



## Table régionale – Environnement et aménagement du territoire

### Faits saillants

*Date : 5 décembre 2025, de 9 h 30 à 11 h 30*

*Lieu : Hôtel Château-Bromont (90, rue Stanstead à Bromont)*

---

## 1 Points à l'ordre du jour

1. Rappel de la raison d'être du projet
2. Mise à jour pour le site de poste
3. Mise à jour pour les corridors à l'étude
4. Prochaines étapes du projet

## 2 Personnes présentes

- Françoise Bricault – Conservation des vallons de la Serpentine
- Stéphane Demers – Conseil régional de l'environnement (CRE) de l'Estrie
- Lise Got – Union des producteurs agricoles (UPA) – Estrie
- Giuseppe Marino – Conservation des vallons de la Serpentine (en ligne)
- Clément Robidoux – Corridor Appalachien
- Caroline Tanguay – Conservation de la nature
- Philippe Vermette – MRC de Memphrémagog

### *Hydro-Québec :*

- Sébastien Cinq-Mars – Chef projet poste
- Eve-Marie Jodoin – Conseillère, Affaires régionales
- Thierry Major-Cyr – Ingénieur en électricité
- Harry Milad – Ingénieur de projet
- Isabelle Thériault – Conseillère, expertise environnementale
- Raphaël Thibault-Gobeil – Chargé de projets, Environnement

### *Facilitation*

- Marie Rousseau – Animation (EcoProcessus)
- Isabel T. Dion – Documentation des échanges (collaboratrice d'EcoProcessus) (en ligne)

### 3 Faits saillants des discussions

Points à l'ordre du jour	Résumé des échanges
<p><b>1. Rappel de la raison d'être du projet</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hydro-Québec présente un rappel de la justification du projet, le scénario électrique privilégié pour la région, ainsi que les principaux éléments prévus pour le projet du poste de Bolton et sa nouvelle ligne d'alimentation.</li> <li>• Il est précisé que l'emprise de la ligne à 49 kV existante ne peut être utilisée pour construire la nouvelle ligne, car la ligne existante devra rester en service tout au long de la construction de la nouvelle ligne pour alimenter le secteur. De plus, les postes avoisinants ne pourraient pas être utilisés comme relève pendant les travaux, étant donné que ceux-ci sont en dépassement de capacité.</li> <li>• Le scénario d'une ligne monoterne (une seule série de trois câbles) à 120 kV peut être envisagé pour le projet de Bolton, notamment parce que la charge du secteur est faible et que les postes avoisinants pourront éventuellement servir de relève en cas de bris (une fois que tous les projets de la modernisation du réseau en Estrie seront complétés).</li> </ul>
<p><b>2. Mise à jour pour le site de poste</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hydro-Québec présente l'aire d'accueil du poste, qui a été agrandie afin de pouvoir analyser d'autres sites potentiels pour le nouveau poste. L'agrandissement se trouve dans la municipalité de Saint-Étienne-de-Bolton.</li> </ul> <p>De plus, sa localisation plus au nord de l'aire d'accueil raccourcira la nouvelle ligne d'alimentation, qui partira en dérivation (raccordement) de la ligne existante située au nord de l'A10 jusqu'au nouveau poste de Bolton.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au sud du nouveau poste, ce seront des lignes de distribution (et non de transport) qui partiront du poste pour alimenter le secteur au sud, en suivant les lignes du réseau de distribution existant.</li> <li>• La ligne à 49 kV existante sera démantelée et la possibilité de rétrocéder les terrains sera analysée plus tard dans le projet.</li> <li>• Des personnes soulignent que plusieurs aires protégées sont présentes au sud de la carrière. Le fait de ne pas construire de ligne de transport dans ce secteur vient éliminer cette problématique.</li> <li>• Les nouvelles lignes de distribution sortiront du poste en souterrain (sur une distance de 2-3 km, ce qui sera précisé lors des prochaines étapes).</li> </ul>

#### Faits saillants

Table régionale environnement et aménagement (projet Bolton), 5 décembre 2025, 9 h 30 à 11 h 30

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des personnes soulignent la présence de milieux humides et d'une rivière au sud du site potentiel pour le poste, ce qui peut être problématique pour le volet souterrain des lignes de distribution. Hydro-Québec précise que cet élément est en évaluation, mais que cette portion des lignes de distribution pourrait potentiellement être construite dans l'emprise du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). La traversée de la rivière peut se faire en fixant la ligne sous le pont, ce qui sera également évalué dans les prochaines étapes.</li> <li>• L'importance de considérer la présence de tortues dans le secteur du site de poste est soulignée.</li> <li>• Hydro-Québec précise que ces intrants des membres de la table sont importants à cette étape de planification du projet.</li> </ul>
<p><b>3. Mise à jour pour les corridors à l'étude</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hydro-Québec présente les quatre corridors qui ont fait l'objet d'une première analyse, qui a permis d'éliminer deux de ces corridors, notamment en raison de leur impact sur le paysage, la longueur du tracé, la présence de lacs et de milieux résidentiels.</li> <li>• Une analyse comparative a été réalisée sur deux corridors, qui a permis à Hydro-Québec d'identifier le corridor bleu comme celui à privilégier, car il présente plusieurs avantages : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Il est plus court;</li> <li>○ Il impacte moins de terres agricoles protégées et d'érablières;</li> <li>○ Il évite des éléments paysagers importants;</li> <li>○ Il évite des milieux de conservation volontaire.</li> </ul> </li> <li>• Plusieurs contraintes et enjeux techniques sont présents au nord du corridor bleu, au niveau de la traversée de l'A10, dont le chemin des Diligences, des terres agricoles, beaucoup d'éléments bâtis, des milieux humides, etc. Le corridor est plus large à cet endroit afin de pouvoir étudier le meilleur point de passage pour la nouvelle ligne.</li> <li>• Hydro-Québec précise qu'il ne sera pas possible de suivre l'emprise de la ligne à 49 kV existante en raison de la présence de maisons situées très près de la ligne actuelle.</li> </ul>
<p><b>4. Prochaines étapes du projet</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des tracés seront proposés dans le corridor privilégié et présentés à la population à l'hiver 2026.</li> </ul>

**Faits saillants**

Table régionale environnement et aménagement (projet Bolton), 5 décembre 2025, 9 h 30 à 11 h 30

## 4 Actions de suivis

- *Aucun suivi noté.*

## 5 Pièces jointes

- Présentation visuelle utilisée lors de la rencontre.



