

N° R-3960-2016

HYDRO-QUÉBEC

Demanderesse

et

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

Intervenantes

---

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

---

**I. INTRODUCTION**

1. Le présent argumentaire fait suite à l'audience du 8 au 10 juin 2016 et a pour but de compléter la présentation de la position de 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 »); et
  - b) un tracé alternatif, le tracé Grand Brûlé - Dérivation Saint-Donat (identifié dans le cadre du présent dossier comme « le tracé Paquin »), 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 (collectivement « la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard »).
2. Comme le mémoire amendé de la MRC des Laurentides daté du 6 juin 2016 comporte déjà un contre-rendu quasi-complet de ses observations et préoccupations, le présent argumentaire insistera uniquement sur quelques points saillants qui sont ressortis lors de l'audience du 8 au 10 juin 2016, soit :
  - a) les dommages importants qui seraient causés par le tracé Paquin;
  - b) l'impossibilité pour Hydro-Québec de mettre en œuvre les optimisations du tracé Paquin proposées par la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et la MRC des Pays-d'en-Haut;

- c) l'analyse de l'architecte paysagiste et aménagiste, Mme Élane Genest, témoin expert de la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, constitue une analyse faite de la seule perspective de cette dernière;
- d) l'invalidité de l'avis de non-conformité au schéma d'aménagement et de développement de la MRC des Pays-d'en-Haut.

## **II. LES DOMMAGES IMPORTANTS QUI SERAIENT CAUSÉS PAR LE TRACÉ PAQUIN**

- 3. À l'encontre ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard prétend essentiellement que ce tracé traverse des milieux sensibles, affecte des corridors touristiques et a un impact négatif sur le bassin visuel touristique et l'économie du récréotourisme. Or, la MRC des Laurentides a exactement les mêmes préoccupations, plus aigües à bien des égards, à l'encontre du tracé Paquin. Nous référons notamment aux paragraphes 22 e), f) et g), 29, 31 à 35, 40, 52 à 56, 76 à 82 et 92 à 103 de son mémoire amendé.
- 4. Là s'arrête toutefois la comparaison entre les positions respectives des intervenants.
- 5. En effet, contrairement aux préoccupations de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard concernant la ligne proposée par Hydro-Québec sur son territoire, le tracé Paquin, s'il était mis en œuvre, causerait les dommages directs suivants, tant au plan humain et économique, à la MRC des Laurentides, la Ville de Mont-Tremblant, la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré et la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts :
  - a) la nécessité de plusieurs expropriations;
  - b) la traversée de zones peuplées;
  - c) la mise en péril, sinon carrément l'abandon, de projets de développements domiciliaires;
  - d) la nécessité de déboisement, notamment le long de la piste du parc linéaire du P'tit Train du Nord.
- 6. Nous les traiterons sommairement dans l'ordre.
- A. La nécessité d'expropriations**
- 7. Le tracé Paquin exigerait des expropriations de plusieurs résidences à Mont-Tremblant (5 à 8, selon le corridor emprunté) (pièce I-5) et de 18 résidences (21 unités de logement) à Saint-Faustin-Lac-Carré au domaine Levert (pièce I-7).
- 8. De telles expropriations auraient un impact humain important, notamment sur de jeunes familles faisant partie d'une communauté de 3 700 habitants à Saint-Faustin-Lac-Carré.

9. Tel que plus amplement démontré dans le mémoire<sup>1</sup> et lors de l'audience, outre le coût des expropriations elles-mêmes, les expropriations entraîneraient également des pertes substantielles de revenus de taxes foncières pour les municipalités touchées.

**B. La traversée de zones peuplées**

10. En suivant le tracé Paquin, quatre secteurs, peuplés et densément peuplés, seraient traversés à Mont-Tremblant (intersection chemin Paquette, intersection route 117, intersection 6e rang) et à Saint-Faustin-Lac-Carré (domaine Levert).
11. Le scénario Paquin comporterait 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.
12. À titre de comparaison, la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - dérivation Saint-Sauveur comporterait 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>2</sup>.

