
16 ADDENDA À L'ÉVALUATION DE L'EMPLOI ET DE L'ÉCONOMIE

16.1 Introduction

Le présent addenda fournit une mise à jour de l'évaluation de l'emploi et de l'économie pour le projet en fonction des modifications apportées à la réalisation du projet, y compris le calendrier des activités de construction et d'exploitation, la taille de la main-d'œuvre affectée à la construction et à l'exploitation, et le coût d'investissement et le coût d'exploitation du projet. Le but de cet addenda est d'évaluer si ces modifications modifient les conclusions de l'évaluation antérieure en ce qui a trait aux effets résiduels sur l'emploi et l'économie.

Cette section présente les documents suivants qui ont été déposés précédemment auprès de l'Office national de l'énergie (ONÉ) :

- Évaluation environnementale et socioéconomique, déposée le 30 octobre 2014, ÉES volume 4, partie B, section 16. Dans le reste de la section, il s'agira du volume 4, partie B de l'ÉES, s'il y a lieu. Le numéro de dépôt de l'ONÉ est le A4E1C9.

Ce document est disponible sur le [site Web de l'ONÉ concernant le Projet Énergie Est](#).

En ce qui concerne l'emploi et l'économie, la caractérisation des effets résiduels et la détermination de leur importance ne changent pas par rapport à celles du volume 4 de l'ÉES pour le complexe du terminal maritime de Saint John.

16.2 Conditions de base mises à jour

Les conditions de base pour l'emploi et l'économie ne changent pas par rapport à celles du volume 4, partie B de l'ÉES.

16.3 Portée de l'évaluation

La portée de l'évaluation de l'emploi et de l'économie inclut les limites spatiales de l'évaluation, les indicateurs clés et les effets potentiels en ce qui concerne la construction et l'exploitation du projet, qui sont les mêmes que ceux décrits au volume 4, partie B de l'ÉES, à l'exception des limites temporelles pour la construction et l'exploitation du projet. Le calendrier des activités de construction du projet a été reporté d'un an par rapport à l'échéance décrite dans l'ÉES. Les interactions et les effets potentiels du projet sur l'emploi et l'économie sont identiques à ceux décrits au volume 4, partie B de l'ÉES. Les effets potentiels sur l'emploi et l'économie sont les suivants :

- Changement relatif aux emplois
- Changement relatif aux revenus
- Changement relatif aux recettes publiques

16.4 Mesures d'atténuation et autres mesures

Les mesures d'atténuation et les autres mesures de gestion sont les mêmes que celles décrites au volume 4, partie B de l'ÉES.

De plus, Énergie Est a mis en œuvre une des mesures d'atténuation recommandées au volume 4, partie C, section 3.4 de l'ÉES, pour la participation des groupes et des associations de pêche. Ce processus en est à ses débuts et devrait inclure 1) une discussion sur les zones préoccupantes et leur détermination, 2) une détermination plus précise des modèles d'utilisation des ressources, et 3) une consultation qui pourrait éventuellement déboucher sur des mesures d'atténuation supplémentaires pour le projet.

16.5 Effets résiduels et détermination de leur importance

Cette évaluation tient compte des effets résiduels sur l'emploi et l'économie après la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des autres mesures proposées. La caractérisation des effets résiduels est évaluée après avoir tenu compte de la modification apportée à la réalisation du projet relativement à l'emploi et à l'économie, puis confirmée ou mise à jour dans l'addenda en fonction de la comparaison avec le volume 4, partie B de l'ÉES.

Les effets résiduels sont déterminés en fonction de plusieurs critères et de l'efficacité prévue des mesures d'atténuation, conformément au volume 4, partie B de l'ÉES.

Les seuils d'importance des effets résiduels sur l'emploi et l'économie sont les mêmes que ceux indiqués au volume 4, partie B de l'ÉES. Un effet significatif devient défavorable pour l'emploi et l'économie quand on s'attend à ce que le projet rende le niveau de vie dans la zone d'étude moins abordable durant une longue période de temps. Le niveau de vie devient moins abordable si les prix augmentent plus que les revenus dans une communauté. Les facteurs clés qui contribuent au changement du caractère abordable incluent les salaires et le coût du logement.

