

N° R-3960-2016

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

et

MRC DES LAURENTIDES  
VILLE DE MONT-TREMBLANT  
MUNICIPALITÉ DE SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ

Intervenantes

---

MÉMOIRE DE LA MRC DES LAURENTIDES, LA VILLE DE MONT-TREMBLANT  
ET DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ

---

I. INTRODUCTION

1. Le présent mémoire expose la position des intervenantes, la MRC des Laurentides, la Ville de Mont-Tremblant et la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré (collectivement la « MRC des Laurentides »), concernant :
  - a) la Demande d'Hydro-Québec relative à une ligne de 120 kV reliant le poste du Grand-Brûlé à une ligne existante, entre les postes de Saint-Sauveur et de Sainte-Agathe-des-Monts (ci-après la « ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur »);
  - b) un tracé alternatif, le tracé Grand Brûlé - Dérivation Saint-Donat, considéré et rejeté par Hydro-Québec, mais favorisé et demandé par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut (identifié dans le cadre du présent dossier comme « le tracé Paquin »).
2. Ce mémoire est déposé à la suite de la reconnaissance du statut des intervenantes dans le présent dossier dans la décision de la Régie du 22 mars 2016, D-2016-043.
3. Pour les motifs plus amplement exposés ci-après, la MRC des Laurentides demande respectueusement à la Régie de l'énergie d'accorder à Hydro-Québec l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q. c. R-6.01, afin qu'elle construise et acquiert les immeubles et les actifs requis pour le projet de construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur, et réalise les travaux connexes.
4. La MRC des Laurentides renvoie à cet égard aux conclusions recherchées par Hydro-Québec dans sa demande du 19 janvier 2016.

5. Par le fait même, la MRC des Laurentides demande à la Régie de l'énergie de rejeter la prétention de la MRC des Pays-d'en-Haut et de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard selon laquelle Hydro-Québec devrait utiliser le tracé Paquin.

## II. LES INTERVENANTES

6. D'une superficie de 2 500 km<sup>2</sup>, la MRC des Laurentides a une population permanente de 46 133 personnes, qui inclut une population de 54 % de villégiateurs (i.e. des personnes ayant une résidence secondaire sur le territoire de la MRC).
7. La MRC des Laurentides regroupe 20 villes et municipalités majoritairement à vocation récréotouristique dont la Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts susceptibles d'être les plus affectées par le tracé Paquin.
8. La Ville de Mont-Tremblant a une superficie de 235 km<sup>2</sup> et compte 9 620 habitants permanents, dont s'ajoute environ 10 000 villégiateurs et 2,5 millions de visiteurs par année.
9. La Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré a une superficie de 120 km<sup>2</sup> et compte 3 700 habitants, principalement des jeunes familles occupant des résidences abordables, denrée rare dans la région.
10. La MRC des Laurentides est traversée par la piste du parc linéaire le P'tit Train du Nord, un axe récréotouristique-majeur.
11. Le moteur économique et la vocation de la MRC des Laurentides est essentiellement le récréotourisme, troisième destination touristique la plus importante au Québec incluant un centre de villégiature de renommée internationale quatre saisons (le Centre de villégiature Tremblant).
12. La MRC des Laurentides est non seulement la destination touristique privilégiée, mais elle connaît également un essor démographique deux fois plus important que les Basses-Laurentides.

## III. LE TRACÉ PAQUIN

13. Le 19 janvier 2016, après avoir procédé à un long processus de consultation entrepris en 2012, Hydro Québec a demandé à la Régie de l'énergie l'autorisation de construire et d'acquérir les immeubles et les actifs requis pour le projet de construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur ainsi que la réalisation de travaux connexes, au coût de 98 millions de dollars.
14. Ce tracé d'Hydro-Québec emprunte le territoire de la MRC des Laurentides sur 54 % de sa longueur (les municipalités de Mont-Tremblant, Arundel, Saint-Faustin-Lac-Carré, Sainte-Agathe-des-Monts, Montcalm, Val-David et Val-Morin).
15. La MRC des Laurentides acquiesce à ce tracé choisi par Hydro-Québec.
16. Depuis le dépôt de la demande d'Hydro-Québec le 19 janvier 2016, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut ont déposé des procédures à la

Régie de l'énergie afin de demander qu'Hydro-Québec choisisse un tracé alternatif qui avait déjà été considéré et rejeté par Hydro-Québec, soit le tracé Paquin.