**C. La mise en péril, sinon carrément l'abandon, de projets de développements domiciliaires**

13. Le tracé Paquin viendrait empêcher ou compromettre cinq unités d'un projet de développement de 55 unités de logement dans la Ville de Mont-Tremblant (pièce I-6, annexe C), deux projet ayant un potentiel de 150 logements dans la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré (pièces I-7, I-19 et I-20) et un autre ayant un potentiel de 66 unités de logement dans la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts (pièce I-15, I-21).
14. Dans la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré, les projets de développement touché (au nord et au sud du tracé Paquin) se situent au dernier endroit où les infrastructures municipales sont déjà en place pour recevoir un tel projet. Aussi, le projet domiciliaire au nord de la ligne actuelle (I-20) a déjà été approuvé par résolution par le conseil municipal (CMRC-0055).
15. De tels projets domiciliaires constituent des sources essentielles de revenus et de développement économique pour les municipalités concernées. Leur abandon, ou leur mise en péril, leur causerait un dommage immense, irréparable.

**D. La nécessité de déboisement de la piste du parc linéaire du P'tit Train du Nord**

16. Le tracé Paquin exigerait un déboisement additionnel, notamment le long de la piste du parc linéaire du P'tit Train du Nord<sup>3</sup>. La simulation visuelle produite sous la cote I-10 parle d'elle-même. Le tracé Paquin traverserait à six reprises la piste du parc linéaire, dont quatre traversées dans des secteurs exigeant l'élargissement de l'emprise existante.
17. Le parc linéaire du P'tit Train du Nord est un des principaux bijoux de la MRC des Laurentides et plus généralement de la région des Laurentides et tous conviennent qu'il est

---

<sup>1</sup> C-MRC-0040, Mémoire amendé de la MRC des Laurentides, par. 37-38, 51.

<sup>2</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, B-0064, HQT-2, Document 2, R.6.4, pp. 14-15.

<sup>3</sup> Voir les Réponses du Transporteur à la demande de renseignements no 2 de la Régie de l'énergie, B-0053, HQT-2, Document 1.1, R.1.2, p.4.

nécessaire de le préserver. Même la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a émis une résolution à cet effet (pièce I-14), s'opposant à ce que le tracé Paquin, qu'elle propose elle-même paradoxalement, occasionne un déboisement supplémentaire.

### III. L'IMPOSSIBILITÉ POUR HYDRO-QUÉBEC DE METTRE EN ŒUVRE LES OPTIMISATIONS A ET B DU TRACÉ PAQUIN PROPOSÉES PAR LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD

18. Dans son rapport, afin de limiter à son maximum les impacts négatifs du tracé Paquin, Mme Genest adopte les prémisses selon lesquelles Hydro-Québec sera en mesure de mettre en œuvre deux mesures d'optimisation (A et B). Or, la preuve administrée lors de l'audience a clairement démontré l'impossibilité de mettre en œuvre ces deux mesures. La grande majorité de l'analyse de Mme Genest sur le tracé Paquin en particulier doit donc être considérée avec la plus grande prudence.

#### A. L'optimisation A

19. Selon Mme Genest, l'optimisation A correspond à :

l'enfouissement de la nouvelle ligne dans deux tronçons particuliers, soit dans les secteurs du chemin Paquette (au nord du poste de Grand-Brulé) et de Saint-Faustin-Lac-Carré. Cette solution implique la mise en place de deux postes aérosouterrains, en amont et en aval des tronçons de ligne enfouis<sup>4</sup>.

20. La preuve d'Hydro-Québec a démontré que cette optimisation est très coûteuse et probablement impossible sur le plan technique puisque les sols n'ont pas été caractérisés<sup>5</sup>.
21. Suivant l'hypothèse proposée par Mme Genest, deux tronçons d'un kilomètre devraient être enfouis.
22. Or, selon Hydro-Québec, l'enfouissement d'une ligne sur un kilomètre exigerait des investissements de 5,2 M \$, en excluant le coût des postes aérosouterrains qui s'élève à 900 000 \$ par bâtiment<sup>6</sup>.
23. Si deux lignes sont enfouies (comme ce devrait être le cas dans le domaine Levert à Saint-Faustin-Lac-Carré), les coûts seraient de 9,6 M \$ sur une kilomètre, de nouveau en excluant le coût des postes aérosouterrains<sup>7</sup>.
24. L'enfouissement d'une ligne exigerait par ailleurs la construction de quatre structures électriques massives au cœur de quartiers résidentiels. L'enfouissement de deux lignes exigerait la construction de six structures<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> C-MSAH-0037, Genest Experts Conseil, « Études environnementales et paysagères comparatives, projet de la ligne Grand-Brulé-Dérivation Saint-Sauveur », p. 2.

