

*Lignes de haute tension*

LES POURPARLERS AU SUJET DES LIGNES DE HAUTE TENSION  
TRAVERSANT LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ET LE FLEUVE  
SAINT-LAURENT

**M. Hal Herbert (Vaudreuil)** propose:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie de tous les procès-verbaux des réunions, documents, télégrammes et lettres relatifs aux pourparlers entre les fonctionnaires du ministère des Transports et l'Hydro-Québec au sujet des lignes de haute tension traversant la rivière des Outaouais en aval de Carillon et le fleuve Saint-Laurent en amont de Beauharnois.

● (1700)

—Monsieur l'Orateur, en réponse à une demande de documents, le secrétaire parlementaire du président du Conseil privé (M. Collenette) m'a dit que les documents en question étant assez volumineux, il faudrait beaucoup trop de temps et d'argent pour les mettre à la disposition de la Chambre. Il avait ajouté qu'il m'en avait cependant transmis une copie. Comme j'ai reçu effectivement une copie des documents, les députés se demandent peut-être pourquoi je soulève cette question aujourd'hui.

En premier lieu, le document en question que j'ai entre les mains ne comporte qu'une douzaine de pages environ ce qui à la rigueur peut être appelé volumineux mais, personnellement, je ne vois pas quelles difficultés pourrait soulever sa publication. Cependant une chose est certaine. Le document est entièrement rédigé en français. Il n'existe pas de version anglaise. Vous vous souviendrez, monsieur l'Orateur, il y a trois ou quatre semaines, alors qu'il était question des grains de l'Ouest, on a refusé de publier certains documents parce que, disait-on, il n'existait pas de versions françaises. Ces documents traitaient justement des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et j'estimais qu'ils devaient être également disponibles en français pour les citoyens de l'Est, surtout nos concitoyens du Québec. J'ai alors souligné que les agriculteurs de l'Ouest allaient bénéficier d'un demi-milliard de dollars aux dépens du Trésor public, des contribuables canadiens et des deux tiers de la population qui habite l'Est. Bien que la chose ne me parût pas anormale, j'estimais qu'elle devait être connue du public.

Nous sommes dans la même situation aujourd'hui. On m'a remis un ensemble de documents uniquement en français par économie d'efforts, mais je crois que s'ils n'ont pas été déposés c'est qu'ils n'existaient qu'en une seule langue.

L'électricité représente le principe de vie de toute société moderne et c'est d'elle que dépend le progrès de la technologie et notre prospérité. L'électricité est efficace, commode, propre, facile à transporter et à distribuer. Il est à prévoir que vers l'an 2000 la demande d'électricité sera cinq fois ce qu'elle est depuis quelques années. Vers l'an 2050, l'électricité répondra à près de 90 p. 100 de tous nos besoins énergétiques.

L'État de New York économise des millions de barils de pétrole importé en achetant chaque année au Québec 800,000 kilowatts d'énergie hydro-électrique. Ils ont une ligne de transmission de 765 kilovolts d'une longueur de 157 milles, qui va de Massena, près de Cornwall, en Ontario, jusqu'à Marcy, près d'Utica, dans l'État de New York. New York a conclu un contrat de 20 ans avec l'Hydro-Québec.

Il y a peine plus d'un an, le ministre de l'Énergie du Québec a annoncé l'augmentation des exportations d'énergie vers l'État de New York. Le ministre a estimé que l'État de New York économisait plus d'un million de barils de pétrole par

mois, et il a ajouté que le même État avait importé 823 millions de kilowatts-heures d'électricité du Québec l'année précédente.

Dans un document que m'a envoyé l'Hydro-Québec, j'ai vu qu'en 1975 on estimait que les frais de chauffage de la maison unifamiliale moyenne étaient de \$500 pour le chauffage électrique, légèrement plus pour le chauffage au gaz naturel et environ \$200 de plus pour le mazout. On sait que le prix de revient de ces trois modes de chauffage a changé depuis 1975 et la différence doit s'accroître encore davantage, surtout pour le mazout.

Les frais d'installation variaient très peu. En fait, à l'époque, une installation entièrement électrique était à peine moins coûteuse. L'électricité répond environ au quart de l'ensemble des besoins énergétiques du Québec et l'on espère augmenter ce pourcentage à 40 p. 100 d'ici 1990.

Il y a cinq ans, on s'est mis à craindre que les personnes vivant dans le voisinage de ces lignes électriques à haut voltage servaient de cobayes et que les champs électromagnétiques qui entouraient les lignes avaient des effets sur les animaux et les êtres humains. Deux médecins qui travaillaient à un projet de recherche à l'hôpital pour anciens combattants de Syracuse, dans l'État de New York, sont parvenus à cette conclusion. En réponse à une question, le ministre de l'Environnement du Canada a déclaré en 1975 que l'on menait des études, notamment sur les caribous. Néanmoins, le ministère n'a fait depuis aucune autre communication à ce sujet.

La seule fois où on en a encore parlé, c'est la même année, lorsqu'un haut fonctionnaire de l'Hydro-Québec est revenu de Russie où il avait appris qu'un être humain ne devait pas être exposé plus de trois heures au voisinage de ces lignes à haute tension et qu'il ne devrait pas rester plus de dix minutes à proximité des conducteurs. Le ministre des Communications de l'époque a répondu à une question concernant les interférences sur les postes de radio et de télévision qu'il ne pouvait pas y en avoir beaucoup. Néanmoins, tous ceux qui ont allumé un poste de radio ou de télévision au voisinage d'une ligne savent qu'il y a des interférences et même, en fait, un secteur où la réception est nulle. Cet indice important indique la distance critique et non l'étendue du danger. Le ministre des Transports de l'époque a aussi mentionné qu'on n'avait pas modifié les modes de vol des petits appareils aux environs de ces lignes. Cependant, je le répète, quiconque a déjà piloté un avion, comme moi, se rendra compte du danger que représentent les lignes de transport d'électricité à haute tension. On voit que le ministre des Transports se souciait bien plus de laisser une hauteur libre suffisante au-dessus des voies maritimes fédérales afin de faciliter la navigation que des dangers qui pouvaient menacer ceux qui utilisaient des aéroports privés.

Je dirais que dans les documents qui m'ont été remis, documents qui étaient en français, le seul point que j'ai trouvé intéressant était une exigence assez étrange voulant que la hauteur libre au-dessus de la rivière des Outaouais soit de 80 pieds tandis qu'elle n'est que de 75 pieds au-dessus du fleuve Saint-Laurent. Comme j'ai l'impression que le gros de notre navigation se fait sur le fleuve Saint-Laurent, je me suis demandé ce qui justifiait cette différence. Ce n'est toutefois qu'une question très secondaire. Je dirais quand même que c'est le seul point intéressant que l'on pouvait noter dans les