17. Le tracé Paquin passe plus au nord que la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur, dans l'axe de la route 117 et longeant les emprises existantes entre le poste Grand-Brulé et le poste de Sainte-Agathe-des-Monts, le tout comme il appert des deux cartes du tracé Paquin (pièce I-1A, préparée par Hydro-Québec, et pièce I-1B, préparée par la MRC des Laurentides).
18. Le tracé Paquin consiste à construire une nouvelle ligne de 120 kV le long des lignes existantes à la sortie du poste du Grand-Brûlé jusqu'au point de dérivation Saint-Donat.
19. De là, la ligne existante entre la dérivation Saint-Donat et le poste de Sainte-Agathe-des-Monts serait reconstruite dans l'emprise actuelle (nouveaux pylônes et nouvelles répartition).
20. Dans le cadre de son intervention dans le présent dossier, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a soulevé la possibilité d'enfouir une partie des lignes du tracé Paquin afin d'en atténuer l'impact. Nous reviendrons plus en détails sur cette proposition à la page 9 du présent texte.
21. Par le présent mémoire, la MRC des Laurentides tient à faire part à la Régie de l'énergie de son profond désaccord avec le tracé Paquin, avec ou sans l'enfouissement proposé par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard.

#### IV. LES PROBLÉMATIQUES INHÉRENTES DU TRACÉ PAQUIN

22. Les problématiques liées au tracé Paquin peuvent être regroupées sous les sept catégories suivantes :

- a) la nécessité d'expropriations :

Le tracé Paquin exigerait des expropriations de plusieurs résidences à Mont-Tremblant (5 à 8) et à Saint-Faustin-Lac-Carré (environ 15).

- b) la traversée de zones peuplées :

Deux secteurs, peuplés et densément peuplés, seraient traversés à Mont-Tremblant et à Saint-Faustin-Lac-Carré.

Le scénario Paquin comporte 236 bâtiments à moins de 200 mètres et 557 bâtiments à moins de 500 mètres, pour un total de 793 bâtiments à moins de 500 mètres.

Au contraire, la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur comporte 21 bâtiments à moins de 200 mètres et 75 bâtiments à moins de 500 mètres, pour un total de 96 bâtiments à moins de 500 mètres<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir les Réponses du Transporteur à la demande de renseignements no 1 de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et de la MRC des Pays-d'en-Haut, HQT-2, Document 2, R.6.4, pp. 13-14.

- c) la mise en péril, sinon carrément l'abandon, de projets de développements domiciliaires :

Le tracé Paquin viendrait compromettre cinq unités d'un projet de développement d'environ 48 unités dans la Ville de Mont-Tremblant, un autre ayant un potentiel de 150 logements dans la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et un autre ayant un potentiel de 66 unités de logements dans la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts (le projet Singh).

- d) la nécessité de déboisement :

Le tracé Paquin exigerait un déboisement additionnel, notamment le long de la piste du parc linéaire du P'tit Train du Nord.

- e) la traversée de milieux sensibles :

Le tracé Paquin traverserait les secteurs où les cours d'eau et près d'une dizaine de milieux humides sont présents. Ces milieux constituent des habitats propices pour le poisson et la sauvagine (voir la pièce I-1B).

Toute nouvelle infrastructure près des eaux exigerait une certification du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

- f) la traversée de corridors touristiques :

Le tracé Paquin traverserait à six reprises le parc régional linéaire du P'tit Train du Nord, dont quatre emprises existantes qui devront être élargies de 30 mètres. Le tracé longe aussi une section du parc régional linéaire sur une distance approximative de 300 mètres.

De plus, au-delà du point de dérivation de Saint-Donat, la nouvelle ligne plus haute traverserait l'autoroute 329, la route nationale 117 et traverserait et longerait l'autoroute 15<sup>2</sup> :

- route 117 à Mont-Tremblant : traverse d'une quatrième ligne;
- route 117 à Saint-Faustin-Lac-Carré : traverse d'une deuxième ligne;
- route 117 à Sainte-Agathe-des-Monts : traverse de la ligne à reconstruire;
- route 329 à Sainte-Agathe-des-Monts : traverse de la ligne à reconstruire;
- autoroute 15 à Sainte-Agathe-des-Monts : traverse de la ligne à reconstruire pour rejoindre le poste (et longe aussi l'autoroute 15).

---

<sup>2</sup> Voir les Réponses du Transporteur à la demande de renseignements no 2 de la Régie de l'énergie, HQT-2, Document 1.1, R.1.2, p. 4.