<sup>5</sup> N.S. 8 juin 2016, pp. 147-149.

<sup>6</sup> Voir les Réponses du Transporteur à la demande de renseignements no 1 de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, B-0064, HQT-2, Document 2, R.5.5, p. 12.

<sup>7</sup> Voir les Réponses du Transporteur à la demande de renseignements no 1 de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, B-0064, HQT-2, Document 2, R.5.7, p. 13.

<sup>8</sup> Voir les Réponses du Transporteur à la demande de renseignements no 1 de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, B-0064, HQT-2, Document 2, R.5.6, p. 12.

25. D'un point de vue économique, il est clair que l'optimisation A n'est pas souhaitable en raison de ses coûts qui pourraient se chiffrer au-delà de 20 M \$ pour l'enfouissement de deux lignes sur deux tronçons tel que proposé par Mme Genest.
26. Aussi, selon la logique mise de l'avant par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, l'enfouissement, s'il devait avoir lieu, ne devrait pas être effectué uniquement sur les deux tronçons d'un kilomètre proposés par Mme Genest. Notamment, l'enfouissement serait requis dans la zone de développement dans la Municipalité de Saint-Faustin-Lac-Carré (carré mauve dans la pièce I-7). L'enfouissement pourrait aussi être requis sur une plus grande distance dans le domaine Levert pour que les poste aérosouterrains ne soient pas situés si près des maisons. L'enfouissement serait aussi requis dans certaines portions de la piste du parc linéaire du P'tit train du Nord.

#### B. L'optimisation B

27. Selon Mme Genest, l'optimisation B correspond :

au remplacement complet d'une ligne à 120 kV existante, à partir du poste de Grand-Brûlé jusqu'à la dérivation Saint-Donat. Cette solution fait en sorte, conséquemment, de reconstruire une ligne à 120 kV du Grand-Brûlé sur l'ensemble<sup>9</sup>.

28. Or, Hydro-Québec a conclu que cette solution était :

- a) techniquement inacceptable;
- b) bloquerait tout développement du réseau et limiterait tout ajout de croissance entre St-Sauveur et Mont-Tremblant;
- c) présenterait un risque d'opération inacceptable en lien avec la compensation shunt additionnel d'au moins 85 Mvar au poste Sainte-Agathe;
- d) ignorerait les obligations de sécurisation de l'alimentation mise de l'avant par les comités Warren et la Commission Nicolet<sup>10</sup>.

29. Les conclusions ci-dessus ont été abordées plus en détail dans l'argumentation d'Hydro-Québec.

30. En conclusion, comme la preuve a révélé que les optimisations A et B doivent être écartées, tant pour des raisons économiques que techniques, seule l'analyse du tracé Paquin non-optimisé par Mme Genest demeure. Or, cette dernière, à de nombreuses reprises lors de son contre-interrogatoire, a concédé que le tracé Paquin non-optimisé emportait des impacts inacceptables pour la MRC des Laurentides et les municipalités concernées. À titre d'exemple, elle dit :

R. Dans la solution optimisée présentée par monsieur Paquin, il n'y a pas de nouvelle ligne, il y a un remplacement de ligne, il n'y a pas

---

<sup>9</sup> C-MSAH-0037, Genest Experts Conseil, « Études environnementales et paysagères comparatives, projet de la ligne Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur », p. 2.

<sup>10</sup> N.S. 10 juin 2016, pp. 163 à 175, HQT-8, Document 1, Argumentation du Transporteur, p. 18.

d'élargissement d'emprise, si on fait attention. Alors d'une ligne qui remplace l'autre ligne ne met pas en péril un projet de développement domiciliaire<sup>11</sup>.