MODERNISATION DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE DE L'ESTRIE

# Projet de construction du poste de Bolton et de sa ligne d'alimentation

---

DÉCEMBRE 2025



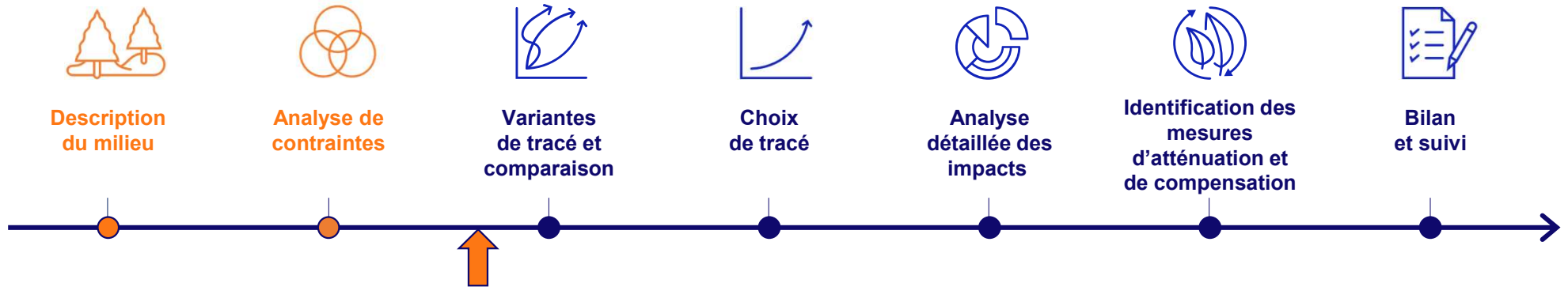
# Ordre du jour

- Rappel de la raison d'être du projet
- Mise à jour pour le site de poste
- Mise à jour pour les corridors à l'étude
- Prochaines étapes du projet

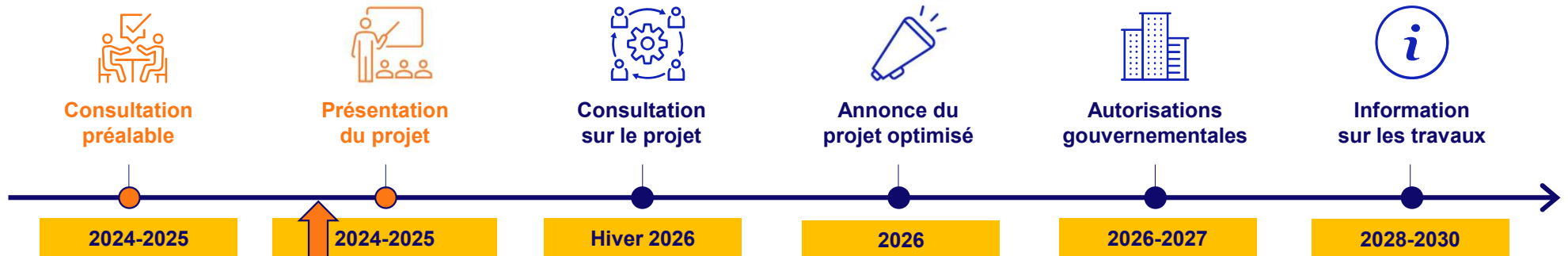


MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

# Démarche d'évaluation environnementale



# Démarche de participation du public



MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

# Activités réalisées – Consultations préalables

## En 2024 :

- Table en environnement et en aménagement du territoire (25 mars)
- Rencontres avec les organisations du milieu
- Activité d'échange avec les citoyens au parc Terrio (19 juin)
- Consultation en ligne – carte interactive (du 19 juin au 19 juillet)

## En 2025 :

- Rencontres avec les municipalités (Bolton-Est et Saint-Étienne-de Bolton)
- Table en environnement et en aménagement du territoire (30 janvier)
- Poursuite de la consultation en ligne - carte interactive
- Table en environnement et en aménagement du territoire (5 décembre)

---

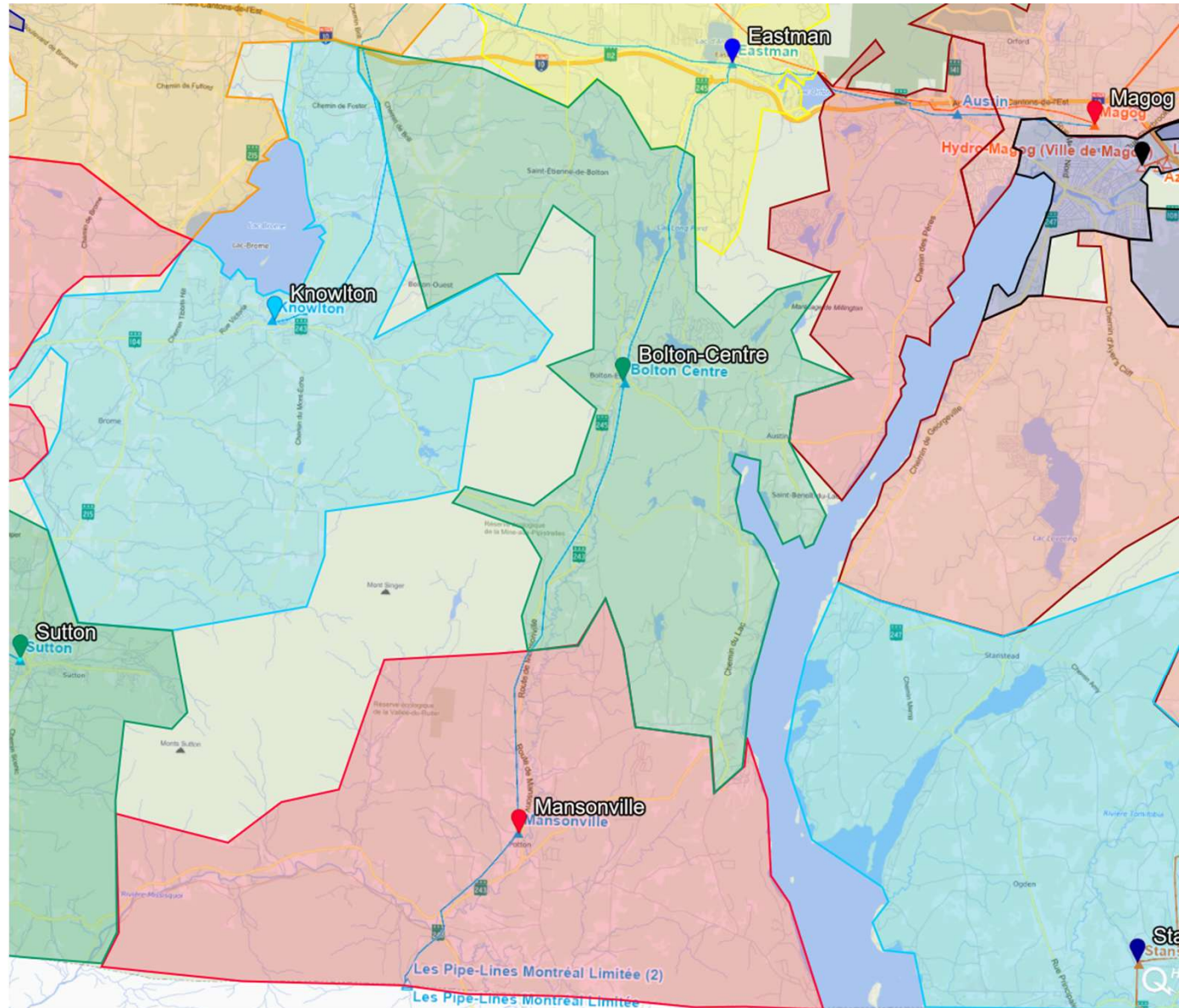
MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