- g) l'impact sur bassin visuel touristique et l'impact sur l'économie du récréotourisme :

La ligne du tracé Paquin serait visible des corridors touristiques du P'tit Train du Nord, de la route 117, du centre de ski Mont-Blanc, de l'autoroute 15, ainsi qu'à partir des secteurs urbains de Mont-Tremblant, Saint-Faustin-Lac-Carré et de Sainte-Agathe-des-Monts et à l'entrée du Domaine Valdurn, secteur de villégiature situé à Saint-Faustin-Lac-Carré.

Cette détérioration du paysage entraînerait un impact négatif sur l'industrie récréotouristique, principal moteur économique de la région.

23. Les problématiques sont exposées plus en détails dans les parties V à VII ci-après.

#### V. LA NON-CONFORMITÉ DU TRACÉ PAQUIN AVEC LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

24. Face aux prétentions de la MRC des Pays-d'en-Haut et la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, la MRC des Laurentides a mandaté son service de planification à analyser la conformité du tracé Paquin au schéma d'aménagement révisé, conformément à l'article 152 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. c. A-19.1, dans l'éventualité où la MRC recevrait un avis d'intervention du gouvernement à cet effet.
25. Rappelons que l'avis de conformité de la MRC à son schéma d'aménagement et de développement est requis pour la réalisation du projet en vertu de cette loi.
26. Après avoir procédé à une analyse comparative du tracé retenu par Hydro-Québec et du tracé Paquin à la lumière des principes énoncés au schéma d'aménagement, le service de la planification de la MRC des Laurentides conclut que le tracé Paquin ne rencontre pas les objectifs de planification devant être pris en compte dans le cas d'un projet d'équipement de transport d'énergie, le tout comme il appert de l'Analyse comparative du tracé Paquin et du tracé d'Hydro-Québec (pièce I-2).
27. Le service de planification souligne l'impact négatif du tracé Paquin sur les affectations sensibles, les corridors touristiques, le bassin visuel touristique, ainsi que de nombreux milieux urbains et de villégiature.
28. De plus, le service de planification met en lumière le fait que les anciennes lignes longées par le tracé Paquin n'ont pas été configurées, à l'origine, en fonction des préoccupations d'acceptabilité sociale et paysagère actuelle.
29. La conclusion de l'analyse, aux pages 7 et 8, se lit comme suit :

À la lumière des résultats de l'analyse à l'égard de la conformité au schéma d'aménagement en vigueur, force est de constater que le tracé Paquin n'atteint pas les objectifs de planification devant être pris en compte dans le cas d'un projet d'équipement de transport d'énergie.

Rappelons à cet effet les constats suivants :

- 90 % du tracé Paquin sillonne des **affectations sensibles** contre 28 % seulement dans le tracé proposé d'Hydro-Québec;
- le tracé Paquin croise à 13 reprises certains de nos **corridors touristiques** alors que le tracé d'Hydro-Québec n'en croise aucun;
- 53 % du tracé se situe directement à l'intérieur du **bassin visuel touristique** de la MRC. Le tracé d'Hydro-Québec se situe complètement à l'extérieur.
- 55 % du tracé d'Hydro-Québec sillonne des **terres publiques**, réduisant amplement l'impact social d'une telle ligne d'envergure - le tracé Paquin affecte les nombreux milieux urbains et de villégiature qu'il traverse.

Dans un deuxième temps, bien que les nouvelles lignes de transport d'énergie proposées au tracé Paquin suivent les emprises des lignes existantes, elles ne répondent plus aux objectifs actuels d'Hydro-Québec et de la MRC des Laurentides en termes d'acceptabilité sociale et paysagère. Ces lignes anciennes n'ont pas été configurées, à l'origine, en fonction de ces préoccupations.

Nous croyons que le tracé projeté affectera d'une part, la qualité des paysages situés en bordure de nos corridors touristiques. Rappelons à cet effet que le territoire de la MRC des Laurentides est un fort lieu de villégiature et une région touristique d'envergure internationale. L'axe de l'autoroute 15 et de la route 117 accueille annuellement, le passage d'environ 20 000 véhicules par jour. Quant au parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, il s'agit d'une infrastructure d'importance ayant annuellement, des retombées de plus de 15 millions de dollars pour la région des Laurentides. Les nombreuses traverses et le déboisement requis pour l'aménagement d'un tel tracé ne pourront qu'en altérer la qualité visuelle.

