

## 2 DESCRIPTION DU PROJET

---

Depuis le dépôt de la demande d'application auprès de l'ONÉ en octobre 2014, du rapport supplémentaire n° 1 en janvier 2015 et du rapport supplémentaire n° 3 en juin 2015, des modifications ont été apportées aux composantes du projet à la suite d'autres travaux de conception, d'activités de consultation et de mobilisation, de considérations environnementales et du retrait du projet du terminal maritime d'Énergie Est à Cacouna.

La présente description du projet est une mise à jour des documents suivants qui ont été déposés précédemment :

- Évaluation environnementale et socioéconomique (ÉES), déposée le 30 octobre 2014. Voir la section 2 du volume 1. Dans le reste de cette section, il s'agira du volume 1 de l'ÉES. Le numéro de dépôt de l'ONÉ est le A4D9Q9.
- Section 2 du volume 9 de l'ÉES dans le volume 3 de l'annexe du rapport supplémentaire n° 1. Dans le reste de cette section, il s'agira du volume 9 de l'ÉES. Le numéro de dépôt de l'ONÉ est le A4G9X3.

Ces documents sont disponibles sur le [site Web de l'ONÉ concernant le Projet Énergie Est](#).

Les modifications au projet qui portent spécifiquement sur l'évaluation environnementale sont décrites dans la présente section. Pour une description détaillée des modifications apportées au projet et leur justification, voir le rapport supplémentaire n° 3, Mise à jour du projet et errata, Annexe 1 et 2 (déposé en juin 2015), le rapport supplémentaire n° 4, Annexe volume 1 (déposé en septembre 2015), le présent rapport supplémentaire n° 5, Annexe, volume 2 et la modification de la demande, volume 3. Une évaluation des effets mise à jour est fournie dans le cadre du présent addenda (ÉES, volume 13, partie B). Des modifications ont été apportées aux composantes du projet suivantes, par tronçon du pipeline :

- Segment du Québec
  - retrait du terminal maritime Cacouna Énergie Est
  - stations de pompage
  - poste de mesurage et de livraison de Lévis
  - chemins d'accès permanents aux installations
  - tracé du pipeline
- Tronçon du Nouveau-Brunswick
  - stations de pompage
  - complexe du terminal maritime de Saint John (y compris le terminal de réservoirs de Saint John et le terminal maritime Canaport Énergie Est)
  - routes d'accès permanentes aux installations

- tracé du pipeline
- navigation maritime dans la baie de Fundy

## **2.1 Québec**

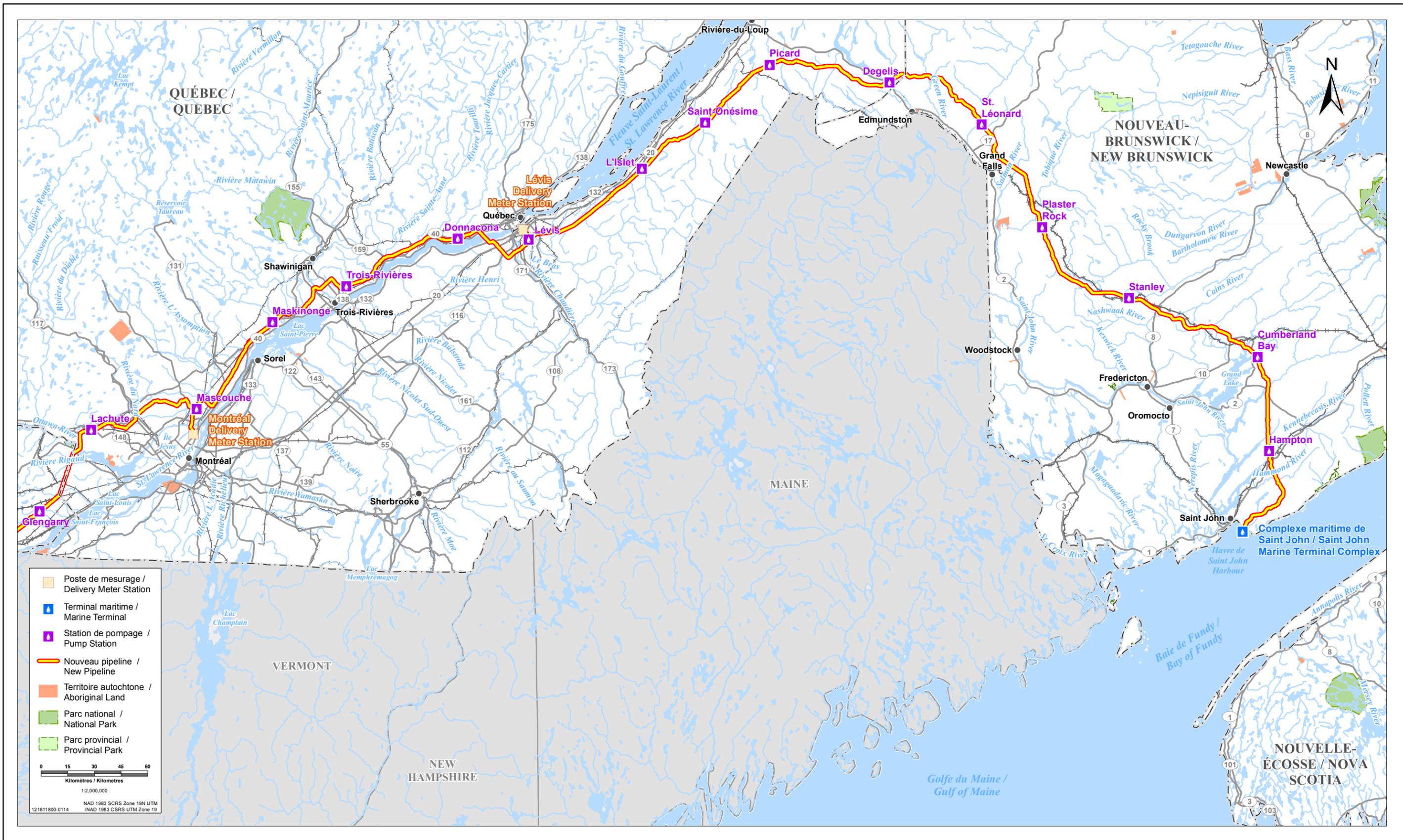
### **2.1.1 Retrait du terminal maritime Cacouna Énergie Est**

Tel que mentionné dans le rapport supplémentaire n° 2 (déposé en mars 2015) et dans la lettre d'avis d'Énergie Est à l'Office en date du 2 avril 2015, le terminal maritime Cacouna Énergie Est ne fait plus partie du projet. Le retrait du terminal maritime Cacouna Énergie Est du projet a entraîné le retrait du terminal de réservoirs de Cacouna, du pipeline d'interconnexion de Cacouna (du terminal de réservoirs au terminal maritime), de la station de pompage de Cacouna et des modifications de tracé dans l'axe Saint-Onésime/Picard. Pour obtenir une description du nouveau tracé dans l'axe Saint-Onésime/Picard, voir la section 2.1.5. Pour une description détaillée des modifications apportées aux composantes du projet et leur justification, plus précisément en raison du retrait du terminal maritime Cacouna Énergie Est, voir la Modification de la demande.

### **2.1.2 Stations de pompage**

Le nombre de stations de pompage au Québec est passé de 11 à 10 en raison du retrait du terminal maritime et des réservoirs de Cacouna. Pour consulter la liste des modifications relatives aux dimensions, aux emplacements et aux noms des stations de pompage du Québec, voir le tableau 2-1. Pour le segment du Québec et les emplacements modifiés des stations de pompage, voir la figure 2-1. Les principales pièces d'équipement nécessaires pour les stations de pompage du Québec n'ont pas été modifiées depuis le dépôt de l'ÉES.

Les emplacements, les dimensions et la conception des stations de pompage seront finalisés durant la phase de conception détaillée du projet.



PROJET OLÉODUC ÉNERGIE EST / ENERGY EAST PIPELINE PROJECT

**Aperçu des tronçons du Québec et du Nouveau-Brunswick /  
Overview of the Quebec and New Brunswick Segments**

Sources : 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 Quebec.

PRÉPARÉ PAR / PREPARED BY  
**Stantec**

PRÉPARÉ POUR / PREPARED FOR  
**TransCanada**

FIGURE NO. / FIGURE NO.  
**2-1**

Dernière modification: 16/07/2015 By: mmommsaerting



**Tableau 2-1 Modifications apportées aux stations de pompage – Québec**

Nom de la station de pompage	Emplacement décrit dans l'ÉES		Nouvel emplacement <sup>1</sup>		Superficie décrite dans l'ÉES (ha)	Nouvelle superficie (ha)
	Latitude du centroïde	Longitude du centroïde	Latitude du centroïde	Longitude du centroïde		
Lachute	45° 38' 22" N	74° 16' 40" O	45° 38' 22" N	74° 16' 38" O	9,0	9,9
Mascouche	45° 46' 36" N	73° 32' 5" O	45° 46' 34" N	73° 31' 42" O	9,0	9,9
Maskinongé	46° 14' 10" N	73° 0' 45" O	46° 14' 4" N	73° 0' 43" O	9,0	9,9
Trois-Rivières <sup>2</sup> (anciennement Saint-Maurice)	46° 26' 2" N	72° 29' 15" O	46° 26' 2" N	72° 29' 15" O	9,0	9,9
Donnacoona	46° 41' 38" N	71° 41' 0" O	46° 41' 38" N	71° 41' 0" O	9,0	9,9
Lévis	46° 41' 54" N	71° 9' 43" O	46° 42' 8" N	71° 9' 50" O	9,0	9,9
L'Islet <sup>2</sup> (anciennement Cap-Saint-Ignace)	47° 1' 57" N	70° 23' 44" O	47° 4' 16" N	70° 20' 24" O	9,0	9,9
Saint-Onésime <sup>2</sup> (anciennement Saint-Gabriel-Lalemant)	47° 20' 53" N	69° 48' 48" O	47° 18' 35" N	69° 52' 31" O	9,0	9,9
Picard <sup>2</sup> (anciennement Saint-Honoré-de-Témiscouata)	47° 38' 27" N	69° 14' 25" O	47° 36' 10" N	69° 23' 56" O	9,0	9,9
Dégelis	47° 31' 59" N	68° 28' 18" O	47° 30' 47" N	68° 30' 7" O	9,0	9,9

REMARQUES :

<sup>1</sup> Les emplacements sont sujets à changement en raison des évaluations techniques et environnementales des sites; des évaluations géotechniques; des engagements avec les Autochtones, les propriétaires fonciers et les parties prenantes; de l'acquisition des terrains et de la consultation avec les autorités réglementaires.

<sup>2</sup> Le nom a changé depuis le dépôt de l'ÉES.

### 2.1.3 Poste de mesurage et de livraison

La superficie du poste de mesurage et de livraison de Lévis a diminué, passant d'environ 1,7 ha à 1,2 ha. L'emplacement de ce poste a également changé sur la propriété de la raffinerie, pour s'établir à 46° 45' 1" N, 71° 12' 17" O.

Les principales pièces d'équipement nécessaires pour le poste de mesurage et de livraison de Lévis n'ont pas été modifiées depuis le dépôt de l'ÉES. L'emplacement, les dimensions et la conception du poste de mesurage et de livraison seront finalisés durant la phase de conception détaillée du projet.

### 2.1.4 Chemins d'accès permanents aux installations

Les chemins d'accès permanents n'ont pas été inclus dans l'ÉES pour le Québec, car aucune donnée précise n'était disponible au moment du dépôt.

Une emprise de 20 m de largeur est prévue pour les chemins d'accès permanents aux stations de pompage. Les longueurs et les superficies des chemins d'accès permanents sont présentées au tableau 2-2.

Les emplacements et les longueurs des chemins d'accès permanents aux installations seront finalisés durant la phase de conception détaillée du projet.