# Rappel de la raison d'être du projet

## Postes qui alimentent la région en électricité :

---

- Poste d'Eastman
- Poste de Bolton-Centre
- Poste de Mansonville



# Pourquoi ce projet ?

---

**Le réseau actuel est à 49 kV.**

**Il ne permet plus de répondre adéquatement aux besoins énergétiques de la région.**

- Construit il y a environ 100 ans (1920 à 1950)
- Initialement conçu pour une demande beaucoup plus faible en électricité
- Capacité maximale dépassée : risque de surchauffe des équipements
- Peu d'options en cas de panne ou de bris



**Tout a été fait pour utiliser au maximum les infrastructures en place**

**Il faut maintenant convertir le réseau à 120 kV.**

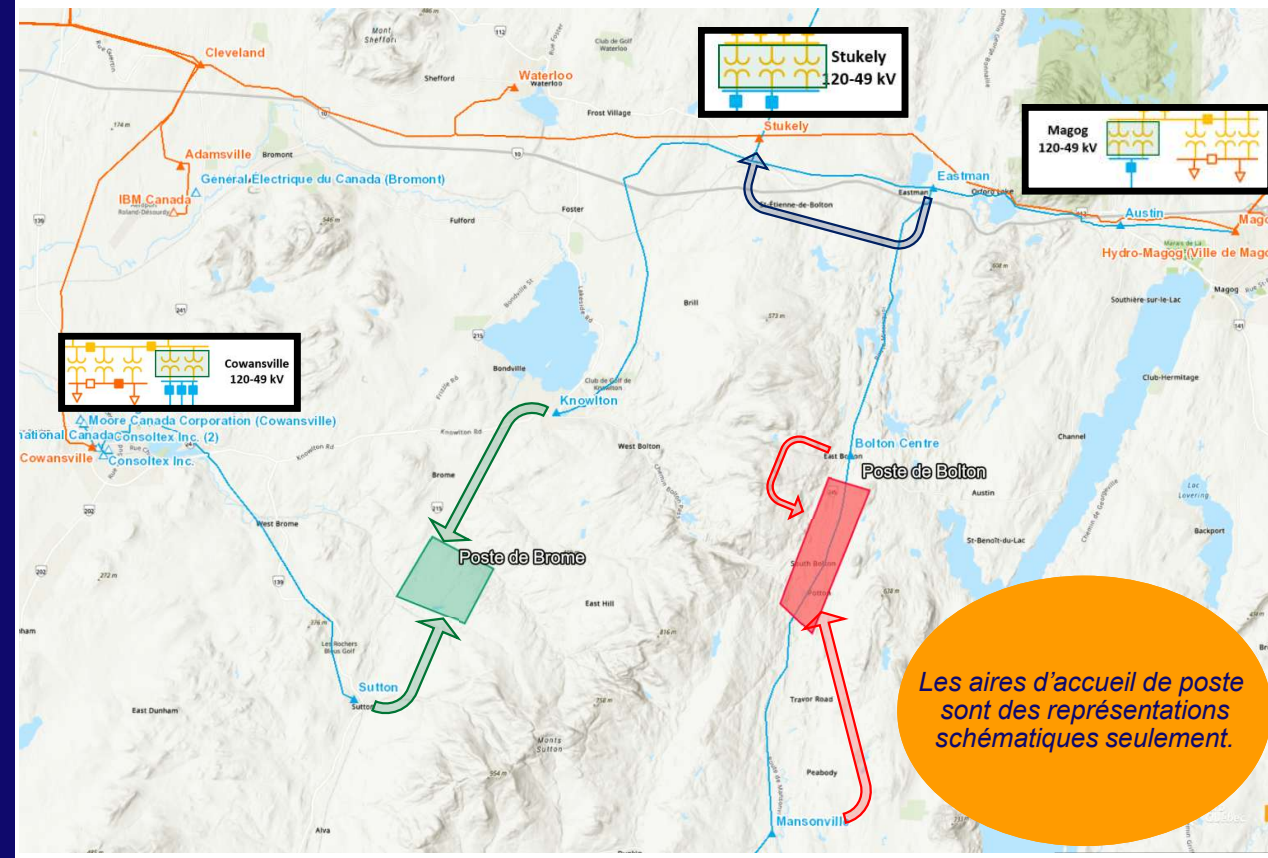
# La conversion à 120 kV est le scénario électrique de moindre impact

- ✓ Permet d'alimenter adéquatement la région
- ✓ Avec le moins d'infrastructures (postes et lignes)

- Remplacer **5** postes à 49-25 kV par **2** postes à 120-25 kV
- Remplacer **99** km de ligne à 49 kV par  $\pm$  **35** km de ligne à 120 kV
- Répondre au dépassement de capacité des postes de Cowansville, d'Eastman et de Magog sans postes additionnels

## Transferts de la charge

<b>Poste de Brome:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poste de Sutton</li> <li>• Poste de Knowlton</li> </ul>	<b>Poste de Bolton:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poste de Bolton-Centre</li> <li>• Poste de Mansonville</li> <li>• Suncor (client 49 kV)</li> </ul>	<b>Poste de Stukely:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poste d'Eastman</li> </ul>
---	---	--



## Que prévoit Hydro-Québec pour le projet du poste de Bolton?

- **Un nouveau poste à 120 kV**, pour remplacer les postes de Bolton-Centre et de Mansonville
- **Une ligne de transport à 120 kV** pour alimenter le nouveau poste
- Raccordement du nouveau poste au réseau de distribution pour alimenter la région
- Travaux connexes aux postes de Stukely\* et de Magog\*
- Démantèlement des postes de Bolton-Centre, de Mansonville et d'Eastman\*, ainsi que les lignes de transport à 49 kV