En conséquence, outre notre crainte à l'égard de l'impact économique et social que risque de provoquer le tracé Paquin, nous considérons que la proposition du Tracé Paquin n'est pas conforme au schéma d'aménagement révisé de la MRC des Laurentides. Pour les raisons précitées, le Service de la Planification de la MRC des Laurentides recommande donc au conseil des maires de formuler un avis de non-conformité au schéma d'aménagement révisé.

## VI. LES IMPACTS NÉGATIFS DU TRACÉ PAQUIN, SECTION PAR SECTION

30. Afin d'expliquer les nombreux impacts négatifs du tracé Paquin, la MRC des Laurentides propose d'examiner ce tracé section par section :
  - a) du poste du Grand-Brûlé jusqu'à la dérivation Ouimet;
  - b) de la dérivation Ouimet jusqu'à la dérivation Saint-Donat;

- c) de la dérivation St-Donat jusqu'au poste de Sainte-Agathe-des-Monts;
- d) du poste de Sainte-Agathe-des-Monts jusqu'à la Ville de Sainte-Adèle.

**A. Section 1 : du poste du Grand-Brûlé jusqu'à la dérivation Ouimet**

**1. L'ajout d'une quatrième ligne 120kV longeant les trois lignes 120kV existantes**

- 31. Dans ce secteur, à la sortie du Grand-Brûlé, le tracé Paquin longerait une zone de villégiature de montagnes (chemin Paquette, Impasse secrète, Chemin du Roi du Nord, Chemin des Mélèzes et Montée du Curée Labelle).
- 32. Il traverserait ensuite la route 117 à l'entrée de la Ville de Mont-Tremblant.
- 33. De plus, le tracé Paquin traverserait dans ce secteur une zone peuplée dans l'axe du rang 6.
- 34. L'impact visuel négatif de la traversée de la route 117 peut être constaté à partir de la simulation « Traversée de la route 117 à Mont-Tremblant » (pièce I-3, préparée par Hydro-Québec).
- 35. L'impact visuel négatif de la traversée du rang 6 appert de la simulation « Traversée du 6<sup>e</sup> Rang à Mont-Tremblant » (pièce I-4, préparée par Hydro-Québec).

**a) La Ville de Mont-Tremblant**

- 36. Le tracé Paquin exigerait l'expropriation de cinq à huit lots sur le territoire de la Ville de Mont-Tremblant près de la route 117 (pièce I-3) et à la hauteur du rang 6 (pièce I-4), le tout comme il appert de l'analyse de l'impact, lot par lot, du tracé Paquin par le Service d'urbanisme de la Ville de Mont-Tremblant (pièce I-5).
- 37. Ces expropriations entraîneraient des coûts importants qui se chiffrent comme suit, selon l'hypothèse du corridor emprunté, cette information n'étant pas disponible au moment de la confection de l'analyse :
  - a) coût des expropriations pour le corridor A : 2 241 200 \$ + indemnité;
  - b) coût des expropriations pour le corridor B : 1 129 900 \$ + indemnité (pièce I-5).
- 38. Les exportations entraîneraient également des pertes de revenu en taxation qui se chiffrent comme suit :
  - a) perte de revenus en taxation directe sur 30 ans pour le corridor A : 437 034 \$;
  - b) perte de revenus en taxation directe sur 30 ans pour le corridor B : 220 331 \$ (pièce I-5).
- 39. Le déboisement et l'expropriation nécessités par le tracé Paquin auraient notamment un impact majeur sur la phase 2 d'un projet de développement de 12 résidences approuvé par le conseil en 2010, dont cinq unités potentielles seraient affectées (pièce I-5, Annexe C et rapport daté du 1<sup>er</sup> juin 2010 du Service de l'urbanisme de la Ville de Mont-Tremblant, pièce I-6).

40. Enfin, la traversée de la route 117 à l'entrée de la Ville de Mont-Tremblant ainsi que la visibilité de la nouvelle ligne additionnelle à partir des zones urbaines de Mont-Tremblant auraient un impact négatif sur le paysage touristique de la Ville, qui est la troisième ville la plus visitée au Québec, après Montréal et Québec.

**B. Section 2 : de la dérivation Ouimet jusqu'à la dérivation Saint-Donat**

**1. Ajout d'une deuxième ligne 120 kV longeant une ligne 120 kV existante**

**a) Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré**

41. Dans ce secteur, le tracé Paquin longerait le secteur urbain existant de Saint-Faustin-Lac-Carré (Domaine Lauzon qui compte 166 unités de logement) puis traverserait le noyau villageois de Saint-Faustin-Lac-Carré.