**Tableau 2-2 Longueurs et superficies des chemins d'accès permanents requis – Québec**

Station de pompage	Longueur (km)	Superficie (ha)
Lachute	0,36	0,73
Mascouche	0,05	0,09
Maskinongé	0,18	0,35
Trois-Rivières <sup>1</sup> (anciennement Saint-Maurice)	0,50	1,00
Donnacoona	0,13	0,26
Lévis	1,43	2,85
L'Islet <sup>1</sup> (anciennement Cap-Saint-Ignace)	1,19	2,39
Saint-Onésime <sup>1</sup> (anciennement Saint-Gabriel-Lalemant)	2,27	4,53
Picard <sup>1</sup> (anciennement Saint-Honoré-de-Témiscouata)	7,75	15,50
Dégelis	3,19	6,38
Total	17,05	34,08
REMARQUE :		
<sup>1</sup> Le nom a changé depuis le dépôt de l'ÉES.		

### 2.1.5 Tracé du pipeline

Le tracé a été modifié en raison des enquêtes techniques et environnementales supplémentaires, des commentaires reçus pendant les journées portes ouvertes, de la consultation des organismes de réglementation, des représentants municipaux et des propriétaires fonciers et du retrait du terminal maritime Cacouna Énergie Est.

Le tableau 2-3 présente le nouveau tracé du segment du Québec depuis le rapport supplémentaire n° 3, à partir de la frontière provinciale Ontario-Québec jusqu'à Lévis, et depuis le rapport supplémentaire n° 1, à partir de Lévis jusqu'à la frontière provinciale Québec-Nouveau-Brunswick. Les figures 2-2 à 2-8 présentent également un aperçu géographique de ces dernières modifications de tracé.

Cet addenda de l'ÉES comprend une évaluation des effets des nouveaux tracés depuis le rapport supplémentaire n° 1 (y compris le nouveau tracé entre la frontière provinciale Ontario-Québec et Lévis décrit dans le rapport supplémentaire n° 3). Pour obtenir la liste complète des modifications du tracé compris dans l'évaluation des effets de l'addenda de cette ÉES, reportez-vous au tableau 2-3 et au rapport supplémentaire n° 3, Mise à jour du projet et errata, Annexe 1-2 (déposé en juin 2015).

La catégorie de déviation dans le tableau 2-3 fait référence aux différences calculées dans les tracés comparés depuis le tracé de décembre 2014 pour la portion à partir de la frontière provinciale Ontario-Québec jusqu'à Lévis, et depuis le tracé de septembre 2014 pour la portion à partir de Lévis jusqu'à la frontière provinciale Québec-Nouveau-Brunswick. Chaque modification de tracé du pipeline est définie selon la plus longue distance perpendiculaire entre le tracé et la révision. Les catégories de déviation sont 1) 50 m à 100 m; 2) 100 m à 250 m; et 3) plus de 250 m. Les déviations de nouveaux tracés inférieures à 50 m sont considérées mineures et sont exclues de cette 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.

Depuis le tracé de décembre 2014 pour la portion allant de la frontière provinciale Ontario-Québec à Lévis et le tracé de septembre 2014 pour la portion allant de Lévis à la frontière provinciale Québec-Nouveau-Brunswick, le tracé du pipeline pour le segment du Québec a fait l'objet de 40 modifications, d'une longueur totale d'environ 69 km. Deux modifications de tracé sont liées aux pipelines latéraux (une pour le pipeline latéral de Montréal et une pour le pipeline latéral de Lévis). Aucune nouvelle modification du tracé du pipeline n'a présenté de déviation supérieure à 50 m dans les sections de Trois-Rivières et de Donnacona. Le réalignement Saint-Onésime/Picard (QC-111) est la plus longue révision du tracé du pipeline dans le segment du Québec. Cette modification du tracé est de presque 28 kilomètres (41 % des révisions totales du tracé).

En raison du retrait du terminal maritime Cacouna Énergie Est et des infrastructures connexes, ainsi que des plus récentes modifications du tracé du pipeline, la longueur totale du segment du Québec est passée de 720 km, comme l'indique l'ÉES, à 648 km.

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
Glengarry	QC-78	45° 32' 31" N	45° 32' 37" N	326,8	50 à 100	Le tracé a été légèrement déplacé vers le sud.	Le tracé a été modifié pour éviter un pylône électrique.	Figure 2-2
		74° 20' 57" O	74° 20' 47" O					
	QC-79	45° 36' 57" N	45° 37' 11" N	744,4	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers l'est sur une distance d'environ 150 mètres.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernés.	
		74° 21' 23" O	74° 21' 03" O					
Lachute	QC-80	45° 38' 27" N	45° 38' 30" N	809,4	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers le sud sur une distance d'environ 150 mètres.	Le tracé a été modifié en fonction de l'emplacement optimisé éventuel de la station de pompage de Lachute.	
		74° 16' 55" O	74° 16' 21" O					
	QC-81	45° 47' 41" N	45° 47' 35" N	349,1	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le sud à partir du côté ouest du rang du Ruisseau-des-Anges Sud.	À la suite de discussions avec les propriétaires fonciers, le tracé a été dévié pour éviter une petite propriété en bordure du rang du Ruisseau-des-Anges Sud.	
		73° 41' 25" O	73° 41' 12" O					
	QC-82	45° 47' 49" N	45° 48' 48" N	3 477,7	> 250	Le tracé a été déplacé vers l'ouest sur une distance d'au plus 750 mètres.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernant notamment les zones boisées.	
		73° 39' 30" O	73° 37' 47" O					

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
	QC-83	45° 47' 41" N	45° 47' 17" N	804,1	100 à 250	Dans le secteur de l'autoroute 25, le tracé a été déplacé vers l'ouest.	Le tracé a été modifié pour tenir compte des considérations du propriétaire foncier.	
		73° 35' 07" O	73° 34' 57" O					
Pipeline latéral de Montréal	QC-84	45° 39' 16" N	45° 39' 00" N	538,9	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers l'est dans le secteur du boulevard Henri-Bourassa à Montréal.	À la suite de discussions avec le propriétaire foncier, le tracé a été dévié pour tenir compte de l'occupation du terrain et de l'utilisation du secteur industriel.	
		73° 32' 31" O	73° 32' 21" O					
Mascouche	QC-85	45° 59' 08" N	45° 59' 19" N	736,1	100 à 250	Juste à l'est de la route Pinat à Lanoraie, le tracé a été déplacé vers le sud pour fusionner avec le tracé actuel au sud de l'autoroute 40.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec le propriétaire foncier pour tenir compte de ses considérations. Le nouveau tracé évite également un plan d'eau.	Figure 2-3
		73° 16' 28" O	73° 16' 03" O					
Maskinongé	QC-86	46° 16' 54" N	46° 16' 50" N	691,0	100 à 250	Le tracé est demeuré adjacent à l'emprise du gazoduc TQM jusqu'au sud du rang Lamy à Saint-Léon-le-Grand.	Le tracé a été modifié pour des questions de constructibilité, permettant le franchissement d'une route et d'un cours d'eau.	
		72° 54' 37" O	72° 54' 14" O					

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
	QC-87	46° 18' 13" N	46° 18' 07" N	417,3	50 à 100	Le tracé a été déplacé d'environ 50 m vers l'ouest.	À la suite de discussions avec les propriétaires fonciers, le tracé a été dévié pour éviter un chemin de ferme en bordure duquel une ligne électrique est enfouie. La déviation du tracé améliore également le point de franchissement du cours d'eau.	
		72° 49' 48" O	72° 49' 33" O					
	QC-88	46° 26' 04" N	46° 26' 11" N	226,5	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers l'ouest pour suivre l'emprise des lignes électriques.	La déviation du tracé fait suite à l'obtention de données supplémentaires concernant l'emplacement de l'emprise des lignes électriques.	
		72° 38' 45" O	72° 38' 42" O					
	QC-89	46° 27' 15" N	46° 26' 16" N	2 761,3	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers l'ouest tout en demeurant sur les mêmes terrains.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernés.	
		72° 34' 31" O	72° 32' 59" O					

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
	QC-90	46° 25' 36" N 72° 31' 59" O	46° 25' 26" N 72° 31' 32" O	791,3	100 à 250	Juste au sud de l'autoroute 40 à Saint-Maurice, le tracé a été déplacé vers l'ouest pour fusionner avec l'emprise du gazoduc TQM.	Le tracé a été modifié pour tenir compte des considérations du propriétaire foncier.	
Pipeline latéral de Lévis	QC-91	46° 44' 46" N 71° 11' 30" O	46° 45' 01" N 71° 12' 13" O	1 416,6	> 250	Le franchissement de l'autoroute 20 a été déplacé vers l'est, puis le tracé suit l'autoroute en parallèle vers l'ouest, jusqu'au poste de mesurage et de livraison de Lévis.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers pour tenir compte de contraintes techniques dans ce secteur.	Figure 2-5
Lévis	QC-92	46° 42' 18" N 71° 09' 26" O	46° 42' 31" N 71° 09' 06" O	582,3	50 à 100	Le tracé a été déplacé d'environ 50 m vers le sud.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec le propriétaire foncier afin que le tracé soit adjacent aux limites de la propriété sur une plus longue distance.	
	QC-93	46° 43' 06" N 71° 08' 04" O	46° 43' 55" N 71° 06' 30" O	2 631,1	100 à 250	Le tracé a été déplacé plus loin vers le nord dans le secteur de la rivière Etchemin.	Questions de constructibilité liées à la présence de la rivière Etchemin, du chemin des Îles et des zones environnantes.	

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
Lévis	QC-94	46° 45' 18" N	46° 45' 10" N	458,9	50 à 100	Le tracé a été légèrement déplacé vers l'est.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernés.	Figure 2-6
		70° 57' 49" O	70° 57' 31" O					
	QC-95	46° 45' 01" N	46° 44' 52" N	452,2	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers l'est dans le secteur de la rivière Boyer.	Questions de constructibilité liées à la présence de la rivière Boyer.	
		70° 57' 20" O	70° 57' 06" O					
	QC-96	46° 50' 55" N	46° 51' 01" N	340,5	50 à 100	Le tracé a été légèrement déplacé vers l'ouest pour l'éloigner d'un cours d'eau.	Questions de constructibilité liées à la présence d'un cours d'eau.	
		70° 42' 32" O	70° 42' 21" O					
	QC-97	46° 55' 03" N	46° 55' 48" N	1 845,0	> 250	Le tracé a été déplacé au nord du rang du Coteau Sud pour fusionner avec le tracé actuel à l'ouest du chemin Normandie.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernés.	
		70° 35' 16" O	70° 34' 32" O					
	QC-98	46° 58' 36" N	46° 58' 45" N	572,2	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le nord pour l'éloigner du cours d'eau.	Questions de constructibilité liées à la présence d'un cours d'eau.	
		70° 29' 37" O	70° 29' 16" O					
	QC-99	47° 00' 12" N	47° 00' 16" N	392,3	100 à 250	Le tracé a été déplacé au sud de l'emprise des lignes électriques.	Discussions avec les propriétaires fonciers et questions de constructibilité liées à la présence d'un cours d'eau.	
		70° 26' 43" O	70° 26' 28" O					

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
	QC-100	47° 03' 23" N	47° 03' 54" N	1 285,9	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers le sud à la suite de l'analyse du point de franchissement de la rivière Bras Saint-Nicolas.	Questions de constructibilité liées à la présence de la rivière Bras Saint-Nicolas, du chemin Lemieux, d'édifices et de pylônes électriques.	
		70° 21' 48" O	70° 21' 12" O					
	QC-101	47° 03' 55" N	47° 04' 02" N	307,1	50 à 100	Le tracé a été déplacé au sud à la limite de l'emprise des lignes électriques.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernés.	
		70° 21' 11" O	70° 21' 01" O					
L'Islet	QC-102	47° 04' 13" N	47° 04' 35" N	1 517,5	100 à 250	Le tracé a été déplacé au sud de l'emprise des lignes électriques.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires et de la relocalisation de la station de pompage de L'Islet (anciennement Cap-Saint-Ignace).	Figure 2-6
		70° 20' 44" O	70° 19' 51" O					
	QC-103	47° 11' 37" N	47° 11' 50" N	1 276,9	50 à 100	Le tracé a été légèrement déplacé vers le sud pour s'approcher de l'emprise des lignes électriques.	Discussions avec les propriétaires fonciers et questions de constructibilité liées à la topographie et à la présence d'un cours d'eau et d'un pylône électrique.	Figure 2-7
		70° 11' 04" O	70° 10' 17" O					