\* Conjoint avec le projet du poste de Brome



---

MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

# Mise à jour pour le site poste

# Critères pour déterminer l'aire d'accueil d'un poste



## Contraintes de raccordement

Raccordement de la ligne de transport



## Qualité de service

Distance maximale entre le poste et le besoin énergétique en distribution

Optimiser la longueur des lignes de distribution



## Réseau de distribution

Capacité de raccorder au réseau de distribution

Proximité d'artères routières stratégiques

MODERNISATION DE L'ESTRIE – POSTE BOLTON

# Synthèse des commentaires reçus à ce jour

## Aire d'accueil du poste :

- Utiliser les sites de carrières et sablières
- Présence d'érablières protégées
- Éviter d'empiéter sur la zone agricole
- Présence de milieux humides et hydriques, de corridors fauniques, de forêts matures et d'espèces sensibles
- Risque de contamination de la nappe phréatique
- Présence de lieux récréotouristiques, notamment des sentiers pédestres et un village médiéval
- Questionnement sur le démantèlement du poste existant et l'usage qui sera fait du terrain
- Intégration paysagère du nouveau poste

# Aire d'accueil du poste de Bolton

Aire d'accueil  
agrandie à la suite  
des commentaires  
reçus



# Critères pour déterminer le site d'un poste



## Contraintes techniques

Topographie  
Caractéristiques géotechniques  
Chemin d'accès



## Site facilitant l'intégration visuelle du poste

Éloignement des secteurs habités  
Écrans végétaux  
Arrivée de la ligne de transport



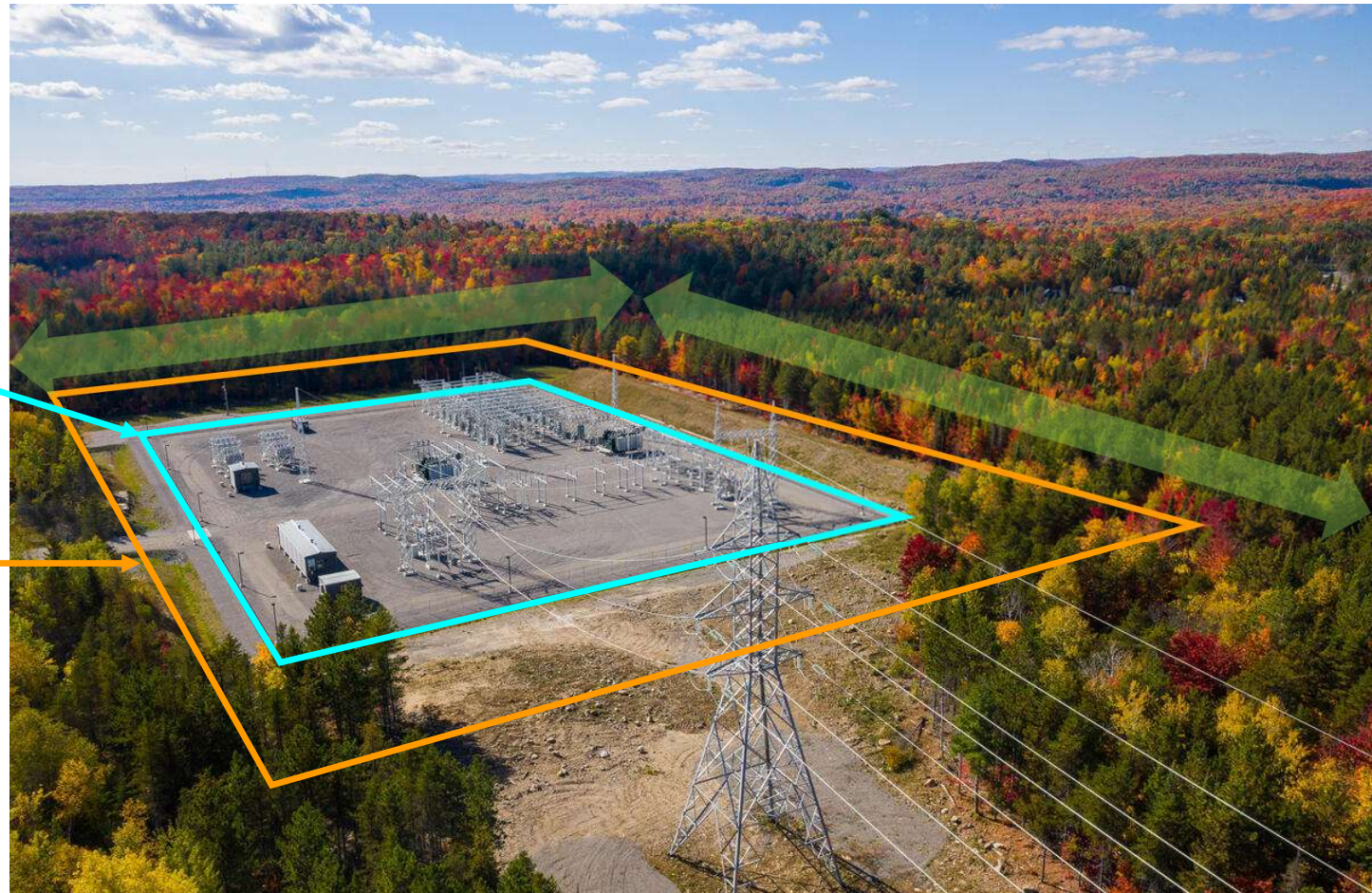
## Éviter les éléments environnementaux sensibles

Aires de conservation  
Milieux humides  
Territoire agricole protégé  
Érablière et potentiel acéricole

# À quoi ressemblera le poste ?

## Dimensions :

- Superficie clôturée (zone en gravier) : **110 x 130 m**
- Avec fossés, bassin, chemins d'accès : **200 x 200 m**
- Avec espace pour conserver ou ajouter des écrans végétaux : **250 x 250 m**



---

MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

# Mise à jour de la ligne d'alimentation

# Démarche environnementale

## 1. Éviter les éléments les plus sensibles du territoire



- Identifier les éléments sensibles du territoire (analyse des aspects techniques et environnementaux)
- Déterminer des corridors permettant d'éviter au maximum les éléments les plus sensibles

## 2. Atténuer les impacts potentiels

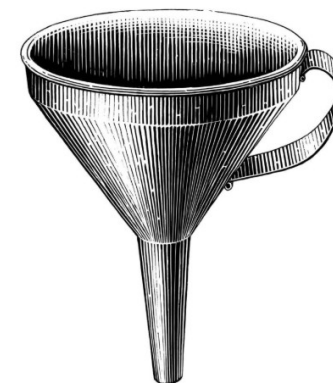


- Déterminer des variantes de tracés permettant de limiter les impacts dans le milieu
- Identifier les mesures d'atténuation nécessaires

