



Consultation sur le projet de ligne de transport  
Appalaches-Bas-Saint-Laurent

# Bilan des questions et réponses

Consultation hiver-printemps 2026



## Question 1

**Est-ce que la ligne peut être enfouie ?**

Non. Le projet de l'axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent prévoit la construction d'une ligne aérienne.

Au Québec, seulement 1 % des lignes de transport sont enfouies sur l'ensemble du réseau de 34 000 km. L'enfouissement des lignes se fait dans des contextes très précis, par exemple au centre-ville de Montréal, où l'espace est tellement occupé qu'il est pratiquement impossible de trouver la place nécessaire pour installer des lignes aériennes.

Le réseau québécois couvre de très longues distances pour transporter l'énergie des centres de production vers les lieux de consommation. Les lignes aériennes à très haute tension permettent de transporter notre énergie renouvelable sur des centaines de kilomètres tout en maintenant la tension à un niveau stable, ce qui représente un défi important. Par ailleurs, l'enfouissement réduit la capacité de transport : pour maintenir la tension, il faudrait installer un poste tous les 5 km environ.

## Question 2

**Quel est le rôle de la ligne 315 kV dans la stratégie énergétique à l'est du Québec ?**

L'axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent vise à transporter de l'énergie éolienne produite ici pour décarboner nos industries, nos transports et soutenir notre croissance économique.

Pour ajouter de nouveaux mégawatts sur le réseau de transport d'Hydro-Québec, on doit s'assurer que le réseau peut les accueillir. La nouvelle ligne entre le poste des Appalaches, à Saint-Adrien-d'Irlande, et un nouveau poste à Saint-Honoré-de-Témiscouata donnera la robustesse nécessaire au réseau pour accueillir plus d'énergie éolienne dans les prochaines années.

## Question 3

**Est-ce que l'énergie produite par les parcs éoliens est destinée aux exportations ?**

Non, l'énergie qui sera produite par les futurs parcs éoliens au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie servira aux besoins en énergie du Québec.

## Question 4

**Est-ce que ce projet est essentiel ?**

Oui. Le projet de ligne Appalaches-Bas-Saint-Laurent est essentiel pour assurer la fiabilité du réseau électrique, répondre à la hausse des besoins en électricité et soutenir la transition énergétique du Québec. Il permettra d'acheminer davantage d'énergie renouvelable, notamment éolienne, vers les centres de consommation et constitue une étape clé du renforcement du réseau principal d'Hydro-Québec.

## Question 5

**Comment déterminez-vous la largeur d'une emprise ?**

L'emprise autour d'une ligne de transport est nécessaire pour assurer la sécurité du public et des travailleurs, maintenir une distance sécuritaire entre les fils et la végétation et permettre l'inspection, l'entretien et les réparations de la ligne tout au long de sa vie utile. Elle permet aussi d'intervenir rapidement en cas de bris afin d'assurer la fiabilité du service électrique.

Plusieurs éléments influencent la largeur d'une emprise de ligne de transport comme le niveau de tension, le type de câble utilisé, les charges climatiques (vent, verglas, givre), le type de végétation, le type de structure utilisé, la topographie et la répartition des structures.

---

## Question 6

**Est-ce que le tracé touche des érablières ?**

La protection des peuplements acéricoles, qu'ils soient exploités ou non, fait partie intégrante des critères de localisation pris en compte et reflète l'une des principales préoccupations exprimées depuis le début du projet. Bien qu'il n'ait pas été possible d'éviter entièrement ces milieux, nous estimons que les tracés et variantes proposés démontrent un effort significatif.

Les rencontres et activités portes ouvertes en cours visent à recueillir l'ensemble des informations auprès des propriétaires potentiellement touchés afin de bien comprendre l'utilisation des terrains concernés. Ces échanges permettront d'alimenter le travail d'optimisation des tracés dans le but de minimiser les contraintes et les impacts sur le territoire.

---

## Question 7

**Avez-vous seulement tenu compte des érablières ?**

Non. Plusieurs critères de localisation ont guidé l'élaboration des tracés, dont l'évitement des érablières exploitées et des peuplements à potentiel acéricole, mais également plusieurs autres éléments des milieux naturel, humain et du paysage. Les tracés à l'étude font aussi l'objet d'une documentation et de comparaison sur la base de plusieurs critères environnementaux et techniques.