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

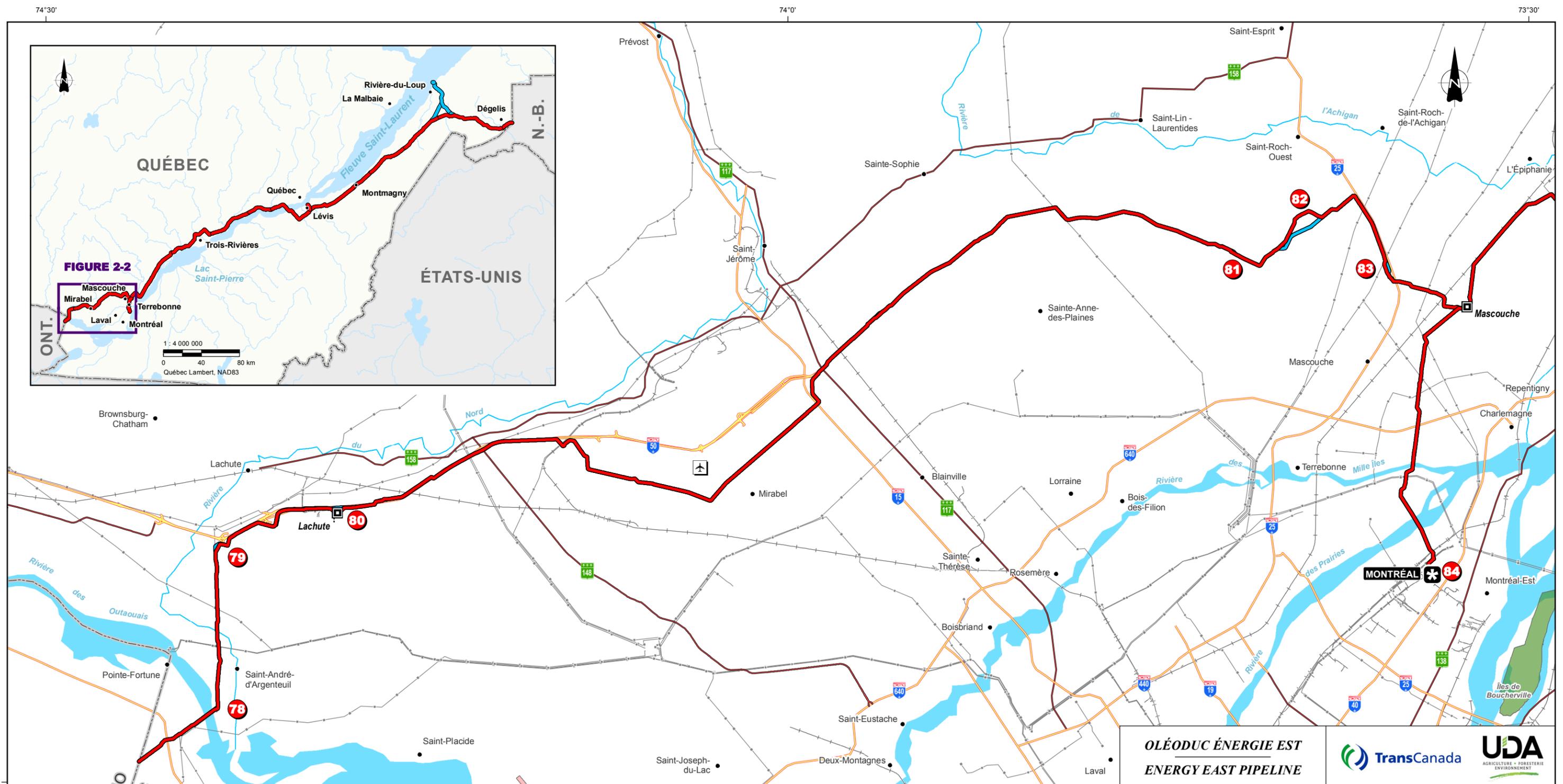
Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
	QC-104	47° 12' 11" N	47° 12' 21" N	515,5	100 à 250	Le tracé a été déplacé au sud de la servitude de passage des lignes électriques.	Questions de constructibilité liées à la présence d'une route et à la topographie.	
		70° 09' 52" O	70° 09' 35" O					
	QC-105	47° 12' 47" N	47° 12' 59" N	498,2	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le sud sur une distance d'environ 80 mètres.	Questions de constructibilité liées à la présence d'un cours d'eau et de routes.	
		70° 09' 04" O	70° 08' 49" O					
	QC-106	47° 13' 05" N	47° 13' 18" N	797,4	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le sud sur une distance d'environ 80 mètres.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernés.	
		70° 07' 04" O	70° 06' 34" O					
	QC-107	47° 13' 37" N	47° 13' 54" N	1 672,6	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers le sud pour s'approcher d'un chemin forestier.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers concernés.	
		70° 03' 57" O	70° 02' 42" O					
Saint-Onésime	QC-108	47° 20' 36" N	47° 21' 01" N	1 029,4	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers le sud pour s'approcher, en partie, des limites de la propriété.	Le tracé a été modifié en fonction de la relocalisation de la station de pompage de Saint-Onésime (anciennement Saint-Gabriel-Lalemant).	
		69° 49' 14" O	69° 48' 45" O					

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
	QC-109	47° 25' 43" N 69° 43' 14" O	47° 26' 18" N 69° 42' 10" O	1 742,7	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le nord dans le secteur du 6 <sup>e</sup> rang à Saint-Bruno-de-Kamouraska.	Le tracé a été modifié à la suite de discussions avec les propriétaires fonciers et les représentants de la municipalité concernés.	
Saint-Onésime	QC-110	47° 32' 55" N 69° 32' 38" O	47° 33' 19" N 69° 32' 05" O	1 008,4	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers le sud jusqu'à la limite cadastrale.	Le tracé a été déplacé pour rejoindre la limite cadastrale. Cette déviation optimise le point de franchissement du cours d'eau.	Figure 2-7
Saint-Onésime / Picard	QC-111	47° 33' 31" N 69° 31' 47" O	47° 37' 29" N 69° 11' 50" O	27 604,1	> 250	Nouveau segment sur les territoires des municipalités de Picard et de Saint-Honoré-de-Témiscouata.	Ce nouveau segment fait suite à la décision de TransCanada de ne pas bâtir le complexe maritime de Cacouna.	Figure 2-8
Picard	QC-112	47° 36' 24" N 69° 07' 35" O	47° 36' 20" N 69° 07' 22" O	328,6	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une distance d'environ 70 mètres.	Questions de constructibilité liées au franchissement d'une emprise de ligne électrique.	
Picard	QC-113	47° 36' 18" N 69° 06' 01" O	47° 36' 19" N 69° 05' 24" O	791,4	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une distance d'environ 70 mètres.	Questions de constructibilité liées à la présence d'un cours d'eau à l'intersection d'un chemin forestier.	

**Tableau 2-3 Modifications du tracé pour le segment Québec**

Section	ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation (m)	Description	Commentaires	Figure
		Début	Fin					
	QC-114	47° 31' 57" N	47° 31' 55" N	949,6	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une distance d'environ 80 mètres.	Questions de constructibilité liées à la topographie et à la présence d'une gravière et d'un cours d'eau.	
		68° 46' 36" O	68° 45' 52" O					
	QC-115	47° 30' 47" N	47° 30' 34" N	874,8	50 à 100	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une distance d'environ 80 mètres.	Déviation du tracé afin d'optimiser l'axe général du pipeline.	
		68° 42' 43" O	68° 42' 06" O					
	QC-116	47° 29' 51" N	47° 30' 18" N	1 924,5	> 250	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une distance d'environ 300 mètres.	Questions de constructibilité liées à la topographie et à la présence d'un cours d'eau.	
		68° 33' 28" O	68° 32' 17" O					
Dégelis	QC-117	47° 30' 35" N	47° 31' 42" N	3 246,4	100 à 250	Le tracé a été déplacé vers le nord sur une distance d'environ 240 mètres.	Questions de constructibilité liées à la topographie.	
		68° 30' 18" O	68° 28' 36" O					
REMARQUE								
* Les longueurs rapportées comprennent le chaînage de panne.								



**Composantes du projet / Project Components**

- Station de comptage au point de livraison / Delivery meter station
- Tracé / Route
- Tracé déposé antérieurement / Previously Filed Route
- Numéro de changement de tracé / Reroute ID
- Station de pompage / Pump station
- Chemin d'accès à la station de pompage / Access road to pump station

**Repères géographiques / Geographical Landmarks**

- Frontière / 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

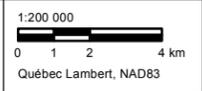
**OLÉODUC ÉNERGIE EST**  
**ENERGY EAST PIPELINE**