42. Le tracé Paquin exigerait environ 15 expropriations dans le Domaine Levert qui compte 78 unités de logement, le tout comme il appert de l'image satellite annotée du Domaine Levert (pièce I-7, préparée par Hydro-Québec).

43. Les résidences touchées par l'expropriation sont des résidences récentes, occupées à l'année, majoritairement par de jeunes ménages.

44. Les immeubles identifiés en rouge sur l'image de la pièce I-7 sont directement touchés par le tracé Paquin. Leur valeur totalise 3 400 000 \$ pour une moyenne de 209 000 \$ par résidence, le tout comme il appert du rapport sur l'évaluation des immeubles avec risque d'expropriation préparé par la MRC des Laurentides.

45. Advenant l'expropriation de ces résidences, une quinzaine de ménages devraient donc quitter une communauté de 3 700 habitants.

46. L'impact visuel négatif de l'expropriation et de l'installation de la ligne appert de la Simulation « Domaine Levert, rue du Souvenir » (pièce I-8, préparée par Hydro-Québec).

47. De plus, la mise en place d'infrastructures de mise en terre mettrait en péril le potentiel de croissance de la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré, à l'intérieur du périmètre urbain, ce qui est l'endroit principal où devrait se faire la croissance (carré mauve sur l'image satellite pièce I-7).

48. Ce secteur à potentiel de développement possède une superficie d'environ 100 000 mètres carrés, représentant, selon le zonage actuel, un potentiel de 150 logements desservis par le réseau d'aqueduc et d'égout.

49. Les logements potentiels représenteraient une augmentation de 9 % au nombre de branchements au réseau d'aqueduc et une augmentation de 16 % au nombre de branchements au réseau d'égout.

50. Des discussions ont cours actuellement entre la municipalité et un propriétaire d'une partie de ce secteur pour un développement résidentiel pour une vingtaine de logements dont la moitié ne pourraient être construits si le tracé Paquin était adopté.

51. Des pertes de revenu en taxation et de revenus d'égouts et d'aqueduc en lien avec les expropriations qui seraient nécessaires pour la réalisation du tracé Paquin dans la municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré sont estimées comme suit :
  - a) taxes foncière générales : entre 100 000 \$ et 150 000 \$ annuellement;
  - b) revenus égouts : entre 20 000 \$ et 35 000 \$ annuellement;
  - c) revenus aqueduc : 20 000 \$ et 30 000 \$ annuellement.
52. Par ailleurs, les travaux dans le secteur du lac-Rougeaud affecteraient les paysages d'un secteur historique (Manoir Ogilvy et ancienne route 11), l'un des premiers secteurs de colonisation de la région.
53. Le lac Rougeaud est un lac d'une grande qualité malgré la présence de l'homme et d'un terrain de golf. Toute perturbation majeure de son bassin versant pourrait s'avérer très dommageable.
54. Les besoins d'installation d'un poste de sectionnement sur le territoire seraient également très dommageables, particulièrement aux abords du Domaine Valdurn, domaine privé reconnu pour la préservation de ses espaces naturels et de la couverture forestière.
55. Ce secteur du tracé traversait par ailleurs des milieux humides (voir la pièce I-1B).
56. Enfin, la traversée de la route 117 à la limite de la zone industrielle de Saint-Faustin-Lac-Carré marquerait le paysage aux abords du village, au principal point d'arrivée pour la région de Mont-Tremblant, les principaux accès au parc et au Centre de villégiature Tremblant (versant nord et sud, secteur de la Diable et secteur de la Cachée).
- b) L'hypothèse de l'enfouissement proposée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard**
57. La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a évoqué la possibilité d'enfouir la ligne dans les zones peuplées afin d'en atténuer l'impact.
58. Selon Hydro-Québec, un tel enfouissement serait requis sur près de 1 kilomètre à Mont-Tremblant et environ 700 mètres à Saint-Faustin-Lac-Carré.
59. Une telle hypothèse exigerait la construction de quatre structures électriques massives au cœur de quartiers résidentiels.
60. À Saint-Faustin-Lac-Carré, l'impact visuel de ces structures appert de la simulation « Intégration d'un poste de liaison aéro-souterrain », communiquée au soutien de présentes comme pièce I-9 (préparée par Hydro-Québec).

61. Juste à Saint-Faustin-Lac-Carré, l'enfouissement exigerait des investissements additionnels de 5,2 millions de dollars, en excluant le coût des postes aérosouterrains qui s'élève à 900 000 \$ par bâtiment<sup>3</sup>.