## 3. Compenser les impacts réels



- Mettre en place les mesures d'atténuation
- Prévoir des mesures compensatoires



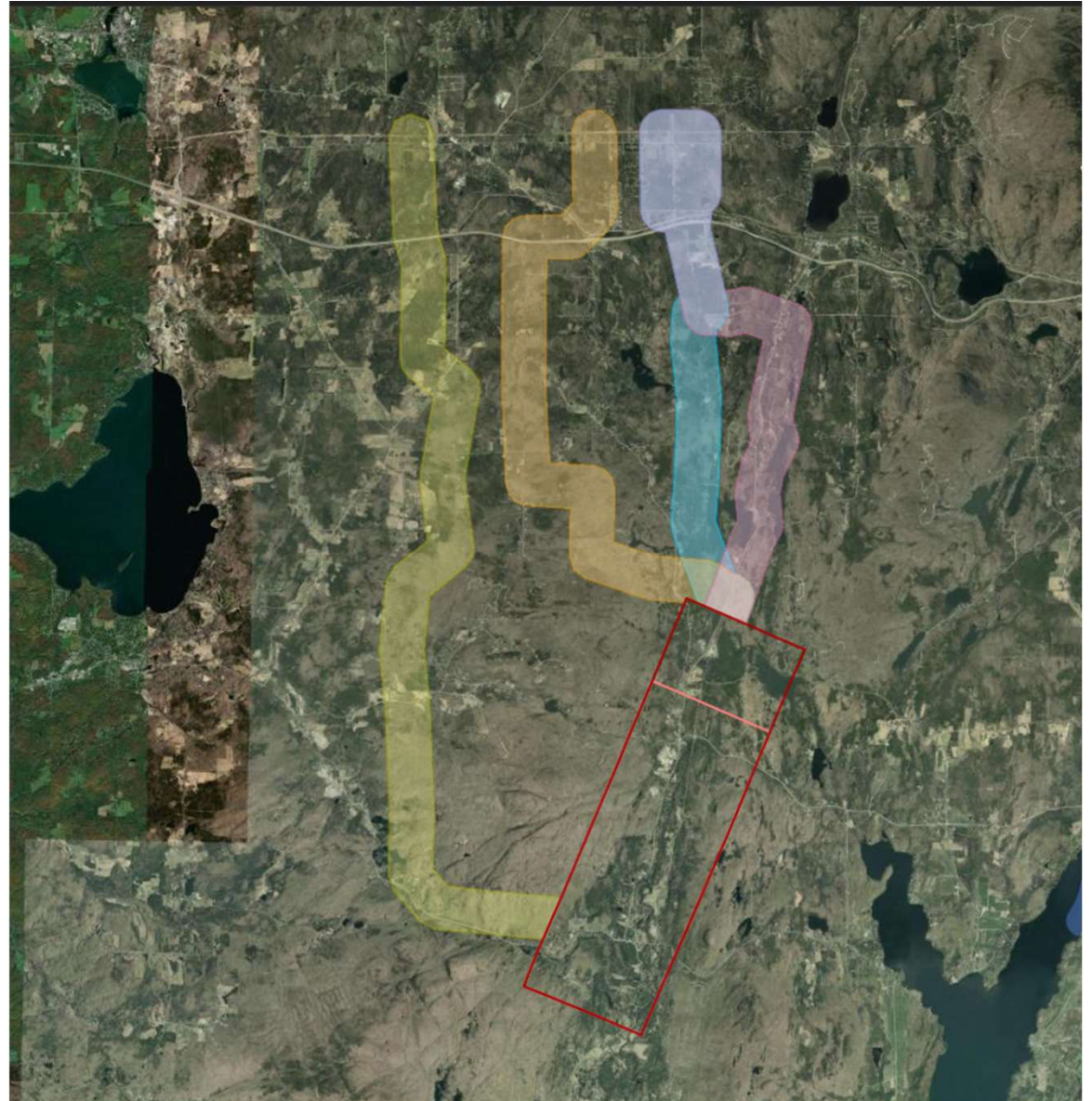
# Synthèse des commentaires reçus à ce jour

## Ligne d'alimentation :

- Impacts appréhendés de la nouvelle ligne sur le paysage
- Plusieurs zones de conservation, réserves naturelles et autres initiatives visant à augmenter les superficies d'aires protégées
- Présence de milieux humides
- Plusieurs érablières en exploitation, ou présentant un bon potentiel
- Impacts potentiels sur les milieux résidentiels ainsi que les secteurs de villégiature (autour des lacs et la vallée de la rivière Missisquoi, notamment)
- Plusieurs contraintes associées à la traversée de l'autoroute 10 (parc Missisquoi-Nord, corridors fauniques, lacs, etc.)
- Éviter de passer sur le territoire de MRC voisines, étant donné que le projet desservira principalement les résidents de la MRC de Memphrémagog
- Utiliser l'emprise de l'ancienne voie ferrée