La probabilité d'effets résiduels sur l'emploi et l'économie est résumée dans le tableau 16-3. En outre, les tableaux des effets résiduels sont mis à jour de façon à apporter des précisions quant aux interactions du projet (par phase du projet).

La liste suivante compare les principaux aspects de la réalisation du projet présentés au volume 4, partie B de l'ÉES à la réalisation modifiée, relativement à l'emploi et à l'économie :

- un changement apporté au calendrier des activités de construction du projet, passant de 2015-2018 (comme il est indiqué dans l'ÉES) à 2017-2020;
- une augmentation du coût d'investissement du projet, passant de 11,3 milliards de dollars (comme cela est décrit au volume 4 de l'ÉES) à 15,6 milliards de dollars;
- une augmentation du coût d'exploitation annuel moyen du projet, passant de 666 millions de dollars (comme cela est décrit au volume 4 de l'ÉES) à 964 millions de dollars;

- la taille de la main-d'œuvre affectée à la construction au Nouveau-Brunswick est supérieure à l'estimation fournie au volume 4 de l'ÉES; ce changement est dû à la mise à niveau du complexe du terminal maritime et des installations connexes;
- l'estimation de la taille de la main-d'œuvre affectée à l'exploitation pour l'ensemble des provinces a été revue et elle est, en général, pertinente par rapport aux chiffres présentés dans l'ÉES. Il y a deux exceptions : le Québec et le Nouveau-Brunswick. Au Québec, le nombre estimé d'emplois directs associés à l'exploitation a diminué de 57 à 15. Au Nouveau-Brunswick, le nombre estimé d'emplois directs associés à l'exploitation a augmenté de 50 à 59.

Les modifications devraient avoir des répercussions sur les effets résiduels estimés, mais ne devraient pas modifier la caractérisation des effets résiduels par rapport à ceux décrits au volume 4, partie B, section 16.1 de l'ÉES. En particulier :

- un changement apporté au calendrier des activités de construction du projet a pour effet de modifier de la même manière les effets du projet dans le temps;
- l'augmentation des dépenses en immobilisations associées au projet augmenteront de la même manière les effets directs, indirects et induits sur les revenus, les emplois et les recettes publiques;
- l'augmentation des dépenses d'exploitation associées au projet augmenteront de la même manière les effets directs, indirects et induits sur les revenus, les emplois et les recettes publiques;
- modifier la taille de la main-d'œuvre affectée à la construction modifiera de la même façon les effets des travailleurs sur place comparativement à ceux décrits au volume 4 de l'ÉES;
- modifier la taille de de la main-d'œuvre affectée à l'exploitation modifiera de la même façon les effets des travailleurs sur place comparativement à ceux décrits au volume 4 de l'ÉES.

16.5.1 Emplois

Les effets du projet sur les emplois ont changé compte tenu du changement apporté au calendrier du projet et de l'ajustement du nombre de travailleurs affectés à la construction et à l'exploitation.

CONSTRUCTION

SUR PLACE

À l'échelle nationale, la construction du projet devrait nécessiter la présence sur le site de 14 070 années-personnes (168 825 mois-personnes), entre 2017 et 2020. De ce total, on s'attend à ce que la construction du complexe du terminal maritime requiert environ 1 715 années-personnes (20 580 mois-personnes). La main-d'œuvre requise sur le site se détaille comme suit :

- 1 230 années-personnes (14 760 mois-personnes) pour la construction du terminal de réservoirs;
- 485 années-personnes (5 820 mois-personnes) pour la construction du terminal maritime.

