

Lignes de haute tension

1) Demande de l'Hydro-Québec pour l'approbation, en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables, d'une ligne électrique aérienne à 735 kV, devant franchir la rivière des Outaouais en face du lot 11, paroisse de Saint-André, à Argenteuil, et en face du lot 1 du village de Pointe-Fortune à Vaudreuil.

2) Demande de l'Hydro-Québec pour l'approbation, en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables, d'une ligne électrique aérienne à 735 kV, devant franchir le canal Beauharnois entre les lots subdivisés 83 et 84 et les lots subdivisés 13, 14 et 15, paroisse de Saint-Louis-de-Gonzague, dans le comté de Beauharnois.

Je vais essayer de donner un résumé distinct de chaque cas. Je citerai dans l'ordre les dates et les démarches relatives aux discussions entre les deux parties, afin d'exposer la suite d'événements qui ont abouti à la délivrance par le ministère des Transports d'un document approuvant les ouvrages de l'Hydro-Québec en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables.

Dans le cas de la ligne devant franchir l'Outaouais, l'Hydro-Québec a présenté le 9 janvier 1978 sa demande d'approbation d'une ligne aérienne en vertu de la loi.

La demande a été transmise au directeur régional de la Garde côtière canadienne, région du Saint-Laurent, auquel le ministre avait délégué le pouvoir d'approuver les lignes aériennes. Conformément aux modalités habituelles d'application de la loi, l'emplacement des travaux a reçu la visite de l'inspecteur de la protection des eaux navigables de la base de la Garde côtière de Montréal. Cette base a transmis au bureau régional un rapport d'enquête sur l'emplacement daté du 21 février 1978. Le rapport mentionnait que la hauteur libre verticale entre le point le plus bas de la ligne et le niveau le plus élevé des eaux était de 92.7 pieds.

Les recommandations relatives à la construction de l'ouvrage étaient les suivantes: premièrement, l'Hydro-Québec devait avertir le bureau de la Garde côtière de Montréal du début de la construction deux semaines à l'avance et lui faire tenir un échancier des travaux afin qu'il soit possible de publier un avis à l'intention des marins et, deuxièmement, l'Hydro-Québec devait aussi peindre les pylônes en rouge et blanc, en conformité des normes du ministère des Transports concernant les obstacles à la circulation aérienne. Les exigences portant sur le balisage des tours ont été communiquées à l'Hydro-Québec dans une lettre datée du 27 février 1978 rédigée par le directeur régional des voies aériennes du ministère des Transports. Le 2 mars 1978, soit sept semaines seulement après la présentation de la demande, le directeur de la région des Laurentides, au nom du ministre des Transports, accordait l'autorisation requise en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables. Le document d'autorisation consistait en un avis d'exception délivré aux termes de l'article 5(2) de la loi sur la protection des eaux navigables.

On a eu recours à l'article 5(2) de la loi parce qu'après examen de l'emplacement et des plans, on a constaté que la hauteur libre proposée était amplement suffisante pour le genre de bateaux naviguant dans ce secteur. Par conséquent, les travaux envisagés ne nuisaient pas sérieusement au droit public à la navigation dans ce secteur, et un avis d'exception a donc été délivré.

Dans la lettre recommandée du 2 mars 1978 qui accompagnait le document délivré en vertu de l'article 5(2) de la loi, le ministère des Transports attirait l'attention de l'Hydro-Québec sur la nécessité de communiquer à la garde côtière l'échancier des travaux de construction.

Le 6 octobre 1978, un rapport émanant du directeur de la région des Laurentides faisait état de l'échancier des travaux qui avait été arrêté: construction des fondations des pylônes: décembre 1978; érection des pylônes: mars 1979; et installation des conducteurs haute tension: mai 1979. Les calendriers des travaux a été modifié le 26 octobre 1978 par l'insertion d'une nouvelle date d'achèvement des lignes prévues entre le 15 mars et le 15 août 1979.

• (1740)

Un avis à la marine marchande disait au mois d'août 1979:

Un rapport daté du 17 octobre 1979 de la région des Laurentides confirmait que la ligne aérienne a été achevée conformément au calendrier de travaux et aux plans agréés dans le cadre de la loi sur la protection des eaux navigables. Le service hydrographique canadien a reçu le 29 novembre 1979 deux exemplaires des plans d'exécution, aux fins de cartographie.

Dans le cas de l'autre traversée du canal, Hydro-Québec a présenté le 15 avril 1977 une demande d'agrément au titre de la loi sur la protection des eaux navigables pour le projet de ligne aérienne. Cette demande a été adressée au chef de district de la base montréalaise de la Garde côtière du Canada.

Conformément à l'usage, le futur chantier a été visité par le responsable des enquêtes au titre de la loi sur la protection des eaux navigables de la base de Montréal. Son rapport d'inspection, daté du 17 avril, a été expédié par le bureau montréalais au directeur régional de la région Laurentides, délégué au pouvoir ministériel de signature, pour qu'il donne son agrément aux lignes aériennes. La flèche minimale de la ligne franchissant la voie maritime du St-Laurent est de 160 pieds. Les recommandations relatives à la réalisation de la traversée étaient les suivantes: premièrement, Hydro-Québec devait notifier le début des travaux deux semaines à l'avance au bureau montréalais de la Garde côtière, pour permettre la distribution d'un avis aux navigateurs; deuxièmement, Hydro-Québec devait baliser chaque pylône situé dans l'eau au moyen de feux blancs; troisièmement, Hydro-Québec devait s'assurer que les matériaux ou les ouvrages temporaires servant à la construction de la ligne seraient évacués de la voie maritime en fin de travaux.

Dans le cas présent, l'agrément a été donné encore plus vite. Le 2 mai 1977, le directeur régional de la région Laurentides, au nom du ministre des Transports, donnait l'agrément au titre de la loi sur la protection des eaux navigables. Le document d'agrément délivré à cette fin prenait la forme de la «déclaration d'exception» visée à l'article 5(2) de la loi sur la protection des eaux navigables. Comme dans le cas de la traversée de la rivière Outaouais, c'est l'article 5(2) de la loi qui a joué, parce que la flèche de 160 pieds était supérieure à la hauteur libre habituelle prévue par la voie maritime qui est de 130 pieds, hauteur qui est également la hauteur minimale prévue pour tous les canaux ou voies navigables du Canada. Par conséquent, comme les travaux projetés ne posaient pas d'obstacle au droit public à la navigation sur le chantier, une déclaration d'exemption a été émise. Comme dans le cas de l'Outaouais, toutes les autres stipulations étaient expliquées dans une lettre distincte envoyée à Hydro-Québec.

Le 26 octobre 1978, le ministère a reçu un rapport de la région Laurentides selon lequel la ligne suspendue serait installée entre le 1^{er} novembre 1978 et le 31 janvier 1979. Le 17 juillet 1979, la région Laurentides a signalé que les travaux avaient été effectués conformément au plan approuvé en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables. Dans une lettre