62. L'enfouissement n'éliminerait pas non plus les impacts sur les milieux naturels, sur le paysage et les impacts humains pour les résidents à proximité des lignes aériennes dans d'autres secteurs.

**c) Le parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord**

63. Le tracé Paquin traverserait à six reprises la piste du parc linéaire du P'tit Train du Nord, dont quatre traversées dans des secteurs exigeant l'élargissement de l'emprise existante.

64. Le tracé Paquin exigerait donc le déboisement sur plusieurs des 70 kilomètres de la piste linéaire de P'tit Train du Nord.

65. L'impact visuel du déboisement requis est illustré par la simulation « Parc linéaire Le P'tit Train-du-Nord », au Nord du Chemin du Plateau (pièce I-10, préparée par Hydro-Québec).

66. Le parc linéaire le P'tit Train du Nord est un produit d'appel très fort qui attire des clientèles de partout au Québec, mais également hors Québec (Ontario, États-Unis et Europe).

67. La Route verte - P'tit Train du Nord est considérée comme le plus beau circuit cyclable au monde par le National Geographic en 2007.

68. Le tourisme à vélo est un atout économique considérable et particulièrement sur les grands itinéraires comme le parc linéaire le P'tit Train du Nord comme il appert de l'étude Tourisme à vélo au Québec - Portrait de clientèle de la Chaire de tourisme Transat, Université du Québec à Montréal, 29 janvier 2015 (pièce I-11):

a) la contribution économique de la clientèle touristique utilisant la Route verte est extrêmement importante. En moyenne, ces touristes à vélo provenant de l'extérieur du Québec dépensent près de 1 400 \$ par séjour, soit plus du double du montant des Québécois (550 \$). La moyenne de dépenses par jour s'élève à plus de 60 \$;

b) la beauté des paysages est un élément de satisfaction des touristes à vélo.

69. En 2006, les retombées économiques des activités estivales du parc linéaire étaient de 15,8 millions de dollars pour le Québec comme il appert de l'Étude d'impact économique pour le Québec des dépenses liées à l'exploitation et aux visiteurs du Parc linéaire le P'tit Train du Nord - année d'exploitation 2006-2007 (pièce I-12). En 2007, on comptait 255 000 passages en saison estivale.

---

<sup>3</sup> Voir les Réponses du Transporteur à la demande de renseignements no 1 de la Muniçiplaité de Saint-Adolphe-d'Howard, HQT-2, Document 2, R.5.5, p. 11.

70. En 2014 on comptait plus de 1 100 000 de passages, sans compter les activités hivernales.
71. Outre le tourisme à vélo, la piste linéaire du P'tit Train du Nord occupe une place de choix dans le cadre de plusieurs des événements sportifs et artistiques de la région, dont notamment l'IRONMAN Mont-Tremblant.
72. Soulignons que la promotion des événements sportifs et artistiques s'appuie sur la beauté des paysages naturels, dont ceux de la piste linéaire. Par exemple, le site internet de la MRC des Laurentides décrit le parcours du IRONMAN Mont-Tremblant comme suit :

Le parcours de vélo de 180 km comprend deux boucles et emprunte des chemins boisés et montagneux variant en altitude. Le parcours de course à pied de 42,2 km offre lui aussi deux boucles, empruntant en partie le renommé sentier du P'tit Train du Nord, un ancien chemin de fer devenu le plus long parc linéaire au Canada. » (pièce I-13, extrait du site internet de la MRC des Laurentides).

73. Toute baisse de l'intérêt touristique de la piste du parc linéaire du P'tit Train du Nord aurait donc un impact économique négatif important pour l'ensemble de la région.
74. La MRC des Laurentides a investi des millions de dollars pour l'entretien et l'exploitation de son tronçon depuis les années 1990 et le tracé Paquin anéantirait ces efforts ainsi que les retombées économiques futures.
75. D'ailleurs, il est important de le noter, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, elle-même, s'est opposée tout récemment à tout déboisement pouvant affecter la piste du parc linéaire le P'tit Train du Nord, comme il appert de la résolution du Conseil municipal de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard du 15 avril 2016 (pièce I-14).