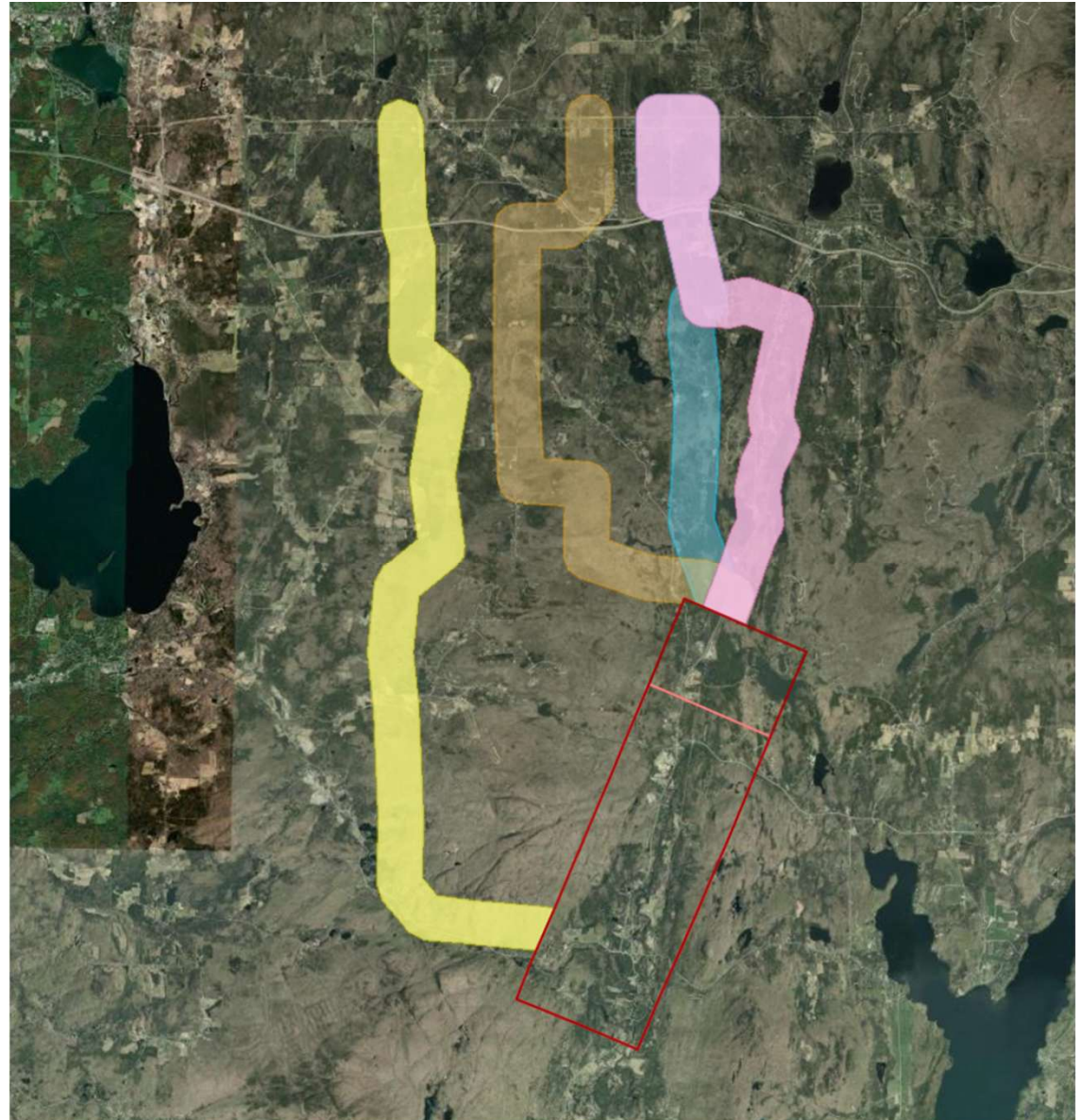
## 4 corridors envisagés

- Corridor jaune
- Corridor rose
- Corridor orange
- Corridor bleu



## 2 corridors retirés

- Corridor jaune
- Corridor rose

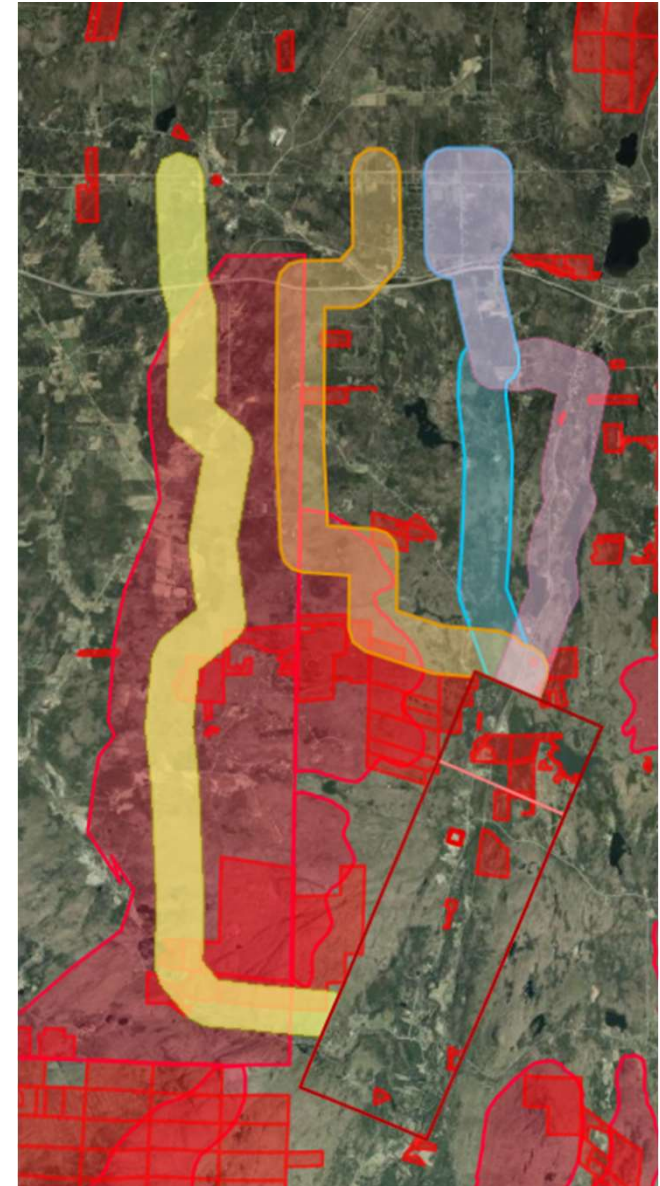


## 4 corridors envisagés – 2 corridors éliminés

- **Corridor jaune**

### Principaux éléments discriminants :

- **Paysage** : corridor en quasi-totalité à l'intérieur d'élément paysager d'envergure régionale : massif montagneux des Montagnes vertes
- **Milieu naturel de conservation** : impossibilité d'éviter des aires protégées en terres privées par ACA



MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

## 4 corridors envisagés – 2 corridors éliminés

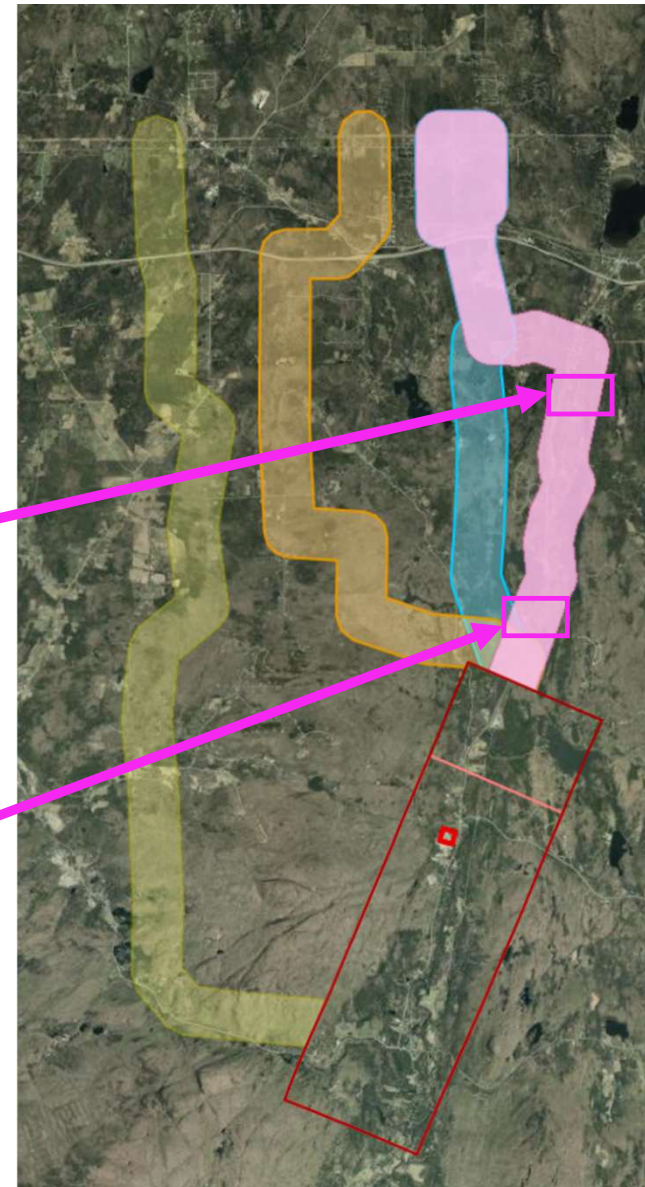
### ▪ Corridor rose

Principaux éléments discriminants :