**Figure 2-2**  
**Changements de tracé - Segment Québec**  
**Re-routes - Québec Segment**  
**(QC-78 - QC-84)**

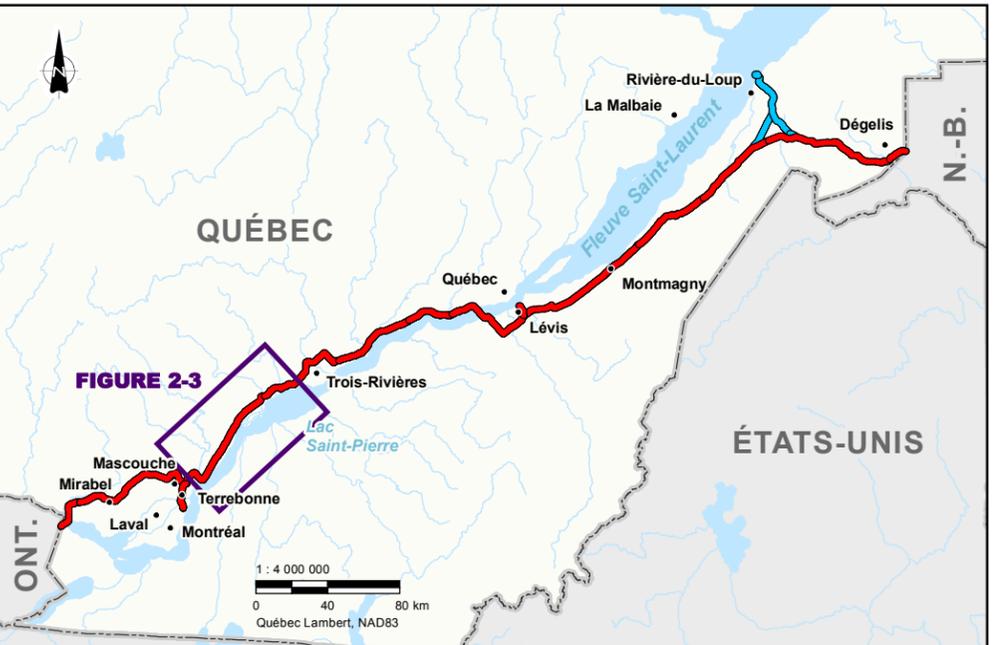
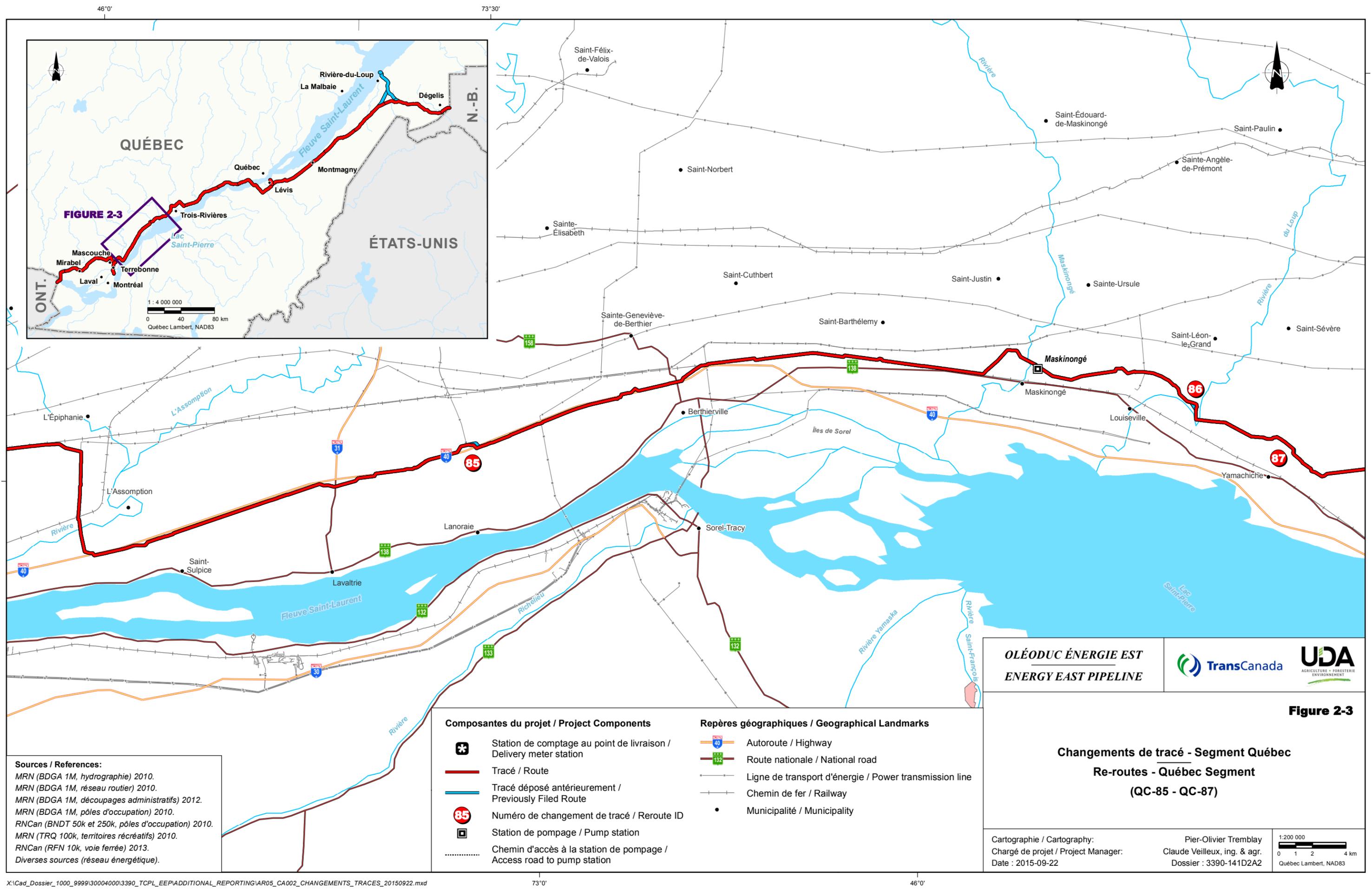
Cartographie / Cartography:  
Chargé de projet / Project Manager:  
Date : 2015-09-22

Pier-Olivier Tremblay  
Claude Veilleux, ing. & agr.  
Dossier : 3390-141D2A2



**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**
- Station de comptage au point de livraison / Delivery meter station
  - Tracé / Route
  - Tracé déposé antérieurement / Previously Filed Route
  - Numéro de changement de tracé / Reroute ID
  - Station de pompage / Pump station
  - Chemin d'accès à la station de pompage / Access road to pump station

- 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**

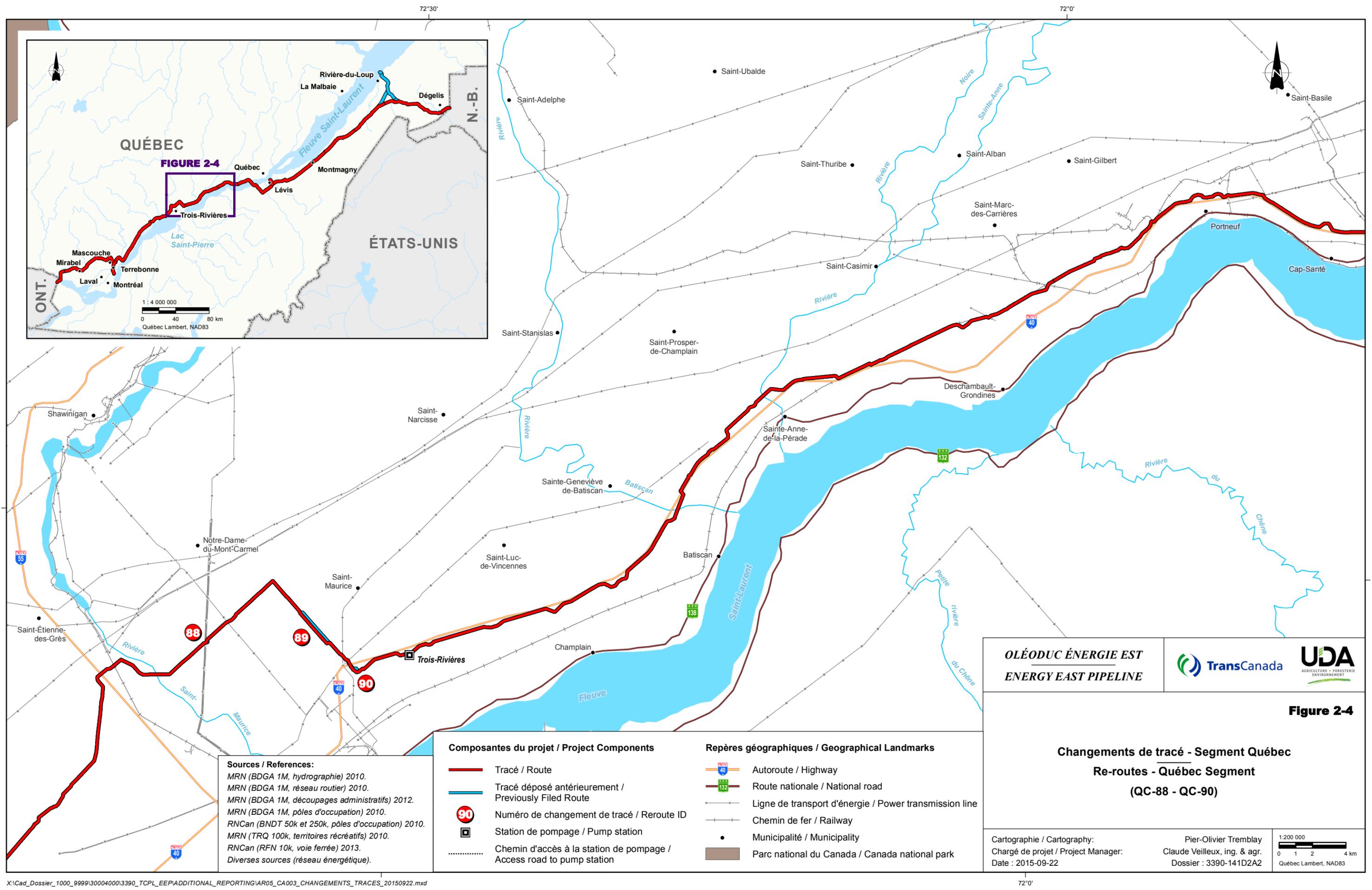
**Figure 2-3**

**Changements de tracé - Segment Québec**  
**Re-routes - Québec Segment**  
**(QC-85 - QC-87)**

Cartographie / Cartography: Pier-Olivier Tremblay  
 Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.  
 Date : 2015-09-22 Dossier : 3390-141D2A2

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





QUÉBEC

FIGURE 2-4

1 : 4 000 000  
0 40 80 km  
Québec Lambert, NAD83

**OLÉODUC ÉNERGIE EST**  
**ENERGY EAST PIPELINE**



**Figure 2-4**

**Changements de tracé - Segment Québec**  
**Re-routes - Québec Segment**  
**(QC-88 - QC-90)**

**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**

- Tracé / Route
- Tracé déposé antérieurement / Previously Filed Route
- Numéro de changement de tracé / Reroute ID
- Station de pompage / Pump station
- Chemin d'accès à la station de pompage / Access road to pump station

**Repères géographiques / Geographical Landmarks**

- Autoroute / Highway
- 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

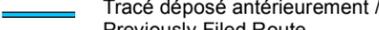
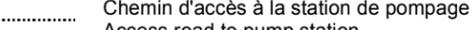
Cartographie / Cartography:  
Chargé de projet / Project Manager:  
Date : 2015-09-22

Pier-Olivier Tremblay  
Claude Veilleux, ing. & agr.  
Dossier : 3390-141D2A2

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

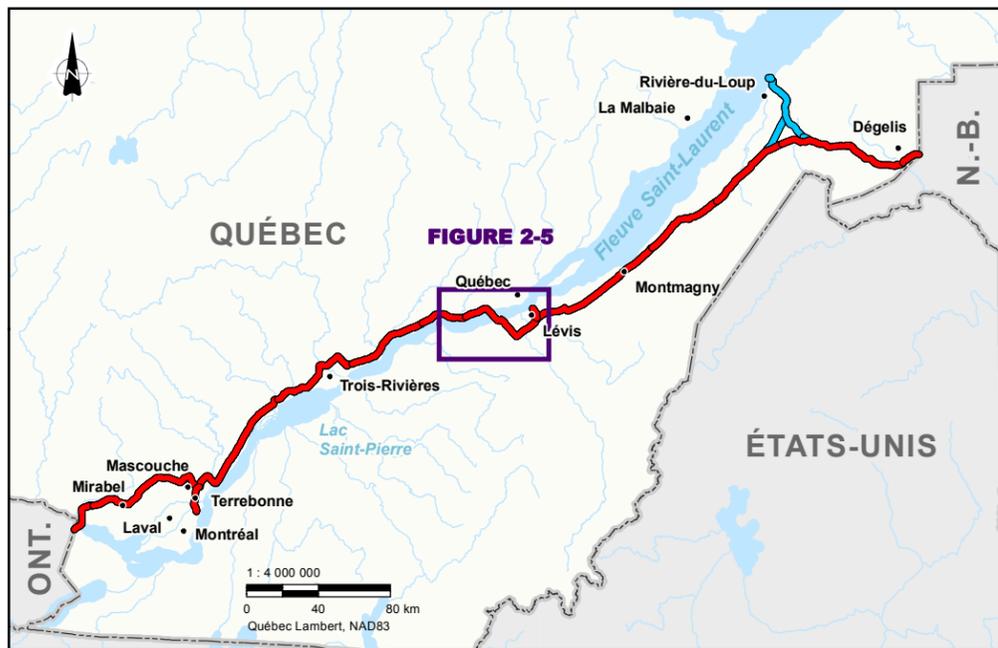


**Composantes du projet / Project Components**

-  Station de comptage au point de livraison / Delivery meter station
-  Tracé / Route
-  Tracé déposé antérieurement / Previously Filed Route
-  Numéro de changement de tracé / Reroute ID
-  Station de pompage / Pump station
-  Chemin d'accès à la station de pompage / Access road to pump station

