Cumberland	Déviations vers l'ouest pour améliorer le talus et éviter de diviser la propriété en deux.	Demande d'un propriétaire.
20	45° 30' 14.80" N 65° 45' 20.86" O 45° 29' 29.94" N 65° 44' 37.02" O Titusville	Déviations vers l'ouest pour éviter une résidence.	Demande d'un propriétaire.
21	45° 29' 23.09" N 65° 44' 24.32" O 45° 26' 19.91" N 65° 42' 51.55" O Rivière Hammond, Titusville à Barnesville	La déviation traverse le tracé soumis à deux reprises et permet d'éviter un affluent de la rivière Hammond sur le côté nord.	Les déviations permettent d'éviter certaines propriétés et d'améliorer la faisabilité de la traversée sans tranchée proposé.
23	45° 16' 10.96" N 65° 56' 21.56" O 45° 14' 42.15" N 65° 58' 24.01" O Lac Calvert	Des déviations ont été élaborées au sud du lac Calvert le long de la route existante pour éviter certaines propriétés et zones de terres humides.	Plusieurs demandes ont été présentées par des propriétaires, le tracé suit un couloir plus linéaire (route) et permet d'éviter la zone d'affleurements rocheux connue à l'ouest du lac Calvert.