Le nombre maximal de travailleurs de la construction sur le site pour le complexe du terminal maritime devrait atteindre 1 060, au milieu de 2019 (voir la figure 16-1). Il s'agit d'une augmentation par rapport au nombre maximal de 870 travailleurs de la construction au milieu de 2017 présenté au volume 4, partie B de l'ÉES. Le nombre moyen de travailleurs de la construction sur le site devrait se chiffrer à environ 570 durant toute la phase de construction. Le projet créera également des emplois de gestionnaires durant la phase de construction. La construction du projet nécessitera l'embauche de travailleurs mobiles, lesquels sont des travailleurs dont le lieu de travail se situe au-delà de la distance de navettage de leur lieu de résidence. La main-d'oeuvre mobile peut comprendre des individus qui demeurent dans la ZÉL ou ailleurs dans la province du Nouveau-Brunswick. À ce jour, Énergie Est a engagé des organisations du travail au Nouveau-Brunswick pour développer des stratégies visant à maximiser l'embauche de travailleurs locaux.

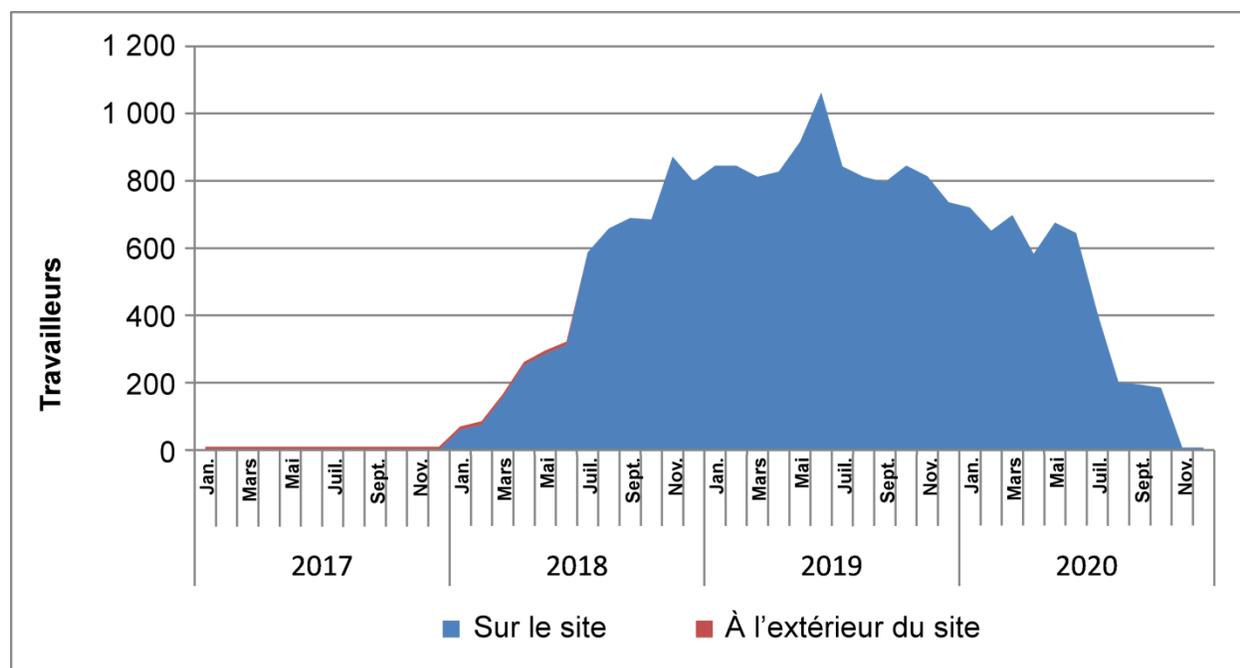


Figure 16-1 Main-d'œuvre – Nouveau-Brunswick

En période de pointe, la main-d'œuvre sur place pourrait représenter une hausse temporaire pouvant atteindre environ :

- 0,8 % de la population de la zone d'étude locale;
- 1,6 % de la population active résidant dans la zone d'étude locale.

Les activités de construction ne devraient pas entraîner de changement prolongé sur le plan de la demande en main-d'œuvre ou en logement dans la zone d'étude locale, et ce, pour les raisons suivantes :

- la nature temporaire des activités de construction du projet;
- la main-d'œuvre mobile;
- la stratégie d'hébergement dans des camps.