**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



**OLÉODUC ÉNERGIE EST**  
**ENERGY EAST PIPELINE**



**Figure 2-5**

**Changements de tracé - Segment Québec**  
**Re-routes - Québec Segment**  
**(QC-91 - QC-93)**

**Sources / References:**

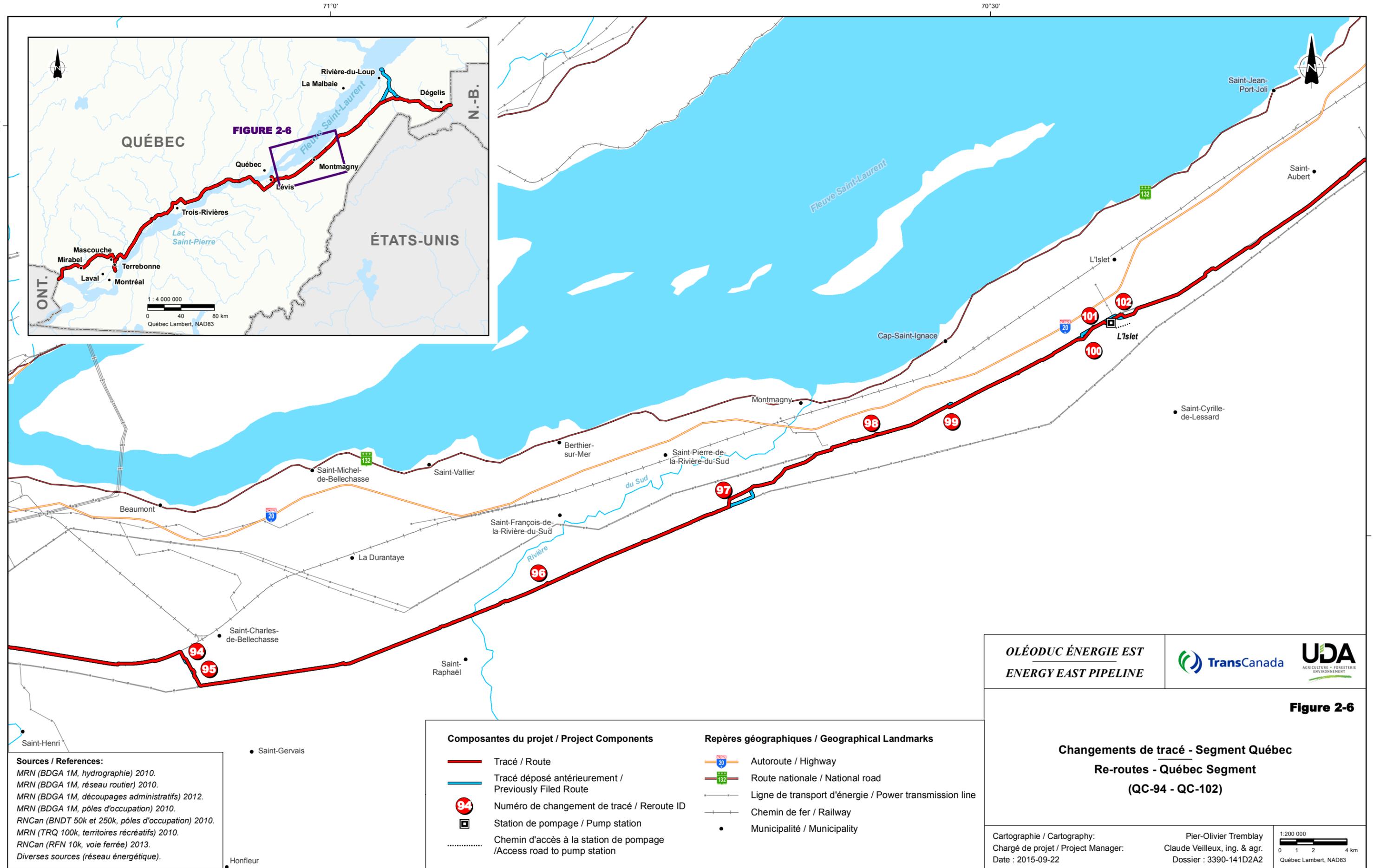
- MRN (BDGA 1M, hydrographie) 2010.
- MRN (BDGA 1M, réseau routier) 2010.
- MRN (BDGA 1M, découpages administratifs) 2012.
- MRN (BDGA 1M, pôles d'occupation) 2010.
- RNCan (BNDT 50k et 250k, pôles d'occupation) 2010.
- MRN (TRQ 100k, territoires récréatifs) 2010.
- RNCan (RFN 10k, voie ferrée) 2013.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

Cartographie / Cartography:  
Chargé de projet / Project Manager:  
Date : 2015-09-22

Pier-Olivier Tremblay  
Claude Veilleux, ing. & agr.  
Dossier : 3390-141D2A2

1:150 000  
0 0,75 1,5 3 km  
Québec Lambert, NAD83





**FIGURE 2-6**

**OLÉODUC ÉNERGIE EST**  
**ENERGY EAST PIPELINE**




**Figure 2-6**

**Changements de tracé - Segment Québec**  
**Re-routes - Québec Segment**  
**(QC-94 - QC-102)**

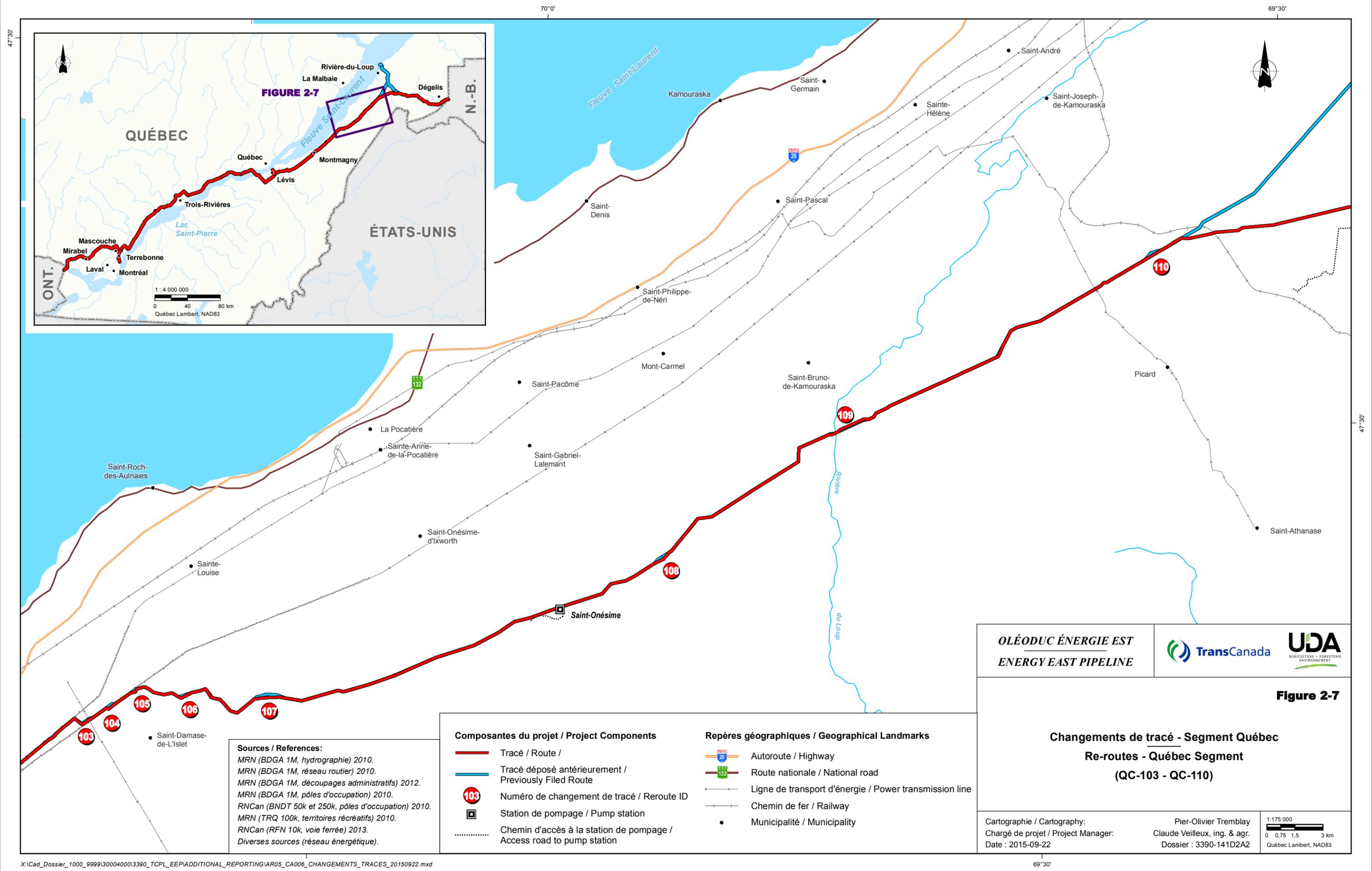
- | Composantes du projet / Project Components                           | Repères géographiques / Geographical Landmarks         |
|--|--|
| Tracé / Route  | Autoroute / Highway                                    |
| Tracé déposé antérieurement / Previously Filed Route                 | Route nationale / National road                        |
| Numéro de changement de tracé / Reroute ID                           | Ligne de transport d'énergie / Power transmission line |
| Station de pompage / Pump station                                    | Chemin de fer / Railway                                |
| Chemin d'accès à la station de pompage / Access road to pump station | 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).

Cartographie / Cartography: Pier-Olivier Tremblay  
 Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.  
 Date : 2015-09-22 Dossier : 3390-141D2A2

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





**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**
- Tracé / Route /
  - Tracé déposé antérieurement / Previously Filed Route
  - 103 Numéro de changement de tracé / Reroute ID
  - Station de pompage / Pump station
  - ..... Chemin d'accès à la station de pompage / Access road to pump station

- Repères géographiques / Geographical Landmarks**
- 20 Autoroute / Highway
  - 132 Route nationale / National road
  - Ligne de transport d'énergie / Power transmission line
  - Chemin de fer / Railway
  - Municipalité / Municipality

**OLÉODUC ÉNERGIE EST**  
**ENERGY EAST PIPELINE**

**Figure 2-7**

**Changements de tracé - Segment Québec**  
**Re-routes - Québec Segment**  
**(QC-103 - QC-110)**

Cartographie / Cartography:  
 Chargé de projet / Project Manager:  
 Date : 2015-09-22