**Technique et social** : présence d'éléments du milieu bâti dans les emprises juxtaposées à la ligne 49 kV existante

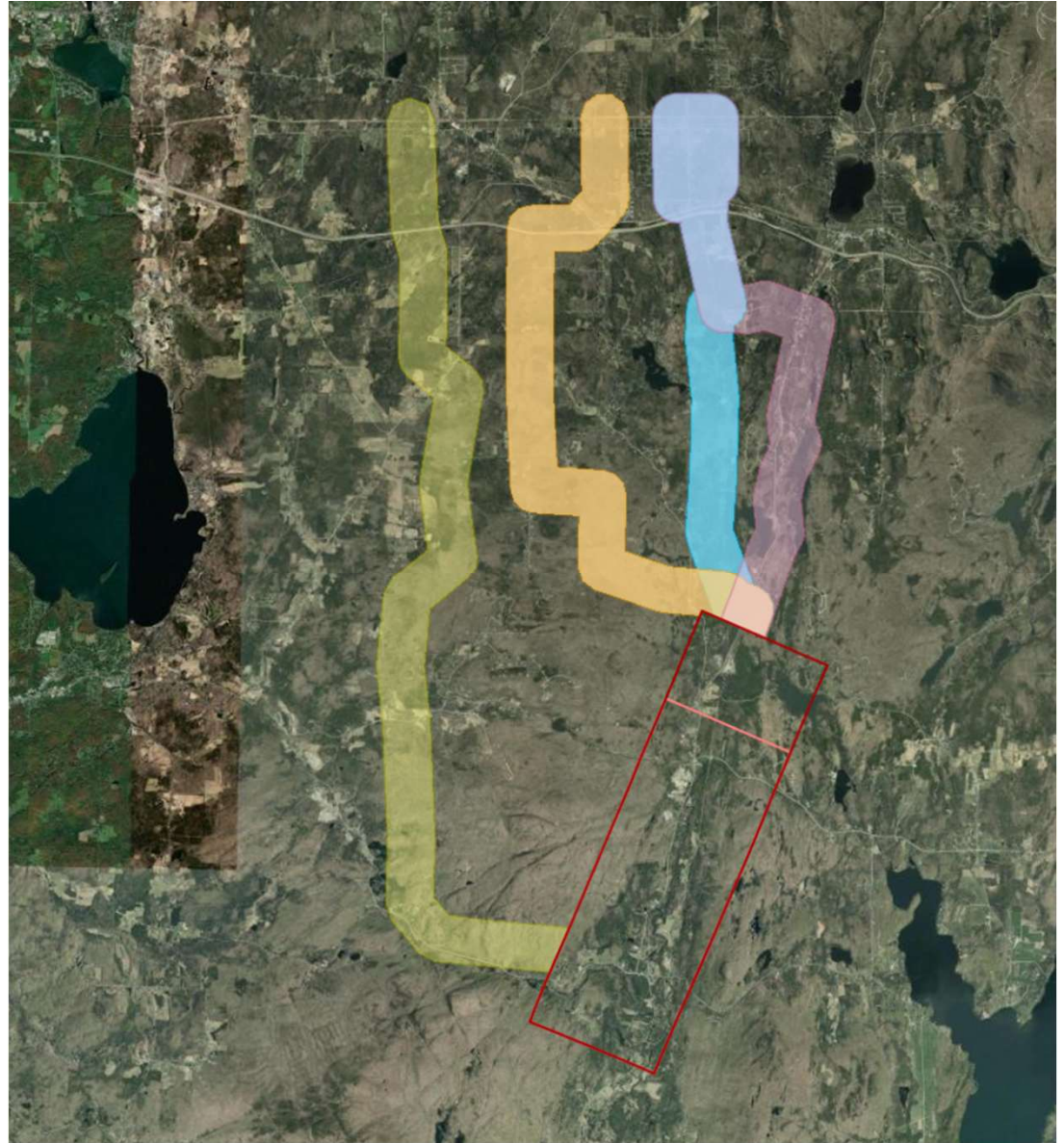
Secteur impasse  
Jean-Guertin et lac Long

Route 245 au sud  
des Lac Trouseurs



## 2 corridors comparés

- Corridor orange
- Corridor bleu



# Analyse comparative

## Principaux aspects discriminants

### Corridor orange

### Corridor bleu

<b>Longueur approx. de la ligne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Environ <b>15 km</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Environ 11 km</li> </ul>
<b>Territoire agricole protégé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traverse environ <b>9 km</b> (60% du corridor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traverse environ 6 km (55% du corridor)</li> </ul>
<b>Érablières</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traverse environ <b>9 km</b> (60% du corridor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traverse environ 3 km (27% du corridor)</li> </ul>