---

## Question 8

**Quelle marge avez-vous pour faire des ajustements aux tracés proposés ?**

Nous travaillons étroitement avec les propriétaires potentiellement concernés et les communautés locales pour limiter les impacts du projet. Cela inclut des ajustements afin de bien s'adapter aux territoires traversés. Si une optimisation peut permettre de bonifier un tracé, sans ajouter des impacts équivalents ou plus grands ailleurs, nous sommes ouverts à évaluer les possibilités.

## Question 9

**Pourquoi les tracés traversent certains lots en diagonale ?**

Bien que l'orientation du cadastre fasse partie de nos critères de localisation, il arrive que, localement, d'autres considérations entrent en jeu, notamment la présence d'érablières ou de milieux bâtis. Dans ces situations, le passage en diagonale résulte d'une recherche d'équilibre entre l'ensemble des critères, dans le but de retenir un tracé présentant le moindre impact global sur le territoire.

## Question 10

**Pourquoi ne pas utiliser des corridors existants (piste cyclable, ancienne voie ferrée – sentier Monk, autoroute, lignes existantes) ?**

Nous tentons de limiter le morcellement du territoire lorsque c'est possible, par exemple en suivant les lignes de lots. Il est aussi parfois possible de suivre des corridors d'infrastructures existantes, mais il faut s'assurer d'une certaine compatibilité (aspects techniques, paysage, etc.) afin de ne pas créer des impacts supplémentaires.

Pour ce qui est de suivre les lignes de transport déjà existantes : un corridor de deux lignes biternes à 315 kV longe le fleuve Saint-Laurent. Il s'agit d'un corridor d'énergie important. Il faut s'en distancier pour répondre à l'un des objectifs de l'axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent, qui est d'améliorer la fiabilité et la résilience du réseau.

Nous avons également analysé la possibilité de tirer parti de la présence du sentier Monk. Il a été possible d'en longer un tronçon dans l'une des variantes proposées dans le secteur de Saint-Nérée-de-Bellechasse.

Toutefois, dans l'ensemble, le sentier Monk présente un tracé très sinueux. Les possibilités étaient limitées en tenant compte de l'ensemble des critères de localisation, notamment la présence d'érablières, de bâtiments, de cours d'eau et de milieux humides.

## Question 11

**Le tracé Nord et le tracé Sud présentent-ils un nombre de contraintes similaires ?**

Les deux options de tracé traversent le même nombre de municipalités et présentent des caractéristiques globalement similaires, tant en ce qui concerne leur longueur que les milieux traversés. Les mêmes critères de localisation ont été appliqués de façon uniforme à l'ensemble des tracés et des variantes proposées.

## Question 12

**Où consulter une carte à jour des tracés et comment transmettre des informations sur les réalités du terrain ?**

[Une carte interactive](#) est disponible en ligne jusqu'au 19 juin 2026, où il est possible d'ajouter les informations que vous souhaiteriez porter à l'attention d'Hydro-Québec. Nous lirons tous les commentaires qui y seront déposés.

## Question 13

**Quels dédommagements sont prévus pour les propriétaires ?**

Hydro-Québec indemnise les droits de servitude et l'acquisition de terrains requis dans le cadre du projet, ainsi que les impacts directs et démontrables liés au projet (p. ex. pertes de revenus, dommages temporaires ou permanents), évalués selon des critères reconnus. Les compensations financières versées par Hydro-Québec sont établies à partir des paramètres de l'[Entente sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier](#). Les impacts visuels ou la perception du paysage ne font pas l'objet de compensations financières individuelles.

## Question 14

**Quels sont les droits des propriétaires concernant le refus de servitude et les recours possibles ?**

Hydro-Québec privilégie les ententes de gré à gré avec les propriétaires. De manière générale, dans nos projets, plus de 95 % des cas sont d'ailleurs réglés de gré à gré.

Toutefois, à titre d'entreprise de services publics, Hydro-Québec peut utiliser le pouvoir d'expropriation que le gouvernement lui accorde afin d'obtenir les servitudes nécessaires à la construction et à l'exploitation de la ligne de transport.

Il s'agit d'une mesure d'exception. Elle est utilisée uniquement dans la situation où aucune entente de gré à gré n'a été possible avec le propriétaire.

## Question 15

**Si je n'ai pas reçu de lettre, est-ce que ça veut dire que je ne serai pas touché par le projet ?**

À ce stade-ci, tous les propriétaires concernés par l'une des variantes actuellement à l'étude ont reçu une lettre personnalisée. Cette démarche nous permet notamment de valider que nous disposons des bonnes coordonnées pour chaque propriété visée. Si des ajustements de tracé devaient être apportés, les propriétaires concernés seraient informés en priorité.