Pier-Olivier Tremblay  
 Claude Veilleux, ing. & agr.  
 Dossier : 3390-141D2A2

1:175 000  
 0 0,75 1,5 3 km  
 Québec Lambert, NAD83



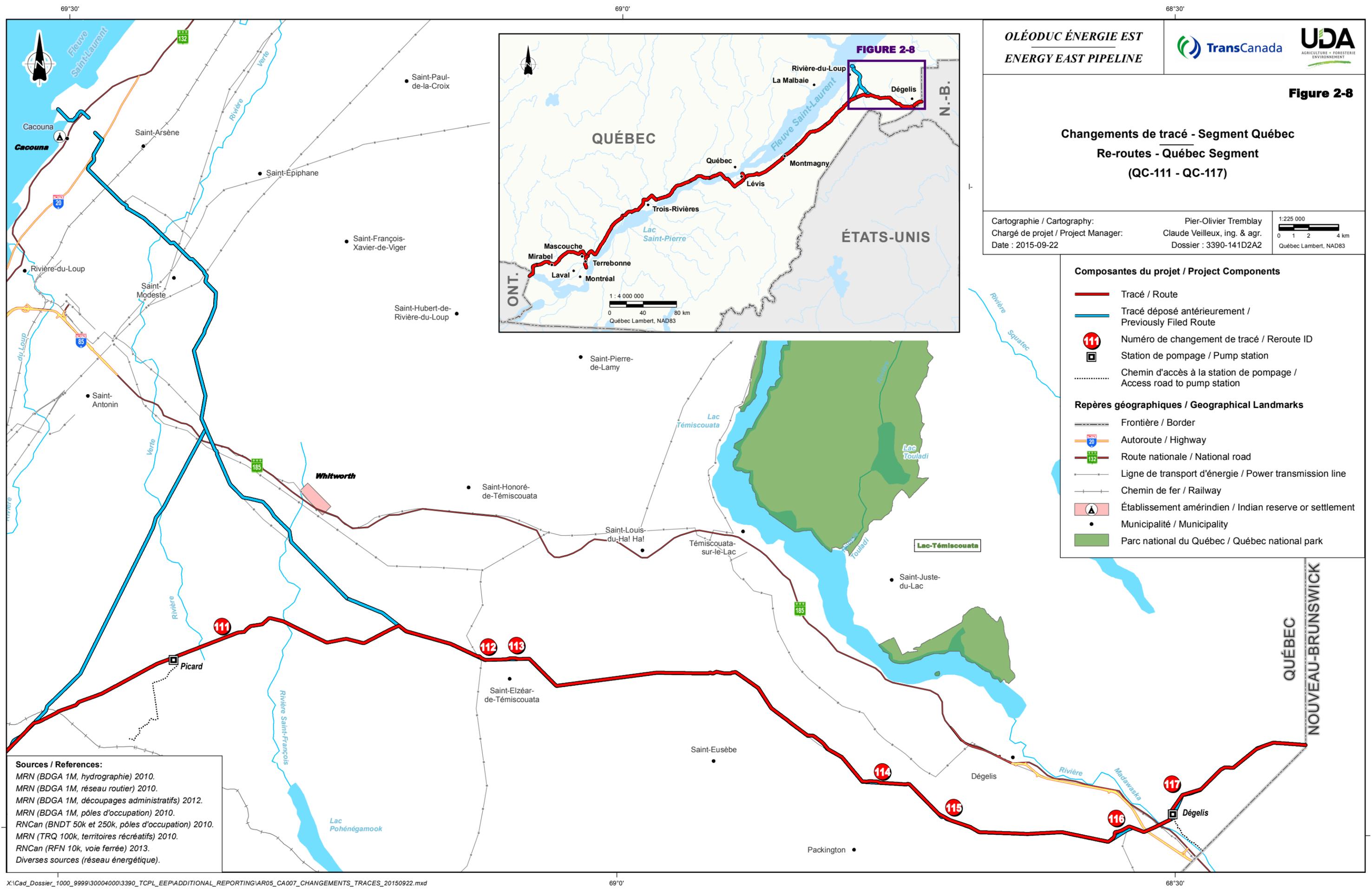


Figure 2-8

Changements de tracé - Segment Québec  
Re-routes - Québec Segment  
(QC-111 - QC-117)

Cartographie / Cartography: Pier-Olivier Tremblay  
Chargé de projet / Project Manager: Claude Veilleux, ing. & agr.  
Date : 2015-09-22 Dossier : 3390-141D2A2  
1:225 000  
0 1 2 4 km  
Québec Lambert, NAD83

- Composantes du projet / Project Components**
- Tracé / Route
  - Tracé déposé antérieurement / Previously Filed Route
  - 111 Numéro de changement de tracé / Reroute ID
  - Station de pompage / Pump station
  - ..... Chemin d'accès à la station de pompage / Access road to pump station
- Repères géographiques / Geographical Landmarks**
- Frontière / Border
  - 20 Autoroute / Highway
  - 132 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).



## 2.2 Nouveau-Brunswick

### 2.2.1 Stations de pompage

Pour consulter la liste des modifications relatives à la taille, aux emplacements et aux noms des stations de pompage du Nouveau-Brunswick, voir le tableau 2-4. Pour le tronçon du Nouveau-Brunswick et les emplacements modifiés des stations de pompage, voir la figure 2-1. Les principales pièces d'équipement nécessaires pour les stations de pompage du Nouveau-Brunswick n'ont pas été modifiées depuis le dépôt de l'ÉES.

Les emplacements, les dimensions et la conception des stations de pompage seront finalisés durant la phase de conception détaillée du projet.

**Tableau 2-4 Modifications apportées aux stations de pompage – Nouveau-Brunswick**

Nom de la station de pompage	Emplacement décrit dans l'ÉES		Nouvel emplacement <sup>1</sup>		Superficie décrite dans l'ÉES (ha)	Nouvelle superficie (ha)
	Latitude du centroïde	Longitude du centroïde	Latitude du centroïde	Longitude du centroïde		
Saint-Léonard <sup>2</sup> (anciennement Grand-Sault)	47° 17' 18" N	67° 48' 37" O	47° 17' 43" N	67° 49' 10" O	9,0	9,9
Plaster Rock	46° 46' 18" N	67° 23' 6" O	46° 46' 19" N	67° 23' 7" O	9,0	9,9
Stanley <sup>2</sup> (anciennement Napadogan)	46° 26' 45" N	66° 53' 24" O	46° 24' 20" N	66° 45' 43" O	9,0	9,9
Cumberland Bay	46° 7' 7" N	65° 52' 59" O	46° 5' 4" N	65° 50' 19" O	9,0	9,9
Hampton	45° 36' 38" N	65° 47' 4" O	45° 36' 36" N	65° 47' 2" O	9,0	9,9
REMARQUES :						
<sup>1</sup> Les emplacements sont sujets à changement en raison des évaluations techniques et environnementales des sites; des évaluations géotechniques; des engagements avec les Autochtones, les propriétaires fonciers et les parties prenantes; de l'acquisition des terrains et de la consultation avec les autorités réglementaires.						
<sup>2</sup> Le nom a changé depuis le dépôt de l'ÉES.						

### 2.2.2 Complexe du terminal maritime

Comme le décrit l'ÉES, le complexe du terminal maritime de Saint John comprend le terminal de réservoirs de Saint John, le terminal maritime Canoport Énergie Est (composantes côtières et extracôtières), ainsi que les pipelines d'interconnexion de Saint John qui relieront le terminal terrestre du terminal maritime au parc à réservoirs.

La Modification de la demande, volume 3, désigne le terminal de réservoirs de Saint John, le terminal maritime Canaport Énergie Est et les pipelines d'interconnexion de Saint John collectivement sous l'expression « complexe Énergie Est » (Energy East Complex), même si les composantes du projet qu'il contient sont les mêmes que celles du projet décrit ci-dessus, pour le complexe du terminal maritime de Saint John. La terminologie utilisée dans l'addenda de cette ÉES est cohérente avec la terminologie définie dans l'ÉES.

### **2.2.2.1 Terminal de réservoirs**

Le secteur perturbé du terminal de réservoirs de Saint John utilisé pour l'ÉES d'octobre 2014 s'étendait sur toute la propriété de 149,57 ha, bien que la superficie proposée pour le développement n'était que de 110,60 ha en ce qui concerne les installations du terminal de réservoirs faisant l'objet de la demande auprès de l'ONÉ. L'ÉES n'a pas utilisé l'empreinte inférieure de 110,60 ha, car celle-ci n'a pas été disponible à temps pour l'inclure dans l'évaluation des effets. En raison de modifications à la conception de l'installation et à la disposition des réservoirs à l'intérieur de la zone de propriété, le secteur perturbé du terminal de réservoirs a été réduit à 84,91 ha. Une aire de travail temporaire d'environ 10 ha a été circonscrite pour la construction du terminal de réservoirs. Pour connaître les nouvelles zones de développement de projet (ZDP) et l'aire de travail temporaire du terminal de réservoirs, voir la figure 2-9.

Il y a désormais 22 réservoirs d'une contenance de 600 000 barils (l'ÉES décrivait neuf réservoirs d'une contenance de 350 000 barils et neuf autres d'une contenance de 500 000 barils). Des compteurs pour le transfert de propriété et des pompes de chargement en milieu marin supplémentaires ont également été ajoutés au terminal de réservoirs de Saint John. Douze pompes de chargement en milieu marin de 2 100 kW seront installées (l'ÉES décrivait sept pompes de 2 100 kW et deux pompes de 900 kW). Une troisième rangée de compteurs et les infrastructures connexes ont été ajoutées (l'ÉES décrivait deux rangées de compteurs).

### **2.2.2.2 Terminal maritime**

#### **COMPOSANTES CÔTIÈRES**

L'emplacement des unités de combustion de vapeur (UCV) et d'autres équipements majeurs nécessaires au terminal maritime Canaport Énergie Est (terminal maritime) a été déplacé de 750 m vers le sud à la zone de l'équipement auxiliaire, un emplacement rapproché de la zone intertidale du terminal maritime (voir la figure 2-9). Auparavant, ces unités avaient été situées à l'intérieur du périmètre du terminal de réservoirs. Le nombre d'unités de combustion de vapeur est passé de trois à cinq pour être en mesure de récupérer simultanément les vapeurs de deux postes de mouillage.

L'emplacement de la jetée sur chevalets extracôtiers a été déplacé d'environ 40 m vers le sud-est (voir la figure 2-9), entraînant une modification de la zone intertidale du terminal maritime. L'emplacement du site du bâtiment a été déplacé de 60 m au nord, et la route d'accès requise pour la jetée sur chevalets a été déplacée de 120 m du côté sud du pipeline d'interconnexion de Saint John (voir la figure 2-9).

Le secteur perturbé a augmenté de 0,04 ha à 0,74 ha pour s'adapter à la modification du nombre d'UCV et de l'emplacement d'équipement majeur.

### ***COMPOSANTES EXTRACÔTIÈRES***

La dimension de la jetée sur chevalets du terminal maritime a été réduite en longueur de 1 235 m à 645 m et l'emplacement a été déplacé d'environ 660 m au nord-est au point de connexion avec les postes de chargement (voir la figure 2-9). La jetée sur chevalets se raccordera à deux postes de chargement : le poste de mouillage 1 pourra accueillir de très gros transporteurs de brut (TGTB) et le poste de mouillage 2 pourra accueillir des pétroliers de la classe Suezmax.

L'équipement majeur requis et la conception des postes de chargement n'ont subi aucune modification.





PROJET OLÉODUC ÉNERGIE EST / ENERGY EAST PIPELINE PROJECT

### Complexe maritime de Saint John / Saint John Marine Terminal Complex

Sources : Données sur le projet fournies par TransCanada Pipelines Limited. Données de base fournies par les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick. / Sources: Project data provided by TransCanada Pipelines Limited. Base data provided by the Governments of Canada and New Brunswick. Imagery provided by: Données du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur les cours d'eau modifiées d'après les données recueillies sur le terrain / New Brunswick government watercourse data modified based on field data

PRÉPARÉ PAR / PREPARED BY  
**Stantec**

PRÉPARÉ POUR / PREPARED FOR  
**TransCanada**

FIGURE NO. / FIGURE NO.  
**2-9**

Dernière modification: 21/07/2015 By: Benjamin



### 2.2.2.3 Pipelines d'interconnexion de Saint John

Puisque des modifications ont été apportées au terminal de réservoirs et au terminal maritime de Saint John, les pipelines d'interconnexion devront être modifiés en conséquence. En effet, les pipelines d'interconnexion n'ont plus à s'étendre le long du périmètre pour rejoindre le sud-est du terminal de réservoirs. En raison du déplacement de la jetée sur chevalets extracôtière à environ 40 m vers le sud-est, le tracé des pipelines d'interconnexion doit être légèrement modifié et doit être prolongé à l'extrémité sud. Le changement de l'emplacement des UCV entraîne également la modification de la dimension du pipeline latéral de récupération de vapeur du raccordement de Saint John à l'intérieur du corridor du pipeline d'interconnexion. À l'exception des modifications aux extrémités nord et sud des pipelines d'interconnexion, dans l'ensemble, le râtelier à tuyaux suit le même tracé entre le terminal de réservoirs et la jetée sur chevalets (voir la figure 2-9). Le tableau 2-5 fait la liste des modifications apportées aux pipelines d'interconnexion et aux pipelines latéraux connexes.

**Tableau 2-5 Modifications aux pipelines d'interconnexion et aux pipelines latéraux – Complexe du terminal maritime de Saint John**

Pipeline	Longueur décrite dans l'ÉES (km)	Nouvelles mesures (km)
Deux pipelines d'interconnexion DN 36 de Saint John sur un râtelier à tuyaux reliant le terminal de réservoirs au terminal maritime	2,2	1,55
Pipeline latéral DN 36 du terminal de réservoirs Canaport d'Irving	1,5	0,42
Pipeline latéral de récupération de vapeur DN 24 du raccordement de Saint John	2,2	0,85

### 2.2.3 Routes d'accès permanentes aux installations

Les emplacements et les longueurs des routes d'accès permanentes vers les installations ont été modifiés pour s'adapter aux modifications apportées aux emplacements et aux ajustements du périmètre des stations de pompage. Les longueurs et les superficies des routes d'accès permanentes sont présentées au tableau 2-6.