À L'EXTÉRIEUR DU SITE

Durant la phase de construction, le projet va aussi créer des emplois dans des ateliers de fabrication et des chantiers situés en dehors de la zone d'étude locale (voir la figure 16-1). Le nombre total d'emplois dans le secteur de la construction à l'extérieur du site du projet au Nouveau-Brunswick devrait être de 115 années-personnes (1 380 mois-personnes).

TYPES D'EMPLOIS LIÉS À LA CONSTRUCTION

La composition des types de travailleurs affectés aux activités de la construction sera la même que celle décrite au volume 4, partie B de l'ÉES.

EXPLOITATION

Une fois en exploitation, le projet devrait nécessiter environ 59 années-personnes par an (une augmentation par rapport au chiffre de 50 années-personnes tel que décrit au volume 4 de l'ÉES), tant des employés que des entrepreneurs, pour l'exploitation et l'entretien du nouveau complexe du terminal maritime. Les employés travailleront dans la zone d'étude locale et seront recrutés localement si possible (voir la section 16.4 de l'ÉES). Les effectifs des entrepreneurs pourraient venir de l'extérieur de la région et se déplacer à l'intérieur de la zone d'étude locale selon les besoins.

La main-d'œuvre supplémentaire qui sera affectée aux activités d'exploitation sur place représente environ :

- moins de 1 % de la population de la zone d'étude locale;
- moins de 1 % de la population active résidant dans la zone d'étude locale.

TYPES D'EMPLOIS LIÉS À L'EXPLOITATION

La composition des types de travailleurs affectés aux activités d'exploitation sera la même que celle décrite au volume 4, partie B de l'ÉES.

EMPLOIS TOTAUX

L'activité économique associée au projet stimulera la création d'emplois pour les fournisseurs (effets indirects) et stimulera également l'économie en général, car les travailleurs utiliseront leurs revenus pour faire l'achat de biens et de services (effets induits). L'ampleur estimée de ces effets indirects et induits sur l'emploi a été déterminée à partir des résultats obtenus d'un modèle des entrées-sorties de l'économie canadienne qui est élaboré et mis à jour par Statistique Canada. Les estimations sont les suivantes :

- durant la construction, les effets totaux directs, indirects et induits du projet sur les emplois au Nouveau-Brunswick sont estimés à 40 900 années-personnes (490 800 mois-personnes)¹;
- durant l'exploitation, les effets totaux directs, indirects et induits du projet sur les emplois au Nouveau-Brunswick sont estimés à environ 560 années-personnes (6 720 mois-personnes) annuellement¹.

RÉSUMÉ

Les résultats concernant les effets résiduels du projet sont les mêmes que ceux indiqués au volume 4, partie B de l'ÉES. Compte tenu des mesures d'atténuation et de gestion recommandées décrites dans l'ÉES, les effets résiduels précités sur les emplois ne devraient pas modifier la situation de la main-d'œuvre au point de modifier de manière significative et défavorable l'accessibilité dans la zone d'étude locale (voir le tableau 16-3). La fiabilité des prévisions est élevée, étant donné la nature temporaire des activités de construction, la taille de la main-d'œuvre, l'utilisation de travailleurs mobiles, le plan d'approvisionnement prévu par Énergie Est, la mise en œuvre d'une stratégie d'hébergement dans des camps et les politiques d'embauche d'Énergie Est.

16.5.2 Revenus

Les effets du projet sur les revenus ont changé du fait de l'augmentation des dépenses en immobilisations et d'exploitation.

DÉPENSES LIÉES À LA CONSTRUCTION PAR RÉGION

Les dépenses initiales totales en immobilisations liées au projet sont estimées à 15,6 milliards de dollars pendant la période de construction (valeur actuelle nette [2013] de 13,7 milliards de dollars), soit une augmentation de 1,9 milliards de dollars par rapport aux dépenses décrites au volume 4, partie B de l'ÉES (11,3 milliards de dollars). Près de 6 % (1 milliard de dollars) des dépenses sont liées à la construction du complexe du terminal maritime. Les dépenses en immobilisations liées à la construction comprennent les salaires versés aux travailleurs de la construction, les services professionnels d'ingénierie et environnementaux, ainsi que les achats de biens et de services, comme les équipements, les modules et les éléments structuraux. La mise de fonds pour les travaux d'ingénierie et les achats d'équipements à long délai de livraison commencera probablement avant la période de construction.