## Question 16

**La servitude permettra-t-elle un jour de passer à 735 kV ou d'ajouter une seconde ligne ?**

La ligne qui sera construite n'évoluera pas à une tension de 735 kV. Les droits de servitude acquis dans le cadre du projet de l'axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent permettront la construction d'une seule ligne à 315 kV.

## Question 17

**Quelles sont les distances minimales à respecter entre la ligne et des bâtiments/chalets ?**

Un bâtiment, quel que soit son type, peut se trouver en bordure d'une emprise de ligne de transport. La présence d'un bâtiment à l'extérieur de l'emprise est compatible avec l'exploitation d'une ligne de transport.

Dans le cas du projet de l'axe Appalaches-Bas-Saint-Laurent, l'emprise projetée est d'une largeur de 35 m de part et d'autre de la ligne.

## Question 18

**Quels sont les usages permis sous une ligne de transport ?**

Hydro-Québec doit s'assurer que l'emprise reste dégagée en tout temps et que rien ne s'approche des fils. Le dégagement est nécessaire pour assurer la sécurité du public et la continuité du service d'électricité. Il permet également aux équipes d'entretien et de réparation de faire leur travail. L'aménagement des emprises est toutefois possible lorsque les activités sont compatibles avec la présence d'une ligne. Par exemple, des activités d'agriculture, l'aménagement d'un chemin forestier, d'une plantation d'arbres de Noël ou d'une bleuëtière, etc. [Ce site Internet](#) présente les activités permises ou interdites dans les emprises de lignes de transport.

## Question 19

**Comment Hydro-Québec prévoit-elle gérer les usages récréatifs dans l'emprise (VTT, motoneige) ?**

Nous allons mettre en place des mesures pour éviter, dans la mesure du possible, la pratique de telles activités illégales ou non encadrées. Nous allons intensifier des campagnes de sensibilisation dans les médias de la région et, si les propriétaires sont d'accord, installer des affiches de sensibilisation dans les secteurs potentiellement propices à une telle pratique.

## Question 20

**Quels seront les impacts du projet sur les milieux humides, les cours d'eau et la faune ?**

Nous sommes à documenter et à évaluer l'ensemble des impacts du projet, qu'ils soient temporaires ou permanents, afin d'identifier les mesures d'évitement et d'atténuation appropriées. Cette analyse sera présentée dans l'étude d'impact sur l'environnement qui sera déposée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, et rendue publique.

## Question 21

**Quelle sera la durée et les nuisances associées au chantier (machinerie, bruit) ?**

Compte tenu de l'envergure du projet, soit une ligne de 250 km, la durée totale prévue pour les travaux est de 5 ans, incluant l'aménagement des chemins d'accès, le déboisement de l'emprise, la construction de la ligne et la remise en état des lieux. Pour la construction à proprement parler, les travaux sont réalisés en étapes (aménagement des accès, déboisement, mise en place des fondations, assemblage et montage des pylônes, déroulage des conducteurs) et par section. Cela signifie que les impacts ponctuels associés aux travaux dans un secteur donné seront de quelques semaines ou de quelques mois, tout au plus.

## Question 22

**Quand le tracé final sera-t-il annoncé et comment les propriétaires sont-ils avisés ?**

Nous visons une annonce du tracé optimisé à l'automne 2026. Des communications personnalisées seront effectuées auprès des propriétaires directement touchés afin de présenter le tracé retenu, d'expliquer les prochaines étapes et de répondre aux questions. Des activités d'information publique seront également prévues.

## Question 23

**Y'a-t-il des risques pour la santé liés à l'exposition aux champs électriques et magnétiques produits par les lignes ?**

Les [champs électriques et magnétiques](#) (CÉM) ont fait l'objet d'un nombre très important d'études scientifiques au cours des 40 dernières années. À la lumière de l'analyse de l'ensemble de la documentation scientifique, la conclusion est à l'effet que les champs électriques et magnétiques ne présentent aucun risque pour la santé.

Les CÉM seront d'ailleurs documentés dans l'étude d'impact sur l'environnement. Il faut aussi savoir que les CÉM diminuent rapidement en s'éloignant de la source. Les niveaux de champ magnétique mesurés sous les conducteurs, en bordure d'emprise ou aux habitations les plus rapprochées, sont beaucoup trop faibles pour agir sur le corps humain.

