

**RAPPORT D'ÉTUDES  
SUR LES CONTRAINTES, LES IMPACTS ET LES COÛTS  
D'UN ÉVENTUEL PROJET IMMOBILIER  
SUR L'ÎLE CHARRON**

---

**Présenté à**

Nature Québec  
Conseil régional de l'environnement de Montréal  
Les Amis du parc national des Îles-de-Boucherville

**Réalisation**

Département d'études urbaines de l'UQAM,  
Forum Urba 2015

---

**Analyste**

Juste Rajaonson, M.Sc., Études urbaines

**Supervision**

Florence Junca-Adenot, Ph.D.  
Directrice, Forum Urba 2015, DEUT UQAM

---

25 mai 2011



## SOMMAIRE

SOMMAIRE EXÉCUTIF	1
1. MISE EN CONTEXTE	6
2. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	7
3. CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR	8
4. COÛTS ENGENDRÉS PAR UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT	13
5. IMPACTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX	18
6. SYNTHÈSES ET RECOMMANDATIONS	20

Cette étude a été réalisée grâce au Programme de soutien à l'Action bénévole des députées Marie Malavoy (Taillon), Monique Richard (Marguerite d'Youville) et de Martine Ouellet (Vachon).



## **Sommaire exécutif**

L'objectif de la présente étude est d'estimer les contraintes, les coûts et les impacts liés à un projet de développement résidentiel sur l'Île Charron. Elle a permis de faire les principaux constats suivants :

### *Au niveau des contraintes d'aménagement*

1. Le projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal, actuellement en consultation, définit l'Île Charron comme étant un ensemble récréo-touristique à valoriser.
2. Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil et le règlement adoptant le plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil définissent une aire d'affectation résidentielle et une partie récréative sur un terrain de 20,5 ha situé dans le secteur nord-est de l'Île Charron, dont le propriétaire actuel est Investissement Luc Poirier.
3. Le zonage actuel permet la construction d'unités de logement sur 68% de la superficie totale du terrain, soit 13 ha environ.
4. La grille d'usage et les normes en matière d'aménagement sur l'aire d'affectation résidentielle de ce secteur permettent la construction de 640 unités de logements, la moitié familiale et l'autre moitié en «plex» de 2 à 4 étages.
5. En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), la présence de plus de 10 ha de milieux humides sur l'Île Charron dont 9 ha sur la superficie totale du terrain et 4 ha à 6 ha environ sur l'aire destinée à la fonction « habitation » – ainsi que le recensement de la couleuvre brune dans le secteur pourrait compromettre l'obtention d'un permis de construire et représenter une contrainte majeure à tout développement pour des fins résidentielles tout en diminuant fortement le nombre d'unités de logement autorisés.
6. Le propriétaire actuel souhaiterait développer 2 500 unités de logement.
7. Un terrain qui n'a pas accès aux différents services publics ne pourrait pas, en principe, obtenir de permis de développement.

### *Au niveau des coûts*

8. La décontamination du terrain est estimée à 5 millions de dollars. En outre, la Ville pourrait exiger des sondages plus complets sur l'ensemble du terrain, ce qui pourrait révéler une contamination plus importante qui exigera des investissements plus coûteux.
9. Le plan d'urbanisme pour les secteurs particuliers d'intervention indique une insuffisance en électricité des installations de distribution actuelle de l'Île Charron

face à un développement immobilier de 640 unités de logement « nécessitant la construction de nouvelles traversées [...] rattachées au pont ». Ce type d'infrastructure nécessiterait des investissements supplémentaires très importants. Une ligne de 315 KV d'Hydro-Québec passe à la pointe de l'Île et une ligne de 25 KV alimente l'usine d'épuration des eaux. Si cette dernière est suffisante, les lignes de distribution et les transformateurs coûteront 1,9 M\$ à 2,5 M\$. Si un poste de transformation est requis, des coûts de 2 M\$ à 3 M\$ s'ajoutent.