¹ L'importance de l'apport de ces emplois à l'économie dépendra du marché du travail et d'autres conditions économiques du moment.

Les biens et services nécessaires à la réalisation du projet dans l'ensemble du pays (y compris le tronçon du Nouveau-Brunswick) proviendront d'un peu partout au pays et, dans certains cas, de l'étranger. Les activités de construction au Nouveau-Brunswick nécessiteront la collaboration de fournisseurs des autres provinces, tout comme les activités de construction dans les autres provinces nécessiteront celle de fournisseurs du Nouveau-Brunswick. L'information sur l'approvisionnement présentée ici traduit le caractère interprovincial que revêtira le projet sur le plan des relations commerciales. Les dépenses estimatives par région liées à la construction sont présentées au tableau 16-1. Ces dépenses sont fondées sur les renseignements fournis par Énergie Est et sur le modèle interprovincial des entrées-sorties de Statistique Canada (Statistique Canada, 2010). Le tableau montre que 19 % des dépenses totales estimées seront engagées au Nouveau-Brunswick². Les autres provinces du Canada bénéficieront de 68 % des dépenses, et le reste reviendra aux fournisseurs étrangers. Les dépenses engagées auprès des fournisseurs étrangers sont principalement liées à l'achat de valves et de produits spécialisés, comme les buses et les regards.

Outre les dépenses en immobilisations directes qui seront engagées au Nouveau-Brunswick, les travailleurs mobiles affectés à la construction devraient temporairement accroître l'activité économique locale du fait des achats quotidiens qu'ils feront. Si l'on tient compte des prévisions quant à leur nombre, à la durée de leur séjour et au niveau de leurs dépenses, les travailleurs mobiles devraient dépenser environ 5,8 millions de dollars dans la zone d'étude locale durant la phase de construction. Ces dépenses seront probablement engagées à Saint John, car c'est le principal centre urbain de la zone d'étude locale. Les dépenses liées à la construction ne devraient pas entraîner de changements notables et prolongés dans les prix qui pourraient par la suite nuire à l'accessibilité dans la zone d'étude locale, et ce, pour les raisons suivantes :

- la nature temporaire des activités de construction du projet;
- la provenance pancanadienne et, dans certains cas, internationale de la main-d'œuvre, du matériel et de l'équipement.

² Ces dépenses comprennent celles de la portion du projet au Nouveau-Brunswick ainsi que l'acquisition de biens et de services dans la province en appui aux activités liées au projet dans les autres provinces du Canada.

Tableau 16-1 Dépenses liées à la construction par région

Dépenses	Nouveau-Brunswick	Autres provinces	Étranger	Total
	(en milliards de dollars)			
Main-d'œuvre	1,9	4,3	-	6,2
Matériel, équipement et services	0,9	6,3	2,2	9,4
Total	2,8	10,6	2,2	15,6
Total (%)	18	68	14	100
REMARQUES :				
Les dépenses reflètent les achats interprovinciaux liés à la construction de l'ensemble du projet.				
Le total n'est peut-être pas de 100 % en raison de l'arrondissement.				
SOURCE : TransCanada, modèle des entrées-sorties de Statistique Canada (2010).				

DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR RÉGION

Les dépenses d'exploitation annuelles moyennes sont estimées à environ 964 millions de dollars, soit une augmentation de 298 millions de dollars par rapport aux dépenses décrites au volume 4, partie B de l'ÉES (666 millions de dollars). Les dépenses d'exploitation pour le terminal de réservoirs et le terminal maritime au Nouveau-Brunswick sont estimées à 101 millions de dollars. Ces dépenses comprennent les honoraires et les salaires versés aux employés et aux entrepreneurs travaillant au Nouveau-Brunswick ainsi que les frais d'électricité et d'acquisition du matériel et des équipements nécessaires pour maintenir le débit prévu.