Une emprise de 20 m de largeur est prévue pour les routes d'accès permanentes aux stations de pompage.

Le terminal de réservoirs de Saint John sera doté de deux points d'accès, un premier sur la route Red Head existante et un deuxième sur la route Anthony's Cove (voir la figure 2-9). La ZDP du terminal de réservoirs comprend ces routes d'accès, par conséquent, elles ne sont pas incluses dans le tableau 2-5. L'accès à la zone intertidale du terminal maritime empruntera une route existante qui suit le tracé du pipeline d'interconnexion de Saint John sur la propriété d'Irving Oil. De nouvelles routes d'accès sont également requises autour du site de l'UCV et à la zone intertidale pour rejoindre la jetée sur chevalets. La ZDP du terminal maritime comprend ces nouvelles routes d'accès, par conséquent, elles ne sont pas incluses dans le tableau 2-6.

Les emplacements et les longueurs des routes d'accès permanentes aux installations seront finalisés durant la phase de conception détaillée du projet.

**Tableau 2-6 Modifications apportées aux routes d'accès permanentes – Nouveau-Brunswick**

Installation	Mesures décrites dans l'ÉES		Nouvelles mesures	
	Longueur (km)	Superficie (ha)	Longueur (km)	Superficie (ha)
<b>Station de pompage</b>				
Saint-Léonard <sup>1</sup> (anciennement Grand-Sault)	2,85	5,73	6,85	13,73
Plaster Rock	0,24	0,50	0,35	0,72
Stanley <sup>1</sup> (anciennement Napadogan)	8,37	16,75	1,77	3,57
Cumberland Bay	1,13	2,28	2,35	4,73
Hampton	0,71	1,45	0,84	1,71
Total	13,30	26,71	12,16	24,46
REMARQUE :				
<sup>1</sup> Le nom a changé depuis le dépôt de l'ÉES.				

#### 2.2.4 Tracé du pipeline

Le tracé a été modifié à la suite d'enquêtes techniques et environnementales effectuées ultérieurement, ainsi que des commentaires reçus pendant les journées portes ouvertes, de la consultation des organismes de réglementation et de la mobilisation des collectivités autochtones.

Le tableau 2-7 énumère les noms des sections de pipeline qui apparaissent dans les différents documents déposés.

**Tableau 2-7 Correspondance entre les noms de section dans les mises à jour des documents techniques et l'addenda de l'ÉES – Tronçon Nouveau-Brunswick**

<b>Rapport supplémentaire n° 5                      Annexe, Volume 2 (mises à jour techniques)                      Nom de section</b>	<b>Rapport supplémentaire n° 5                      Annexe Volume 4 (addenda de l'ÉES)                      Nom de section</b>
Section Edmundston Section Saint-Léonard	Section de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick à Grand-Sault
Section Saint-Léonard Section Plaster Rock	Section Grand-Sault à Juniper
Section Plaster Rock Section Stanley Section Cumberland Section Hampton	Section de Juniper à l'est de Saint John

Le tableau 2-8 résume les modifications du tracé pour le tronçon du Nouveau-Brunswick depuis le rapport supplémentaire n° 1. Les figures 2-10 et 2-11 présentent également un aperçu géographique de ces dernières modifications de tracé.

La catégorie de déviation dans le tableau 2-8 fait référence aux différences calculées dans les tracés comparés depuis le tracé de septembre 2014 décrit dans le rapport supplémentaire n° 1. Chaque modification de tracé du pipeline est définie selon la plus longue distance perpendiculaire entre le tracé et la révision. Les trois catégories de déviation sont 1) 50 m à 100 m; 2) 100 m à 250 m; et 3) plus de 250 m. Toutes déviations de nouveaux tracés inférieures à 50 m sont considérées mineures et sont exclues de cette analyse.

Cet addenda de l'ÉES comprend une évaluation des effets du tracé de décembre 2014 pour le tronçon du Nouveau-Brunswick qui inclut 17 modifications de tracés déviant de plus de 50 m depuis le tracé de septembre 2014. Le total des modifications de tracé est d'environ 56 km. La modification de tracé entre la station de Maple Grove et de McGivney dans la section de Juniper à l'est de Saint John constitue la plus grande modification de tracé de pipeline (15,6 km) du tronçon du Nouveau-Brunswick. À la suite des modifications de tracé de décembre 2014, la longueur totale du tronçon du Nouveau-Brunswick évalué dans l'addenda de cette ÉES s'élève à 412,7 km, une augmentation de 826 m par rapport à l'évaluation du tracé de septembre 2014 dans le rapport supplémentaire n° 1.

Le volume 2 de l'annexe de ce rapport supplémentaire n° 5 décrit certaines des modifications additionnelles du tracé de septembre 2015. Celles-ci n'ont pas été établies suffisamment tôt pour être évaluées et incluses dans cet addenda de l'ÉES. Le total des modifications de tracé de septembre 2015 fait augmenter de 443 m le tronçon du Nouveau-Brunswick à 413,1 km, par rapport au tracé de décembre 2014. Une mise à jour de l'information environnementale de base pour le tracé de septembre 2015 au Nouveau-Brunswick sera déposée à l'ONÉ en 2016. Les contraintes environnementales et les mesures d'atténuation associées pour ces révisions de tracé seront également indiquées dans les cartes-tracés environnementales mises à jour qui seront présentées à l'ONÉ en 2016.

**Tableau 2-8 Modifications du tracé pour le tronçon du Nouveau-Brunswick**

ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début	Fin				
<b>Section de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick à Grand-Sault (voir la figure 2-10)</b>						
1	47° 33' 18" N	47° 32' 24" N	3 043	> 250	Une modification du tracé au point de franchissement de la rivière Iroquois à partir de la frontière Québec/Nouveau-Brunswick qui est géométriquement réalisable si l'on considère un point de franchissement sans tranchée et qui améliore le tracé en pente à l'est de la rivière Iroquois.	Nouveau tracé basé sur une étude de faisabilité technique d'un point de franchissement sans tranchée de la rivière Iroquois.
	68° 22' 59" O	68° 21' 4" O				
2	47° 32' 29" N	47° 32' 37" N	2 090	100 à 250	Une modification du tracé au sud pour mieux suivre la crête d'une pente. À l'ouest du point de franchissement proposé de la rivière Verte, à la bordure nord du bassin hydrographique protégé de la rivière Verte.	Demande technique visant à réduire la pente de talus, ce qui donne un tracé plus ou moins parallèle avec une modification négligeable sur la longueur totale.
	68° 16' 36" O	68° 14' 59" O				
3	47° 32' 7" N	47° 31' 55" N	3 061	> 250	Une modification du tracé qui réduit la pente de talus et le nombre de courbes à l'est du point de franchissement proposé de la rivière Verte, au point de franchissement du bras Little Forks de la rivière Verte.	Demande technique. Évite une zone riveraine tampon sur la terre publique et améliore le point de franchissement du bras Little Forks de la rivière Verte.
	68° 11' 39" O	68° 9' 26" O				
4	47° 9' 46" N	47° 8' 52" N	2 314	> 250	Une modification du tracé au sud du tracé précédent. Chemin Saint-André au point de franchissement de la route 255.	Demande technique semblable à une demande de tracé d'un propriétaire qui réduit le nombre de courbes et compte deux franchissements de lignes de transport d'électricité en moins.
	67°43' 53" O	67° 43' 3" O				

**Tableau 2-8 Modifications du tracé pour le tronçon du Nouveau-Brunswick**

ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début	Fin				
<b>Grand-Sault à Juniper (voir la figure 2-10)</b>						
5	46° 50' 40" N	46° 48' 36" N	4 215	> 250	Une modification du tracé à l'est du tracé précédent. Situé en terre privée et en terre franche. Au sud-est du point de franchissement de la rivière Tobique, à proximité de Beveridge.	Demande de propriétaire et demande environnementale pour réduire les effets sur les zones humides et les plantes rares. Plusieurs options ont été envisagées pour éviter ces caractéristiques. Près de l'extrémité sud qui suit une route forestière.
	67° 24' 57" O	67° 24' 20" O				
6	46° 43' 20" N	46° 42' 8" N	2 837	> 250	Une modification du tracé à l'ouest du tracé précédent qui évite les habitats de marais et en milieux humides, ainsi que les chemins forestiers locaux parallèles. À l'ouest de la rivière Odell, entre Odell et Juniper.	Demande environnementale visant à éviter les zones humides et les plantes rares et à suivre un tracé parallèle à un chemin forestier pour minimiser les perturbations.
	67° 21' 55" O	67° 20' 56" O				
<b>Section de Juniper à l'est de Saint John (voir la figure 2-11)</b>						
7	46° 23' 38" N	46° 20' 28" N	15 632	> 250	Une modification du tracé en terre franche et publique qui suit un chemin forestier nouvellement construit. Entre la station de Maple Grove et de McGivney (autoroute 8).	Demande du propriétaire de suivre une nouvelle route à un endroit qui se trouve dans une zone plus sèche que le tracé original. Comme le tracé est parallèle avec des infrastructures linéaires sur une plus grande distance, cela compense l'augmentation en longueur (625 m).
	66° 43' 49" O	66° 33' 10" O				
8	46° 14' 37" N	46° 14' 33" N	1 742	100 à 250	Une modification du tracé relevée au sol comme étant un tracé préférable au travers d'une zone humide. Zone de terre publique près de Bantalor.	Demande technique d'acheminer le tracé au travers d'une zone humide, mais qui évite un habitat de forêt de conservation.
	66° 17' 58" O	66° 16' 38" O				

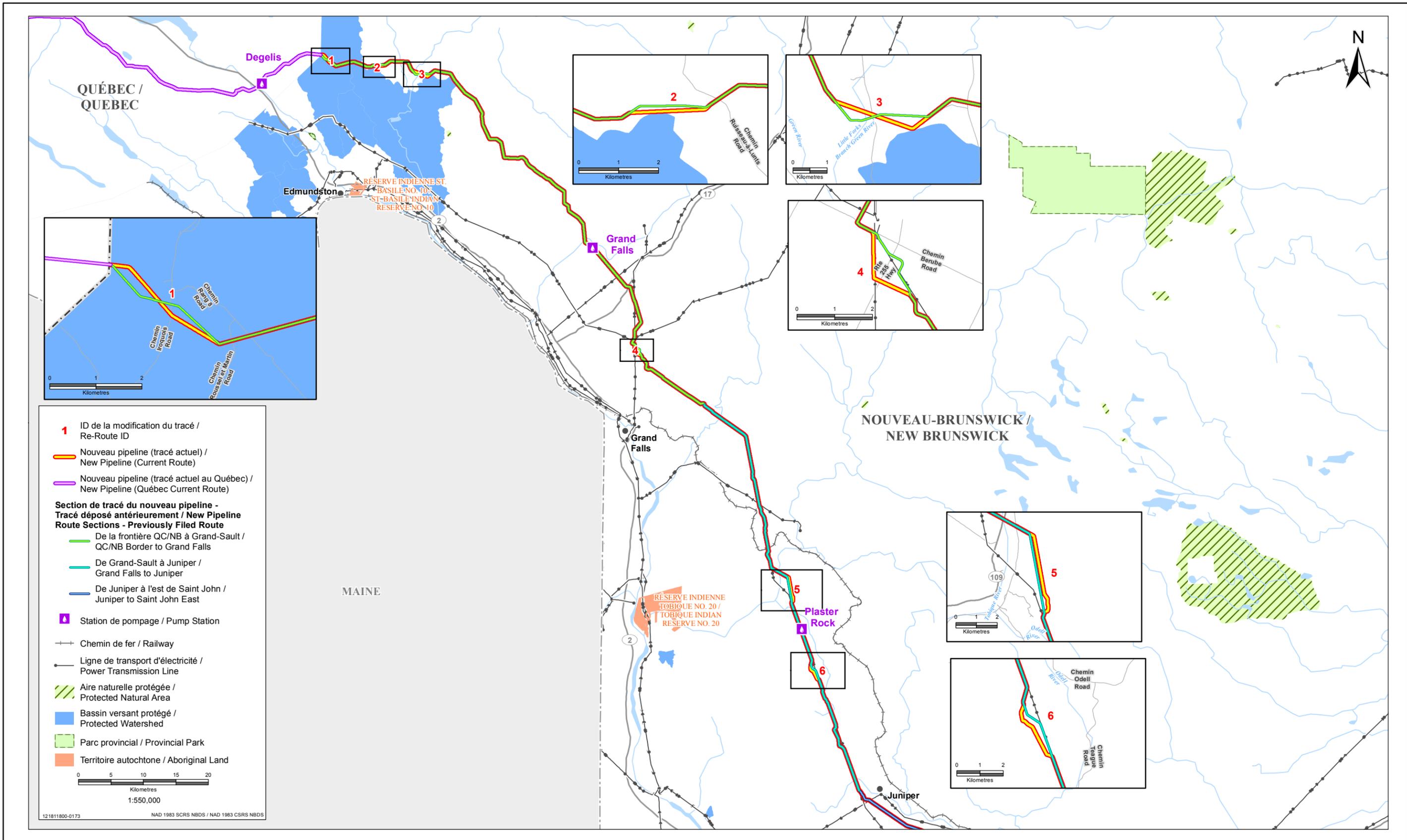
**Tableau 2-8 Modifications du tracé pour le tronçon du Nouveau-Brunswick**

ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début	Fin				
9	46° 6' 15" N	46° 5' 57" N	1 082	50 à 100	Une modification du tracé au nord du point de franchissement sans tranchée du ruisseau Coal.	Demande technique. Une modification du tracé pour améliorer l'épaisseur de la couverture d'un point de franchissement sans tranchée du ruisseau Coal.
	65° 51' 18" O	65° 50' 37" O				
10	45° 43' 47" N	45° 43' 19" N	1 001	100 à 250	Une modification du tracé à l'est du tracé original qui est parallèle à une ligne de transport d'électricité de manière à éviter une bleuetière. À l'ouest du ruisseau Belleisle.	Demande du propriétaire pour éviter une bleuetière et qui évite également les pylônes de lignes électriques.
	65° 47' 11" O	65° 47' 11" O				
11	45° 30' 51" N	45° 26' 21" N	10 075	> 250	Une modification du tracé associé au point de franchissement de la rivière Hammond.	Demandes techniques et de propriétaire. À l'extrémité nord, la modification du tracé évite les flancs de coteau et élimine des courbes. Évite une propriété au nord de la rivière Hammond et répond aux demandes du propriétaire concerné sur la rive sud de la rivière Hammond.
	65° 46' 1" O	65° 42' 52" O				
12	45° 25' 48" N	45° 25' 4" N	1 549	50 à 100	Un redressement du tracé. Grove Hill, au nord du bassin hydrographique protégé Loch Lomond.	Demande technique. La légère modification du tracé permet d'éliminer des courbes et la pente de talus. Évite également une propriété.
	65° 42' 34" O	65° 42' 5" O				
13	45° 24' 42" N	45° 24' 1" N	1 303	100 à 250	Un redressement du tracé. Hardingville, à l'est du bassin hydrographique protégé Loch Lomond.	Une demande technique qui élimine une courbe du tracé, mais qui est proche d'un bassin hydrographique protégé.
	65° 41' 43" O	65° 41' 38" O				

**Tableau 2-8 Modifications du tracé pour le tronçon du Nouveau-Brunswick**

ID de la modification du tracé	Coordonnées		Longueur* (m)	Catégorie de déviation	Description	Commentaires
	Début	Fin				
14	45° 23' 15" N	45° 22' 36" N	1 392	100 à 250	Un redressement du tracé. Stoney Brook, à l'est du bassin hydrographique protégé Loch Lomond.	Une demande technique qui réduit la longueur, mais qui est proche d'un bassin hydrographique protégé. Évite des terres humides cartographiées.
	65° 41' 44" O	65° 42' 12" O				
15	45° 19' 33" N	45° 19' 21" N	1 240	100 à 250	Une modification du tracé vers le sud. Entre le mont Vernons et le lac Sudler, près de la route 111.	Demande technique. Évite un flanc de coteau.
	65° 46' 56" O	65° 47' 42" O				
16	45° 17' 31" N	45° 17' 26" N	1 437	100 à 250	Une modification du tracé au sud pour éviter une propriété aéroportuaire (terrain domanial). Au sud de l'aéroport de Saint John.	Demande issue des terres. D'autres milieux humides cartographiés et cours d'eau touchés, mais la zone entière est humide. La modification du tracé s'étend beaucoup plus au sud que nécessaire pour éviter la propriété aéroportuaire en raison des méandres du cours d'eau.
	65° 53' 36" O	65° 54' 39" O				
17	45° 17' 12" N	45° 16' 7" N	2 545	100 à 250	Une modification du tracé au nord (pour éviter un flanc de coteau) et au sud (pour éviter des milieux humides riches et des plantes rares). À l'ouest du lac Beaver.	Demande environnementale et technique. Évite des milieux humides riches et des espèces végétales rares, ainsi qu'une pente de talus.
	65° 55' 24" O	65° 56' 25" O				
<p>REMARQUE</p> <p>* Les longueurs rapportées comprennent le chaînage de panne.</p>						





PROJECT OLÉODUC ÉNERGIE EST / ENERGY EAST PIPELINE PROJECT

**Nouveau tracé entre la section de la frontière Québec - Nouveau-Brunswick et Juniper - Tracé actuel comparé au tracé déposé antérieurement / Quebec - New Brunswick Boundary to Juniper Re-routes - Current Route Compared to Previously Filed Route**

Sources : Données sur le projet fournies par TransCanada Pipelines Ltée. Données de base fournies par les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick. / Sources: Project data provided by TransCanada Pipelines Limited. Base data provided by the Governments of Canada and New Brunswick.

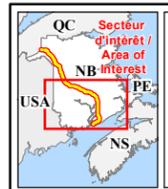
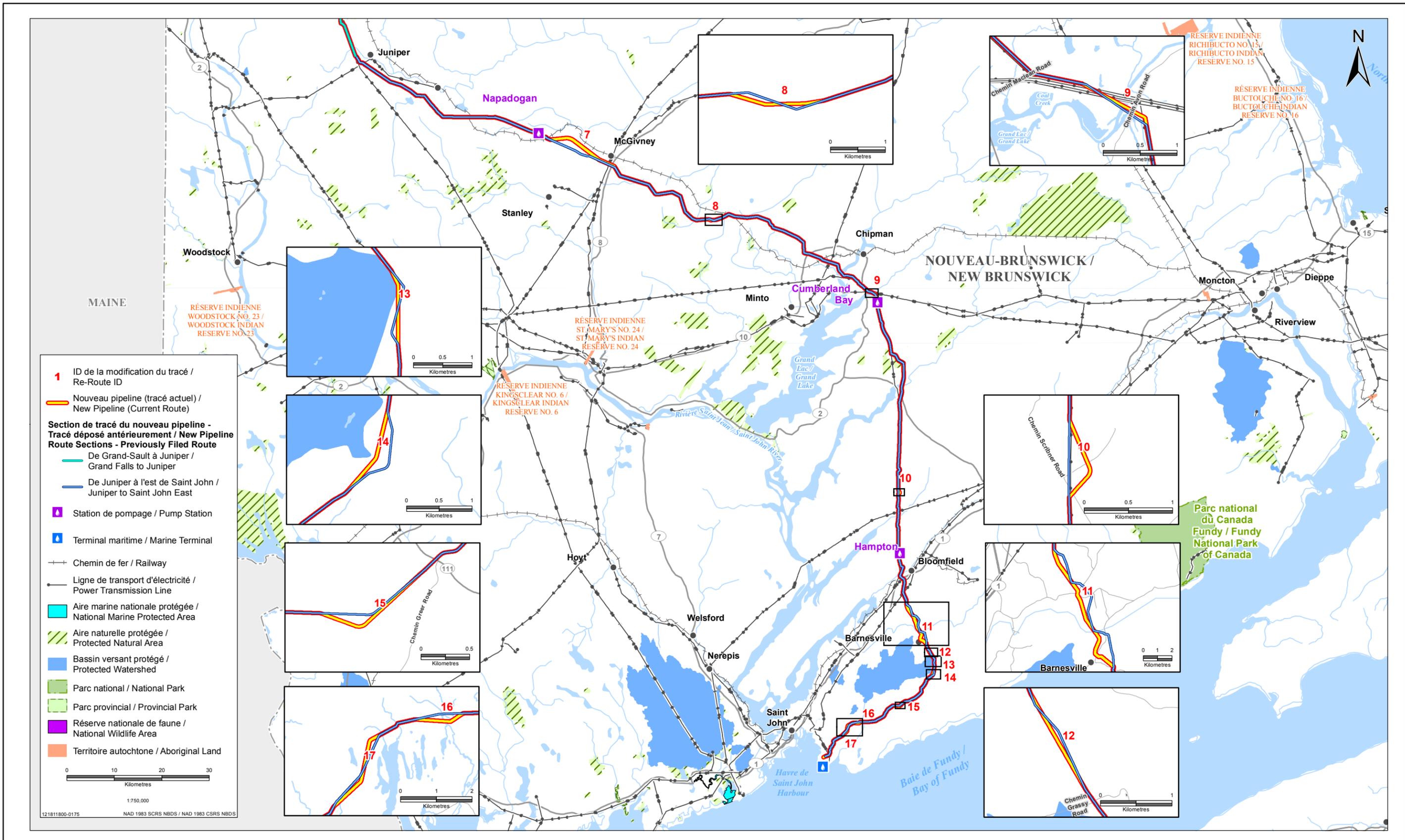
PREPARE PAR / PREPARED BY  
 Stantec

PREPARE POUR / PREPARED FOR  
 TransCanada

FIGURE NO. / FIGURE NO.  
**2-10**

Dernières modifications : 22/09/2015 par : mmommsauerberg / Last Modified: 22/09/2015 By: mmommsauerberg





PROJECT OLÉODUC ÉNERGIE EST / ENERGY EAST PIPELINE PROJECT

**Nouveau tracé entre Juniper et l'est de Saint John – Tracé actuel comparé au tracé déposé antérieurement / Juniper to Saint John East Re-routes – Current Route Compared to Previously Filed Route**

Sources : Données sur le projet fournies par TransCanada Pipelines Ltdé. Données de base fournies par les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick. / Sources: Project data provided by TransCanada Pipelines Limited. Base data provided by the Governments of Canada and New Brunswick.

PRÉPARÉ PAR / PREPARED BY  
**Stantec**

PRÉPARÉ POUR / PREPARED FOR  
**TransCanada**

FIGURE NO. / FIGURE NO.  
**2-11**

Dernières modifications : 22/09/2015 par : mmommsauerberg / Last Modified: 22/09/2015 By: mmommsauerberg



### **2.2.5 Navigation maritime dans la baie de Fundy**

Annuellement, on prévoit que 281 pétroliers feront escale au terminal maritime : 70 de classe Aframax, 175 de classe Suezmax et 36 de classe TGTB. L'ÉES décrit que 115 navires par an feront escale (pétroliers de classe Suezmax ou TGTB). L'augmentation est due au retrait du terminal maritime de Cacouna, ce qui provoquera une hausse du nombre de pétroliers qui feront escale au terminal maritime Canaport Énergie Est.

Le terminal maritime pourra accueillir deux transporteurs de brut simultanément et en charger un à la fois aux fins d'expédition. Le poste de mouillage 1 pourra accueillir, tout au plus, des pétroliers de classe TGTB et le poste de mouillage 2 pourra accueillir, tout au plus, des pétroliers de classe Suezmax. L'emplacement des postes de mouillage contribuera à réaliser des opérations maritimes en toute sécurité et à éviter de gêner les autres pétroliers, les méthaniers et le trafic des marchandises dans la zone.