## Question 24

**Le projet de loi 69 ouvre-t-il la porte à une privatisation partielle d'Hydro-Québec ou des parcs éoliens ?**

Non. Avec sa stratégie éolienne, Hydro-Québec assume un rôle plus actif dans une filière qui était jusqu'à présent principalement développée par des entreprises privées. Hydro-Québec se positionne désormais comme un joueur stratégique et structurant, en pilotant le développement de projets et en contribuant directement à l'orientation et à la mise en œuvre de la filière éolienne au Québec.

Cette évolution confirme le caractère public d'Hydro-Québec et son rôle clé dans le développement énergétique du Québec.

## Question 25

### Pourquoi privilégier l'éolien plutôt que d'autres sources d'énergie ?

On cherche actuellement à développer des projets pour répondre à la demande. L'éolien est une source d'énergie renouvelable qui se déploie plus rapidement et à un coût compétitif. Il fonctionne particulièrement bien au Québec en complémentarité avec nos grandes centrales hydroélectriques qui peuvent prendre le relais quand il n'y a pas de vent. Cette filière génère d'importantes retombées économiques partout en région. Hydro-Québec développe également le solaire pour les mêmes raisons mais dans une moindre mesure puisque les parcs éoliens peuvent fournir une puissance bien plus élevée en hiver.

## Question 26

### Pourquoi ne pas systématiquement privilégier les terres publiques pour le passage de la ligne ?

Le choix des tracés de ligne ne repose pas précisément sur la tenure des terres (publique ou privée), mais sur la recherche du moindre impact à l'échelle globale du territoire. Les terres publiques comportent elles aussi des particularités ou des contraintes à considérer. Elles peuvent en effet comprendre des aires protégées et des milieux naturels sensibles (milieux humides, habitats fauniques, érablières), être destinées à des usages récréotouristiques (chasse, pêche, chalets) ou encore présenter des enjeux d'accessibilité ou liés à la topographie.

Lors de l'élaboration des tracés, Hydro-Québec applique les mêmes critères de localisation, peu importe le statut des terres traversées. Ces critères incluent notamment l'évitement du milieu bâti, des érablières potentielles ou exploitées, des milieux humides et hydriques, ainsi que la recherche d'une intégration harmonieuse des lignes dans le paysage.

Lorsque l'utilisation de terres publiques peut permettre de réduire les impacts globaux, cette option est approfondie – comme c'est le cas actuellement dans certains secteurs à l'étude. Inversement, dans d'autres situations, un passage sur des terres privées peut représenter une solution de moindre impact une fois l'ensemble des contraintes considérées.

## Question 27

**Comment les préoccupations citoyennes et l'acceptabilité sociale influencent-elles l'optimisation du tracé retenu ?**

L'acceptabilité sociale fait partie des éléments pris en compte dans la démarche d'élaboration du projet, tout comme les critères environnementaux, techniques et économiques. Le projet de ligne de transport d'électricité choisi doit répondre à des objectifs de fiabilité du réseau et de sécurité énergétique pour l'ensemble du Québec, tout en minimisant les impacts sur les milieux traversés.

Les préoccupations citoyennes exprimées lors des consultations, sur la carte interactive et pendant les rencontres avec des acteurs et actrices du milieu, sont analysées de façon structurée et contribuent à optimiser les tracés. Les préoccupations formulées permettent notamment d'adapter le projet au contexte local, d'éviter certains secteurs d'usages sensibles, de bonifier l'intégration du tracé dans le territoire et de prévoir des mesures d'atténuation adéquates.

Les éléments relatifs à l'acceptabilité sociale s'inscrivent donc dans une démarche de recherche d'équilibre : les activités de consultation et les échanges avec les parties prenantes contribuent à améliorer le projet et à réduire ses impacts, dans une situation où il est nécessaire, pour l'ensemble de la collectivité, de renforcer le réseau de transport d'électricité.

---

## Question 28

**Comment les commentaires de la carte interactive sont-ils traités (tri, analyse, décisions, rétroaction) ?**

Les informations, suggestions et préoccupations citoyennes recueillies grâce à la carte interactive sont consignées, localisées et analysées. Elles permettent notamment d'alimenter notre réflexion sur les possibilités d'adapter le projet à la réalité locale, d'éviter certains secteurs d'usages sensibles lorsque cela est envisageable et de bonifier l'intégration du tracé dans le territoire.