Les biens et services nécessaires à l'exploitation du projet dans l'ensemble du pays, y compris le tronçon du Nouveau-Brunswick, proviendront d'un peu partout au pays. La ventilation des dépenses annuelles moyennes d'exploitation par région est présentée au tableau 16-2. Cette ventilation est fondée sur les renseignements fournis par Énergie Est et sur le modèle des entrées-sorties de Statistique Canada (Statistique Canada, 2010). Le tableau montre qu'environ 10 % des dépenses d'exploitation seront engagées au Nouveau-Brunswick, y compris la zone d'étude locale. Les autres dépenses (90 %) seront engagées dans le reste du Canada.

Les dépenses d'exploitation ne devraient pas entraîner de changements notables et prolongés dans les prix qui pourraient par la suite réduire l'accessibilité dans la zone d'étude locale, en raison du petit nombre de travailleurs qui seront affectés à l'exploitation par rapport à la population de la zone d'étude locale et du fait que le matériel et l'équipement requis proviendront de partout au Canada.

Tableau 16-2 Dépenses d'exploitation par région

Dépenses	Nouveau-Brunswick	Autres provinces	Étranger	Total
	(moyenne des dépenses annuelles en millions de dollars)			
Main-d'œuvre	13	62	-	75
Matériel, équipement et services	88	800	-	888
Total	101	862	-	964
Total (%)	10	90	-	100

SOURCE : TransCanada, modèle des entrées-sorties de Statistique Canada (2010).

REVENU TOTAL

Les dépenses engagées pour le projet généreront des revenus pour les entrepreneurs, les fournisseurs et les travailleurs (effets indirects). Ces principaux bénéficiaires consacreront à leur tour une partie de ce revenu à l'achat de biens et de services, ce qui fera circuler les dépenses et s'ajoutera à l'effet de revenu généré par le projet (effets induits).

CONSTRUCTION

On estime que les effets directs, indirects et induits du projet sur le produit intérieur brut (PIB) et sur le revenu des ménages au Nouveau-Brunswick totaliseront environ 3,2 milliards de dollars et 2,6 milliard de dollars, respectivement (Statistique Canada, 2010). Durant la construction, le projet devrait accroître le PIB du Nouveau-Brunswick de 2,8 % par année³.

EXPLOITATION

On estime que les effets directs, indirects et induits de l'exploitation du projet sur le PIB et sur le revenu des ménages au Nouveau-Brunswick totaliseront environ 70 millions de dollars et 30 millions de dollars, respectivement (Statistique Canada, 2010). Les dépenses d'exploitation du projet devraient accroître le PIB du Nouveau-Brunswick d'environ 0,3 % par année⁴.

³ Moyenne annuelle pendant la période de construction en tant que pourcentage du PIB du Nouveau-Brunswick en 2012. L'importance de l'apport de cette activité à l'économie dépendra du marché du travail et des autres conditions économiques du moment.

⁴ Moyenne annuelle pendant la période d'exploitation en tant que pourcentage du PIB du Nouveau-Brunswick en 2012. L'importance de l'apport de cette activité à l'économie dépendra du marché du travail et des autres conditions économiques du moment.

RÉSUMÉ

Les résultats concernant les effets résiduels du projet sont les mêmes que ceux indiqués au volume 4, partie B de l'ÉES. Compte tenu des mesures d'atténuation et de gestion recommandées soulignées au volume 4, partie B de l'ÉES, les effets résiduels précités ne devraient pas modifier les revenus au point de modifier de manière significative et défavorable l'accessibilité dans la ZÉL. La fiabilité des prévisions est élevée, étant donné la nature temporaire des activités de construction, la taille de la main-d'œuvre, l'utilisation de travailleurs mobiles, le plan d'approvisionnement prévu par Énergie Est et les politiques d'embauche d'Énergie Est.

16.5.3 Recettes publiques

Les recettes publiques sélectionnées liées au projet ont changé du fait des ajustements des dépenses prévues pendant la période de construction et d'exploitation.