10. Un prolongement des réseaux d'aqueduc, de voirie et d'égouts publics vers le terrain d'Investissement Luc Poirier est nécessaire. Celui-ci représente des coûts de 3 M\$ à 4 M\$ en raison des distances pour se connecter aux réseaux publics actuels existants. Le coût d'entretien des infrastructures est estimé à environ 200 000\$.
11. Les réseaux d'aqueduc, d'égouts, de voirie et d'électricité doivent être déployés sur le site pour répondre à la demande éventuelle. De l'ordre de 20 000\$ à 23 000\$ la porte, cela représente des coûts de 13,4 M\$ à 15,4 M\$.
12. Les coûts liés à la sécurisation et à l'installation de la clôture du parc pour éviter les empiètements de toutes sortes et pour protéger la présence et la circulation des différentes espèces fauniques du secteur s'élèvent au moins à 200 000\$, avec des coûts annuels récurrents d'au moins 60 000\$ qui incluent l'entretien et le nettoyage anticipés supplémentaires du parc.
13. Les coûts de construction d'une marina sont évalués à 2 000 000\$ en raison de la construction nécessaire de digues, l'aménagement des quais et la mise en place de mesures de protection des berges. Ces coûts pourraient grimper à plus de 4 M\$ si l'espace réservé à la marina est complètement utilisée. S'y ajoutent les coûts d'opération d'au moins 100 000\$ par année.
14. Les services de police, d'incendie, d'urgence médicale, d'autobus scolaire doivent être déployés. Ces services représentent des coûts additionnels et sont majorés en raison de la localisation du site. On peut estimer ces coûts à 200 000\$ annuellement.
15. Pour pouvoir desservir l'Île Charron en transport en commun, le RTL devra fournir des autobus et ajouter des heures de service qui lui coûteraient. Ce coût est évalué à 187 000\$ par année pour 6 départs, le matin, et 6 retours, le soir.
16. L'implantation d'une garderie en raison du nombre d'unités de logements familiaux, autorisées par le plan d'aménagement d'ensemble, est estimée à 8000\$ par place et pourrait coûter minimalement 800 000\$ pour 100 enfants, auxquels s'ajoutent les coûts annuels de fonctionnement évalués à 250 000\$.
17. Le total des coûts liés aux infrastructures est estimé entre 20,5 M\$ et 25,1 M\$ auxquels s'ajoutent de 5 M\$ à 7 M\$ pour la décontamination, les coûts minimaux

d'implantation d'une garderie (0,8M\$) et éventuellement d'une marina (2M\$ à 4 M\$). Les coûts minimaux estimés liés à l'offre des services publics est de 397 000\$ annuellement. À ces coûts en plus des coûts éventuels de surveillance de la navigation fluviale en cas de construction d'une marina (Tableau 1).

**Tableau 1.** Résumé des coûts minimaux liés à la dotation du terrain d'infrastructures et de services publics

	Coûts fixes		Coûts annuels récurrents minimaux
	De :	À :	
<b>Décontamination</b>	5 M\$	7 M\$	
<b>Infrastructures</b>	20,5 M\$	25,1 M\$	Environ 200 000\$
<b>Services publics</b>	Immobilisations éventuelles		397 000\$
<b>Marina</b>	2 M\$	4 M\$	100 000\$
<b>Garderie</b>	800 000\$	800 000\$	250 000\$
<b>Coûts totaux</b>	<b>28,3 M\$</b>	<b>36,9 M\$</b>	<b>947 000\$</b>

### *Au niveau des impacts sociaux et environnementaux*

18. Au niveau de la circulation sur le pont-tunnel Louis-Hyppolite Fontaine, la présence de 1280 résidents adultes et de commerces sur l'île Charron représente un ajout de près de 1200 véhicules supplémentaires en circulation en période de pointe du matin (PPAM) et en période de pointe du soir (PPPM) vers le tunnel Louis-Hippolyte Fontaine. En heure de pointe, 14 500 véhicules circulent dans le tunnel déjà saturé. Cela signifie l'ajout de 9% de véhicules dans la congestion et l'allongement des files d'attente. Avec une modification de zonage pour la construction de 2 500 unités de logement, le nombre de résidents quadruplerait et aura une répercussion très importante sur le pont-tunnel, voire représenter une pression pour la construction d'un nouveau pont vers la rive sud. Les travaux de restauration du pont tunnel prévus dans les prochaines années aggraveront la situation.
19. Au niveau de la circulation et du stationnement local, la présence de 1280 résidents adultes aux portes du parc national aura des répercussions importantes autant pour les résidents et les visiteurs du parc, sachant que ce dernier accueille annuellement 300 000 visiteurs. En outre, avec une modification de zonage pour la construction de 2 500 unités de logement, le nombre de résidents quadruplerait et aurait une répercussion très importante sur la circulation et le stationnement.