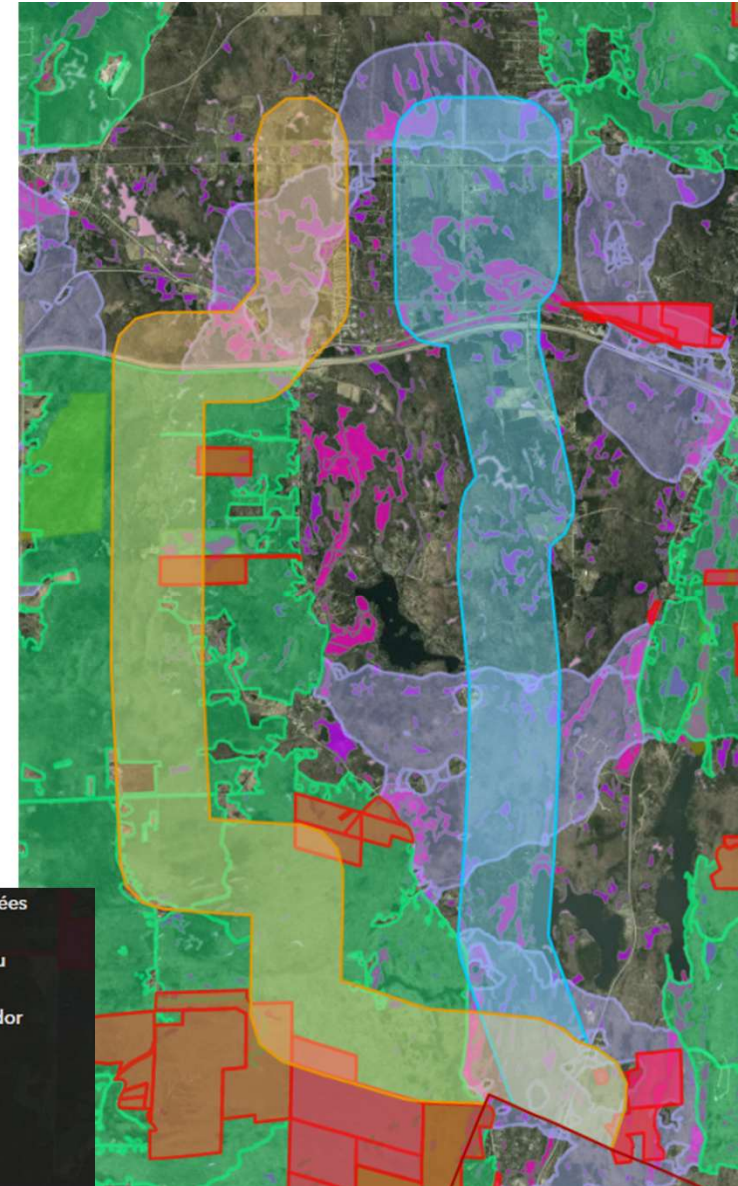
# Analyse comparative

## Principaux aspects discriminants

### Corridor orange

### Corridor bleu

<b>Aires protégées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traverse un projet de conservation en cours</li> </ul>	
<b>Milieux naturels de conservation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traverse un noyau d'habitats, priorité de conservation</li> <li>Traverse des corridors écologiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traverse des corridors écologiques</li> </ul>
<b>Milieux forestiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Scinde <b>des parcelles</b> forestières en deux - Fragmentation des habitats</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fragmentation d'une parcelle forestière</li> </ul>
<b>Milieux humides</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombreux milieux humides (nord de A10)</li> </ul>



# Analyse comparative

## Principaux aspects discriminants

### Corridor orange

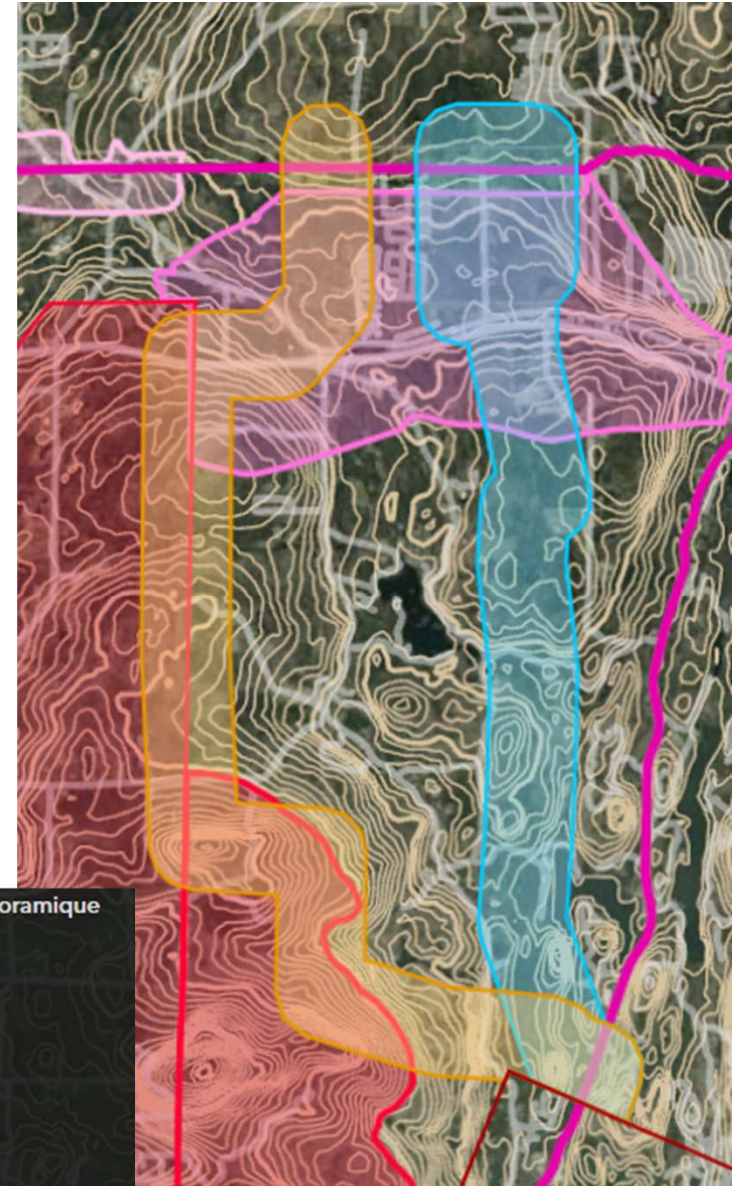
### Corridor bleu

#### Éléments d'intérêt paysager

- **Chemin Diligence** : Route pittoresque et panoramique et vue panoramique d'intérêt régional
- **Route Missisquoi (R-245)** : Route pittoresque et panoramique
- Traversée de l'**A-10** : Corridor visuel d'intérêt supérieur
- **Mont Foster** : Paysage naturel d'intérêt supérieur
- **Système des Appalaches (montagnes vertes)** : Massif montagneux

#### Potentiel d'intégration des équipements au milieu

- **Topographie de montagne (versants exposés)**
  - Principalement en milieu boisé
- Topographie de buttes ponctuels
  - Principalement en milieu boisé, mais traverse quelques milieux ouverts



# Corridor privilégié

## Principaux avantages du corridor bleu

- Corridor plus court
- 2 km de moins en territoire agricole protégé
- 6 km de moins en érablières
- Évite les milieux de conservation volontaire (Corridor Appalachien)
- Évite la fragmentation importante des massifs forestiers
- Évite les éléments paysagers d'envergure régionale (Montagnes vertes)
- S'insère plus harmonieusement dans la topographie

## Principaux défis du corridor bleu

- Départ en secteur d'intérêt paysager (chemin Diligence)
- Traversée de l'A-10
- Proximité de zones de villégiature – Lac Trousers
- Présence de nombreux milieux humides, rivière Missisquoi Nord



# Opportunité pour optimiser la ligne

## Ligne monoterne (3 câbles)

- Portique d'acier lorsque tracé direct et/ou faible angle (+haubans)
- Pylône à treillis lorsque tracé prend un certain angle
- Largeur d'emprise / hauteur des arbres
- Hauteur des structures à la hauteur des arbres ( $\pm 23$  m)



---

MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

# Prochaines étapes

MODERNISATION DE L'ESTRIE – BOLTON

## Prochaines activités prévues

- **Décembre 2025** :  
Rencontre avec les municipalités concernées et la MRC Memphrémagog pour l'état d'avancement du projet
- **Janvier 2026** :  
Webinaire public sur l'état d'avancement du projet (à venir)
- **Hiver 2026** :  
Consultation publique sur les variantes de tracé possibles