RECETTES DIRECTES

MUNICIPALES

Une fois en exploitation, le projet procurera des avantages fiscaux aux municipalités en élargissant leur assiette fiscale et en augmentant les impôts fonciers perçus. Le projet devrait commencer à générer quelque 14 millions de dollars (en dollars de 2015) en impôts fonciers pour les municipalités du Nouveau-Brunswick en 2022, dont 47 % sont associés au complexe du terminal maritime. Compte tenu des normes d'évaluation actuelles, des taux de taxation en vigueur et d'un taux d'actualisation réel de 8 %, les taxes municipales qui seront perçues par les municipalités du Nouveau-Brunswick pendant la durée de vie (40 ans) du nouveau tronçon du pipeline du projet devraient se chiffrer à quelque 46 millions de dollars (valeur actualisée nette).

Le montant exact des taxes municipales générées par le projet est incertain, car on ne connaît ni l'évaluation réelle du projet ni les taux de taxation qui seront en vigueur quand le projet sera en fonction. L'établissement des taux de taxation municipale est une prérogative des municipalités. De manière générale, le taux de taxation applicable aux différentes catégories de propriétés est calculé en fonction de l'écart entre, d'une part, les recettes nécessaires pour financer les opérations, les dépenses en immobilisations par répartition et le service de la dette et, d'autre part, les autres sources de financement telles que les subventions, les honoraires et les permis.

PROVINCIALES ET FÉDÉRALES

L'estimation des impôts sur le revenu des sociétés versés par Énergie Est au Nouveau-Brunswick et au gouvernement fédéral pour le tronçon du projet situé au Nouveau-Brunswick ne change pas par rapport à celle indiquée au volume 4, partie B de l'ÉES. Il est à noter que les impôts sur le revenu des sociétés ne peuvent être établis avec certitude et peuvent varier en fonction de la capacité des pipelines et des conditions économiques, tant locales qu'internationales, pendant la durée de vie du projet.

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES

L'activité économique liée au projet durant la construction devrait générer des recettes fiscales de 3,3 milliards de dollars pour les gouvernements provinciaux et fédéral pour tout le pays. Au Nouveau-Brunswick, les recettes fiscales sont estimées à 715 millions de dollars, réparties comme suit :

- 405 millions de dollars en impôts des particuliers;
- 310 millions de dollars en impôts indirects (TVH, droits à l'importation) (Statistique Canada, 2013).

L'activité économique liée au projet durant la phase d'exploitation devrait générer des recettes fiscales annuelles moyennes de 240 millions de dollars pour les gouvernements provinciaux et fédéral dans tout le pays. Au Nouveau-Brunswick, les recettes fiscales sont estimées à 20 millions de dollars :

- 6 millions de dollars en impôts des particuliers;
- 14 millions de dollars en impôts indirects (TVH, droits à l'importation) (Statistique Canada, 2013).

Les impôts à acquitter dans le futur varieront selon les conditions économiques, tant locales qu'internationales. En supposant que le taux d'actualisation soit de 8 % et que les cadres d'imposition provincial et fédéral demeurent les mêmes pendant toute la durée de vie du projet, il est estimé que l'activité économique associée au projet générera des impôts indirects de 140 millions de dollars (valeur actualisée nette) pour le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral pendant la durée de vie du projet.

RÉSUMÉ

Les résultats concernant les effets résiduels du projet sont les mêmes que ceux indiqués au volume 4, partie B de l'ÉES. Compte tenu des mesures d'atténuation et de gestion recommandées soulignées au volume 4, partie B de l'ÉES, les effets résiduels précités sur les recettes publiques ne devraient pas modifier de manière significative et défavorable l'accessibilité dans la ZÉL (voir le tableau 16-3). Le niveau de confiance dans les prédictions est élevé, étant donné :

- la nature temporaire des activités de construction du projet;
- la taille de la main-d'œuvre affectée à la construction;
- le plan d'approvisionnement prévu par Énergie Est et la prestation de services publics financés par les divers ordres de gouvernement;
- la nature de redistribution de l'impôt et des dépenses gouvernementales.