20. D'autre part, la circulation de camions de livraison pour desservir les commerces et bureaux éventuels, la circulation des autobus ainsi que la circulation de camions et de véhicules lourds durant la période des travaux auront des impacts importants sur la circulation locale et régionale et sur la congestion dans le tunnel L-H Lafontaine.
21. Au niveau de la faune et de la flore, plusieurs espèces fauniques et floristiques pourraient disparaître avec la transformation du deuxième plus grand boisé en superficie de l'archipel des Îles-de-Boucherville. Une trentaine d'espèces d'oiseaux, sept espèces de mammifères et deux espèces de reptiles dont la couleuvre brune perdront leur habitat naturel. Ces disparitions fragiliseront la richesse faunique et floristique du parc national des Îles-de-Boucherville.
22. Au niveau de l'attractivité du parc, l'entrée au parc national, le 3<sup>ème</sup> plus achalandé au Québec, serait dénaturée et l'image verte actuelle de l'ensemble de l'archipel serait irrémédiablement entachée par l'érection de bâtiments aux portes du parc. De plus la qualité de l'expérience vécue par les visiteurs du parc pourrait être entachée par les problèmes de circulation et de stationnements amplifiés par l'implantation de près de 1280 résidents.
23. Près de 1280 résidents éventuels plus leurs enfants devront subir les problèmes de circulation. En outre, l'accessibilité des services d'urgence (incendie et ambulance), particulièrement aux heures de pointe constitue un problème non-négligeable. De plus, ils devront subir d'autres nuisances comme les odeurs émanant du centre d'épuration d'eau et les bruits de la navigation fluviale et du pont-tunnel.

À la lumière de cette étude, trois éléments méritent d'être soulignés :

Premièrement, même la réalisation de 640 unités de logement telle qu'autorisée par le Plan d'aménagement d'ensemble est compromise en raison de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) sur les milieux humides qui pourrait enlever de 4 à 6 ha sur les 13 ha potentiellement développables. Ce constat enlève beaucoup de valeur au site.

Deuxièmement, les coûts de développement du terrain sont tels que la valeur du terrain relativement à son potentiel est en deçà de ce qu'il vaudrait s'il était situé sur un terrain d'une superficie similaire ayant de moindres problèmes de décontamination, connecté aux différentes infrastructures publiques d'aqueduc, d'assainissement, d'énergie et facilement accessibles aux services publics essentiels comme le transport routier, le transport en commun, les services de sécurité incendie et d'urgence médicale, etc.

Troisièmement, la valeur écologique de l'Île Charron est reconnue à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal. En outre, le terrain d'investissement Luc Poirier comprend le deuxième plus grand boisé de l'archipel des Îles-de-Boucherville. La transformation de près de 13 ha en zone résidentielle signifie donc la perte de plus de 10 ha d'habitats naturels pour la faune et la flore de ce secteur au profit de moins de 640 unités de logement et un handicap majeur pour la préservation du parc national des Îles-de-Boucherville.

L'ensemble de ces éléments ont un impact sur la baisse de la valeur du terrain et remet en question l'usage actuel qui y est autorisé. L'option de mise en valeur qui évitera des coûts économiques, sociaux et environnementaux importants à la société compte tenu des contraintes de développement serait de le conserver à des fins récréatives telles qu'envisagé par la CMM dans son Plan d'aménagement et de développement de la région de Montréal.

## 1. Mise en contexte

L'Île Charron est située à l'extrême sud de l'archipel des Îles-de-Boucherville dans le fleuve du Saint-Laurent et fait partie de l'agglomération de Longueuil. Elle est constituée d'un ensemble de terrains privés partagés actuellement par cinq propriétaires (Tableau 2). Selon les limites actuelles définies par le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil ainsi que les documents d'urbanisme, le secteur nord-est de l'Île est zoné résidentiel et en partie récréatif sur une superficie de 20,5 ha (Figure 1).

**Tableau 2.** Régime de propriété

Propriétaire	Superficie
Ville de Longueuil	286 483,8 m <sup>2</sup>
Gouvernement du Québec	33 478,1 m <sup>2</sup>
Hotel Gouverneur	46 853,6 m <sup>2</sup>
Travaux publics Canada	19091,9 m <sup>2</sup>
Investissements Luc Poirier	205733,6 m <sup>2</sup>

Source : Ville de Longueuil,  
Rôle d'évaluation foncière et taxation

En janvier 2007, ce secteur a été acquis par Investissement Luc Poirier pour une somme de 6 millions de dollars à Desjardins Sécurité Financière.

En mai 2007, Investissement Luc Poirier annonce un projet de développement immobilier de 2500 unités de logement sur son terrain. Nature Québec sonne l'alerte dans les médias et forme avec les Amis du parc national des Îles-de-Boucherville et les Conseils régionaux de l'environnement de la Montérégie et de Montréal une coalition s'opposant au projet. La coalition demande au Ministère du développement durable de l'environnement et des parcs d'intervenir pour empêcher la concrétisation du projet. Une pétition signée par 20 000 personnes est mise en ligne. En août 2007, une première conférence de presse est tenue par la coalition pour demander à nouveau à la ministre de l'époque Mme Line Beauchamp de protéger l'île Charron. La pétition est déposée à l'Assemblée nationale par des représentants des trois partis formant alors l'Assemblée.