#### **IV. L'ANALYSE DE MME GENEST : DE LA SEULE PERSPECTIVE DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD**

31. Tel que mentionné en introduction, sous plusieurs aspects, l'analyse de Mme Genest révèle que celle-ci a été faite de la seule perspective de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et en ce sens, n'est pas neutre et objective.

##### **A. L'erreur quant à la largeur de l'emprise requise**

32. Lors de son contre-interrogatoire, Mme Genest, sans aucune expertise dans le domaine de l'ingénierie, a qualifié de « farce » et d'« absurde » la marge de déboisement supplémentaire d'environ 30 mètres indiquée par Hydro-Québec qui serait requise sur les deux premiers tronçons du tracé Paquin<sup>12</sup>.

33. Or, il est bien évident que Mme Genest ne possède pas l'expertise requise pour qualifier de la sorte l'information fournie par Hydro-Québec.

34. La marge de 30 mètres (qui n'est pas contredite par un expert ingénieur) est essentielle pour une évaluation juste des impacts du tracé Paquin, puisque c'est justement l'élargissement de l'emprise qui affecterait les personnes résidant à proximité des lignes électriques, que ce soit par l'effet de l'expropriation ou du rapprochement des lignes de leur résidence.

35. À tout événement, même dans l'éventualité d'un déboisement supplémentaire sur une distance de 18 mètres comme le propose Mme Genest, pratiquement le même nombre d'expropriations serait occasionné.

##### **B. La distribution inégale des points de vues**

36. Une simple analyse de la carte se trouvant à la page 18 du rapport de Mme Genest révèle une concentration des points de vue analysés en fonction du tracé retenu par Hydro-Québec plutôt que le tracé Paquin.

37. Lors de son contre-interrogatoire, Mme Genest se défend en mentionnant que les points de vue no. 16 à 23<sup>13</sup> se trouvent sur le territoire de la MRC des Laurentides. Si cela est techniquement vrai, il n'en demeure pas moins que ces points de vue ont été choisis par cette dernière pour évaluer l'impact du tracé choisi par Hydro-Québec et non pas pour évaluer l'impact du tracé Paquin. Nous vous référons notamment à cet égard au rapport de Mme Genest daté du 14 mai 2015 produit à titre d'engagement. Les points de vues de vue no. 16 à 23 y sont étudiées pour les fins du tracé retenu par Hydro-Québec (et une variante de celui-ci)<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> N.S. 10 juin 2016, p. 41.

<sup>12</sup> N.S. 10 juin 2016, p. 43; voir aussi les pp. 25-33, pp. 38-44.

<sup>13</sup> N.S. 10 juin 2016, p. 33-34.

<sup>14</sup> C-MSAH-0087, Réponses aux engagements, p. 23.

38. Au final, Mme Genest a retenu et analysé 21 points de vue pour le tracé retenu par Hydro-Québec (au sud du Lac des Sables) et seulement 10 pour le tracé Paquin (au nord du Lac des Sables). Plusieurs points de vue important le long du tracé Paquin ont été omis : le Chemin Paquette, le 6<sup>e</sup> Rang, le Lac Nantel, le Lac Colibri, le Lac Cornu, le Golf Royal Laurentien, etc.
39. La grille de détermination des impacts visuels Saint-Adolphe d'Howard tracé Solution 1 / tracé Solution 3 préparée par Mme Genest<sup>15</sup> fait état de nombreux impacts visuels importants de la Solution 1 et de quelques instances seulement d'impacts importants de la Solution 3, résultat qui est en lien avec le faible nombre de points de vue choisis le long de ce tracé.
40. Également, il est important de mentionner que dans cette grille comparative, Mme Genest se repose sur l'hypothèse de l'optimisation B du tracé Paquin, laquelle n'a pas été appuyée et étayée par les faits mis en preuve à l'audience.