Les effets du projet sur l'emploi et l'économie au Nouveau-Brunswick sont positifs.

Tableau 16-3 Effets résiduels sur l'emploi et l'économie – Complexe du terminal maritime

Phase du projet	Mesures d'atténuation et autres mesures	Caractéristiques des effets résiduels ¹						Importance	Fiabilité des prévisions	Probabilité d'effets significatifs ³	Surveillance et suivi
		Direction ²	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité				
TERMINAL DE RÉSERVOIRS ET TERMINAL MARITIME DE SAINT JOHN (COMPOSANTES TERRESTRES)											
Changement relatif aux emplois											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											
Changement relatif aux revenus											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											
Changement relatif aux recettes publiques											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											

Tableau 16-3 Effets résiduels sur l'emploi et l'économie – Complexe du terminal maritime

Phase du projet	Mesures d'atténuation et autres mesures	Caractéristiques des effets résiduels ¹						Importance	Fiabilité des prévisions	Probabilité d'effets significatifs ³	Surveillance et suivi
		Direction ²	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité				
TERMINAL MARITIME CANAPORT ÉNERGIE EST (COMPOSANTES EXTRACÔTIÈRES)											
Changement relatif aux emplois											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											
Changement relatif aux revenus											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											
Changement relatif aux recettes publiques											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											

Tableau 16-3 Effets résiduels sur l'emploi et l'économie – Complexe du terminal maritime

Phase du projet	Mesures d'atténuation et autres mesures	Caractéristiques des effets résiduels ¹						Importance	Fiabilité des prévisions	Probabilité d'effets significatifs ³	Surveillance et suivi
		Direction ²	Ampleur	Étendue géographique	Durée	Fréquence	Réversibilité				
PIPELINE D'INTERCONNEXION											
Changement relatif aux emplois											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											
Changement relatif aux revenus											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											
Changement relatif aux recettes publiques											
Construction	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Exploitation	Section 16.4	P	Sans objet – importance non déterminée pour les effets positifs					É	S.O.	Sans objet	
Désaffectation et cessation d'exploitation ⁴											
REMARQUES :											
¹ Le tableau 16-9 au volume 4, partie B, section 16 de l'ÉES présente les définitions des critères de classification des effets résiduels pour l'emploi et l'économie.											
² Pour les effets caractérisés comme positifs au titre de la direction, l'importance n'est pas déterminée.											
³ La probabilité est caractérisée seulement si d'importants effets indésirables sont observés.											
⁴ Désaffectation et cessation d'exploitation : voir le volume 1, section 8 de l'ÉES pour obtenir l'évaluation des effets résiduels.											

Tableau 16-3 Effets résiduels sur l'emploi et l'économie – Complexe du terminal maritime

LÉGENDE			
Direction		Durée	Importance
P	Positive	C	Court terme
N	Négative	M	Moyen terme
Nt	Neutre	L	Long terme
Ampleur		Fréquence	Réversibilité
F	Faible	U	Événement unique
M	Modérée	MI	Événement multiple irrégulier
É	Élevée	MR	Événement multiple régulier
Étendue géographique		C	Continue
ZDP	Zone de développement du projet		
ZÉL	Zone d'étude locale		
ZÉR	Zone d'étude régionale		
			Contexte écologique et socioéconomique
			N Négligeable ou limité
			F Faible
			M Moyen
			É Élevé
			Fiabilité des prévisions
			F Faible
			M Modérée
			É Élevée
			S.O. Sans objet

16.6 Surveillance et suivi

Les ministères gouvernementaux, les organismes publics et les entreprises du secteur privé qui fournissent des services et des infrastructures feront le suivi de la demande de services dans le cadre de leurs pratiques de planification normales. Il est recommandé qu'Énergie Est et ses sous-traitants assument la surveillance de leurs pratiques d'emploi et d'approvisionnement et qu'ils en fassent rapport dans le cadre de leur engagement envers les communautés.

16.7 Références

Modèle des entrées-sorties de Statistique Canada (2010).