**C. Section 3 : de la dérivation St-Donat jusqu'au poste de Sainte-Agathe-des-Monts**

1. **Remplacement de la ligne 120 kV existante par une nouvelle dont la hauteur des nouveaux pylônes atteindra approximativement 44 mètres (au lieu d'une hauteur moyenne de 40 mètres actuel) à réaliser dans l'emprise existante**
76. La hauteur supplémentaire de quatre mètres de la ligne dans ce secteur, équivalente à un étage commercial ou à 3 étages résidentiels, en accentuerait la visibilité.
77. Le tracé Paquin traverserait la route 117 ainsi que la route 329 et de l'autoroute 15 dans la ville de Sainte-Agathe-des-Monts pour rejoindre le poste.
78. Il traverserait également la piste du parc linéaire Le P'tit Train du Nord et des milieux humides (voir la pièce I-1B).
79. Dans ce secteur, le tracé Paquin aurait un impact sur le bassin visuel du secteur touristique le long de la route 117.

**D. Section 4 : du poste de Sainte-Agathe-des-Monts jusqu'à la Ville de Sainte-Adèle**

1. À plus long terme, remplacement de la ligne 120 kV existante par une nouvelle dont la hauteur des nouveaux pylônes atteindra approximativement 44 mètres (au lieu d'une hauteur moyenne de 40 mètres actuel), à réaliser dans l'emprise existante
80. La hauteur supplémentaire de quatre mètres de la ligne dans ce secteur, équivalente à un étage commercial ou à 3 étages résidentiels, en accentuerait la visibilité.
81. Cette section du tracé traverserait le secteur urbain de Sainte-Agathe-des-Monts, longeant l'autoroute et la zone industrielle et un secteur habité, ainsi qu'une partie des territoires des municipalités de Val-David et Val-Morin.
82. Le tracé traverserait l'autoroute 15 à deux reprises, de même que la piste du parc linéaire Le P'tit Train du Nord.
83. Plusieurs projets résidentiels de villégiature sont planifiés dans le secteur Nord de Sainte-Agathe-des-Monts et ont été approuvés par le conseil municipal. Dans certains secteurs situés le long de l'emprise actuelle, le tracé Paquin risquerait de décourager ces promoteurs qui malgré la présence de la ligne actuelle ont planifié de nouveaux projets résidentiels.
84. Les plans de développement de ces projets de villégiature, dont le projet Singh, sont communiqués en liasse au soutien des présentes comme pièce I-15.
85. Le projet Singh prévoit la subdivision de 33 lots pour accueillir des résidences unifamiliales sur 3 rues projetées. Chacune des résidences aura la possibilité d'aménager un logement au sous-sol de plus, ce qui porte à un total de 66 unités de logements pour l'ensemble du projet. Les valeurs moyennes des résidences projetées sont de 250 000 \$ à 400 000 \$ pour une valeur moyenne par immeuble de 325 000 \$.
86. En fonction de la topographie actuelle et projetée du site, il avait été planifié que la majorité des résidences soient orientées vers le tracé de la ligne électrique actuel. Lors de la planification du projet, l'analyse de l'impact visuel de la ligne électrique avait été considérée et jugée limite à la réalisation du projet. Actuellement, le projet de ligne Paquin prévoit l'augmentation de la hauteur de cette ligne électrique de transport ce qui accentuera l'impact visuel négatif sur le projet et la remise en question de sa réalisation.
87. L'annulation de ce projet pourrait occasionner une perte en évaluation foncière d'environ 10 700 000 \$ pour la Ville.
88. De plus, afin de permettre l'installation de nouveaux équipements, le poste de Sainte-Agathe devrait être agrandi au détriment du secteur résidentiel.
89. Ceci entraînerait une dégradation du secteur résidentiel « Fatima », l'un des secteurs les plus prisés par les résidents de la Ville de Sainte-Agathe.
90. De plus, les nouvelles marges d'atténuation envisagées dans le prochain schéma d'aménagement de la MRC feraient en sorte que cet agrandissement compromettrait la

valeur foncière de plusieurs bâtiments résidentiels locatifs et qui par cette exigence réglementaire seraient rendus dérogatoires.

91. Enfin, l'intervention dans les milieux sensibles tels que les milieux humides fermés ou ouverts présents dans l'emprise existante aurait un impact majeur sur leur intégrité et pourrait occasionner des entraînements de sédiments et nutriments dans le bassin versant de la Rivière-du-Nord voir la pièce I-1B).