#### C. La considération inégale des projets de développement

41. Finalement, Mme Genest a témoigné ne pas avoir pris en compte les projets de développement futurs dans les municipalités concernées dans le cadre de son rapport<sup>16</sup>.
42. Or, cette affirmation est contredite par son propre rapport où on peut constater qu'elle fait état des dommages qui seraient causés aux projets immobiliers du Chemin des Lacs-Boisés et du Domaine du lac Rocher à proximité du tracé retenu par Hydro-Québec sur le territoire de la MRC des Pays-d'en-Haut<sup>17</sup>.
43. En ce qui concerne le tracé Paquin, la conclusion du rapport est à l'effet que ce tracé « évite d'empiéter sur l'emplacement de futurs projets résidentiels et récréatifs d'importance »<sup>18</sup>.
44. Cette dernière allégation de la part de Mme Genest est contredite directement par la preuve apportée par la MRC des Laurentides, et non contredite, résumée à la section II-C ci-haut.

#### V. L'INVALIDITÉ DE L'AVIS DE NON-CONFORMITÉ AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DE LA MRC DES PAYS-D'EN-HAUT

45. Le conseil des maires de la MRC des Pays-d'en-Haut a émis un avis en date du 24 mars 2016<sup>19</sup> selon lequel le projet d'Hydro-Québec ne serait pas conforme au schéma d'aménagement et de développement de la MRC des Pays-d'en-Haut.
46. Or, à la lecture de ce schéma, il n'appert aucun objectif qui aurait pour effet de circonscrire, encadrer, ni même interdire l'aménagement d'un tracé de ligne d'Hydro-Québec, contrairement à l'énoncé du chapitre 9 du schéma d'aménagement de la MRC

<sup>15</sup> N.S. 10 juin 2016, p. 28.

<sup>16</sup> N.S. 10 juin 2016, p. 46-51.

<sup>17</sup> C-MSAH-0037, Genest Experts Conseil, « Études environnementales et paysagères comparatives, projet de la ligne Grand-Brulé - Dérivation Saint-Sauveur », p. 6, p. 8.

<sup>18</sup> C-MSAH-0037, Genest Experts Conseil, « Études environnementales et paysagères comparatives, projet de la ligne Grand-Brulé - Dérivation Saint-Sauveur », p. 8.

<sup>19</sup> C-MSAH-0060.

des Laurentides qui est spécifique à cet égard (pièce I-2). La MRC des Pays-d'en-Haut l'admet d'ailleurs elle-même dans son avis de non-conformité aux pages 6 et 7<sup>20</sup>.

47. Il est utile de rappeler que selon la Commission municipale du Québec, « pour qu'un règlement soit jugé non conforme, il doit mettre en péril ou compromettre les objectifs mêmes du schéma d'aménagement »<sup>21</sup>. Ceci n'est clairement pas le cas en l'espèce, rendant par le fait même l'avis de non-conformité de la MRC des Pays-d'en-Haut invalide et inopposable à Hydro-Québec.

## VI. CONCLUSION

48. Tel que démontré plus haut, le tracé Paquin comporte plusieurs problématiques inhérentes graves touchant le territoire de la MRC des Laurentides, dont la nécessité d'expropriations, la traversée de zones peuplées, la mise en péril, sinon carrément l'abandon, de projets de développements domiciliaires ainsi que la nécessité de déboisement, notamment le long de la piste du parc linéaire du P'tit Train du Nord.
49. Ces problématiques ont été ignorées ou minimisées dans le cadre de la présentation de la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard et de la MRC des Pays-d'en-Haut prônant le scénario Paquin.
50. 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 trace propose par Hydro-Québec qui prévoit 54 % des pylônes sur son territoire.
51. 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-Brulé - dérivation Saint-Sauveur, et afin qu'elle réalise les travaux connexes.

---

<sup>20</sup> C-MSAH-0060.

<sup>21</sup> *Desbiens c. Lac Saint-Jean-Est (MRC)*, (1994) 11 C.M.Q. 883, 888, cité dans Giroux, Lorne; Chouinard, Isabelle, « Chapitre I - L'articulation du régime d'aménagement établi par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme » dans Volume 7 - Droit public et administratif, Collection de droit 2015-2016, Cowansville, Y. Blais, 2015.

Le tout respectueusement soumis.

MONTREAL, ce 22 juin 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