## VII. L'IMPACT SUR L'ENSEMBLE DE LA MRC DES LAURENTIDES

92. Tel que démontré plus haut, le tracé Paquin aurait de grandes répercussions sur l'industrie récréotouristique de la MRC des Laurentides, traversant à treize reprises les corridors touristiques de la région et s'imposant dans le bassin touristique visuel.
93. Or, la MRC des Laurentides forme la région la plus importante des Laurentides en termes d'offre touristique.
94. De plus, grâce à ses atouts paysagers et de qualité de vie, elle attire également chaque année de nouveaux résidents de villégiature (résidence secondaire) et de retraités totalisant 54 % de sa population. Cette donnée vient non seulement confirmer la région comme lieu de plaisance, mais, il va de soi, engendre des retombées financières positives importantes sur son économie.
95. Près de 50 % de l'économie de la MRC est directement ou indirectement reliée à l'industrie touristique.
96. La MRC compte 256 entreprises à caractère touristique procurant plus de 4 800 emplois, soit 27,2 % des emplois de la région.
97. La MRC des Laurentides a su développer son offre touristique principalement basée sur la richesse de la nature et de ses attraits.
98. Elle a également su planifier et développer cette offre à l'extérieur du Centre de villégiature Tremblant pour que l'ensemble de la région bénéficie de l'impact économique.
99. Le tracé Paquin viendrait donc affecter économiquement les efforts et investissements déployés depuis plus de 20 ans.
100. De plus, le tracé Paquin mettrait en péril le développement futur conformément aux volontés gouvernementales qui soutiennent le développement touristique du territoire.
101. En effet, pour maintenir l'offre et continuer à se développer, les acteurs économiques de la MRC des Laurentides doivent travailler en partenariat financier avec le ministère du Tourisme qui impose, via son Plan de développement, certains critères.
102. Les critères suivants ne pourraient plus être remplis adéquatement si le tracé Paquin était adopté :
  - a) être en concordance avec le Plan de développement de l'industrie touristique 2012-2020;

- b) avoir des retombées significatives sur les recettes touristiques québécoises, sur la diversification économique régionale et sur la création d'emploi;
- c) attirer prioritairement une clientèle nationale et internationale et favoriser le prolongement de la saison touristique;
- d) prendre en considération les principes de développement durable énoncés dans la *Loi québécoise sur le développement durable*;
- e) comporter des investissements directs totaux de 1 000 000 \$ et plus.

103. Avec l'attrait diminué, il y aurait moins d'investisseurs majeurs potentiels de plus de 1 million de dollars. La région de la MRC est en compétition à l'échelle internationale et l'attrait pour de futurs projets d'envergure doit être élevé.

## VIII. CONCLUSION

104. La MRC des Laurentides est un milieu de vie pour des dizaines de milliers d'habitants permanents et de villégiateurs.

105. Son territoire comprend des espaces naturels de réputation mondiale.

106. Afin d'attirer une clientèle internationale, la MRC des Laurentides se doit d'offrir un attrait touristique exceptionnel et hors du commun assurant un impact sur la création d'emploi et la diversification économique.

107. Tel que démontré par l'analyse ci-dessus, le tracé Paquin aurait un effet dévastateur sur la qualité de l'offre touristique de la région et son essor économique, ainsi que sur la qualité de vie de ses habitants et son environnement naturel.

108. Par ailleurs, le tracé Paquin ne serait pas conforme au schéma d'aménagement et de développement de la MRC des Laurentides.

109. En dernier lieu, il est primordial de rappeler que la MRC des Laurentides a toujours adopté une attitude pacifique et participative dans ce projet depuis les quatre dernières années, qu'elle en reconnaît le caractère essentiel et qu'elle ne tente pas de se dégager de sa participation à la mise en place de la ligne Grand-Brulé puisqu'elle accepte le tracé proposé par Hydro-Québec qui prévoit 54 % des pylônes sur son territoire.

110. Mais la MRC des Laurentides, la Ville de Mont-Tremblant et la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré ne peuvent accepter de se voir imposer le pire des scénarios, soit le tracé Paquin, en raison de l'importance des impacts négatifs économiques, humains et environnementaux, tant locaux que régionaux, qu'elles seules subiraient par l'implantation de ce tracé.

**POUR TOUS CES MOTIFS, LA MRC DES LAURENTIDES, LA VILLE DE MONT-TREMBLANT ET LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-FAUSTIN-LAC-CARRÉ DEMANDENT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE :**

**D'ACCORDER** à Hydro-Québec l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q. c. R-6.01, afin qu'elle construise et acquiert les immeubles et les actifs requis pour le projet de construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur, et afin qu'elle réalise les travaux connexes.

Le tout respectueusement soumis.

MONTREAL, ce 17 mai 2016

*Irving Mitchell Kalichman*

**IRVING MITCHELL KALICHMAN s.e.n.c.r.l.**  
Avocats de la MRC des Laurentides, la Ville de Mont-Tremblant et de la Municipalité de St-Faustin-Lac-Carré