En novembre 2007, la Ministre annonce son intention d'agrandir le parc national des Îles-de-Boucherville et impose une réserve foncière de deux ans pour fins publiques sur le terrain d'Investissement Luc Poirier. Elle exprime sa volonté d'acquérir le terrain et de l'exproprier au besoin. Un an plus tard, la coalition écrit une lettre à la

ministre pour lui rappeler son engagement et demande à être informée de l'avancement des négociations avec le propriétaire.

N'ayant pas reçu de réponse, en octobre 2009, un mois avant l'échéance de la réserve foncière de deux ans, la coalition et les Amis du parc national des Îles-de-Boucherville, tiennent une conférence de presse pour demander à nouveau que la ministre Beauchamp procède à l'acquisition du terrain avant l'échéance de la réserve foncière de fin novembre.

La ministre réagit en novembre 2009 en prolongeant la réserve foncière pour une période additionnelle de 2 ans. En mai 2010, la ministre, en commission parlementaire sur l'étude des crédits de son ministère, confirme toujours son intention d'acquérir le terrain et dit négocier avec Investissement Luc Poirier. En septembre 2010, suite au remaniement ministériel, Mme Line Beauchamp est mutée au ministère de l'Éducation du loisir et du sport et remplacée au MDDEP par M. Pierre Arcand.

À la fin de la réserve foncière, prévue en novembre 2011, le gouvernement ne pourra plus prolonger de nouveau la réserve foncière en vertu de la Loi concernant l'expropriation. Passée cette échéance le propriétaire serait en droit de demander un permis de construction à la ville de Longueuil.

**La coalition, formée de Nature Québec, des CRE de Montréal et de la Montérégie, des Amis du parc national des Îles-de-Boucherville ainsi que d'autres groupes, ont réitéré leur demande auprès du ministre Arcand d'acquérir le terrain et de procéder dans les meilleurs délais, compte tenu des démarches administratives et légales nécessaires et de l'échéance en novembre 2011.**

## **2. Objectifs de l'étude**

Les objectifs de la présente étude sont d'estimer les contraintes, les coûts et les impacts liés à un projet de développement résidentiel dans le secteur nord-est de l'Île Charron.

Elle se divise en trois parties. Dans la première partie, nous examinons la faisabilité d'un projet de développement dans ce secteur en évaluant les contraintes imposées par le zonage, les règles d'aménagement et les caractéristiques du secteur visé par le projet de développement. Dans la deuxième partie, nous examinons les coûts qu'engendrerait le projet en termes d'aménagement, d'infrastructures et de services publics. Enfin, dans la troisième partie, nous précisons les principaux impacts sociaux et environnementaux du projet.

### 3. Contraintes d'aménagement et de développement du secteur

#### 3.1. Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal

Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) adopté le 28 avril dernier, et actuellement en consultation, définit l'Île Charron comme étant un ensemble récréo-touristique à valoriser (CMM, PMA, objectif 3.5, p. 127).

#### 3.2. Zonage

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil et le règlement 01-4500 adoptant le plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil montre les limites de l'aire d'affectation résidentielle de l'Île Charron (Figure 1 et Figure 2). Elle correspond globalement au périmètre du terrain de 20,5 ha appartenant à Investissement Luc Poirier.

**Figure 1.** Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil

AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE (RES-5.24) ET RÉCRÉATIVE (REC-5.22)



Source : Ville de Longueuil, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil

**Figure 2.** Règlement 01-4500 adoptant le plan d'urbanisme

AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE (HA1-006) ET ESPACE VERT ET RÉCRÉATIVE (VR1-002)



Source : Ville de Longueuil, Plan d'urbanisme

La fonction « habitation » est autorisée par le règlement 01-4501 sur le zonage sur 68% de la superficie de 20,5 ha, soit l'équivalent de 13 ha environ. Des dispositions relatives à ce règlement favorisent l'intégration de commerces de quartier, de parcs et d'espaces verts et la possibilité de développer des sentiers récréatifs, outre les constructions d'habitation (article 4.2.4 du règlement).

Selon le Plan d'aménagement d'ensemble approuvé par le conseil municipal du 20 mai 1998 (Résolution n CM 980520-13), le programme de développement du terrain de 20, 5 ha appartenant actuellement à Investissement Luc Poirier autorise la construction de 640 unités de logements sur 68% du terrain, d'un centre communautaire (incluant les commerces et bureaux) sur 1% ainsi que l'aménagement de parcs/espaces verts et de rues, respectivement sur 15% et 16% du terrain.

Conformément au programme d'aménagement, la moitié des 640 unités doivent être des logements familiaux, et l'autre moitié des « plex » de 2 à 4 étages.

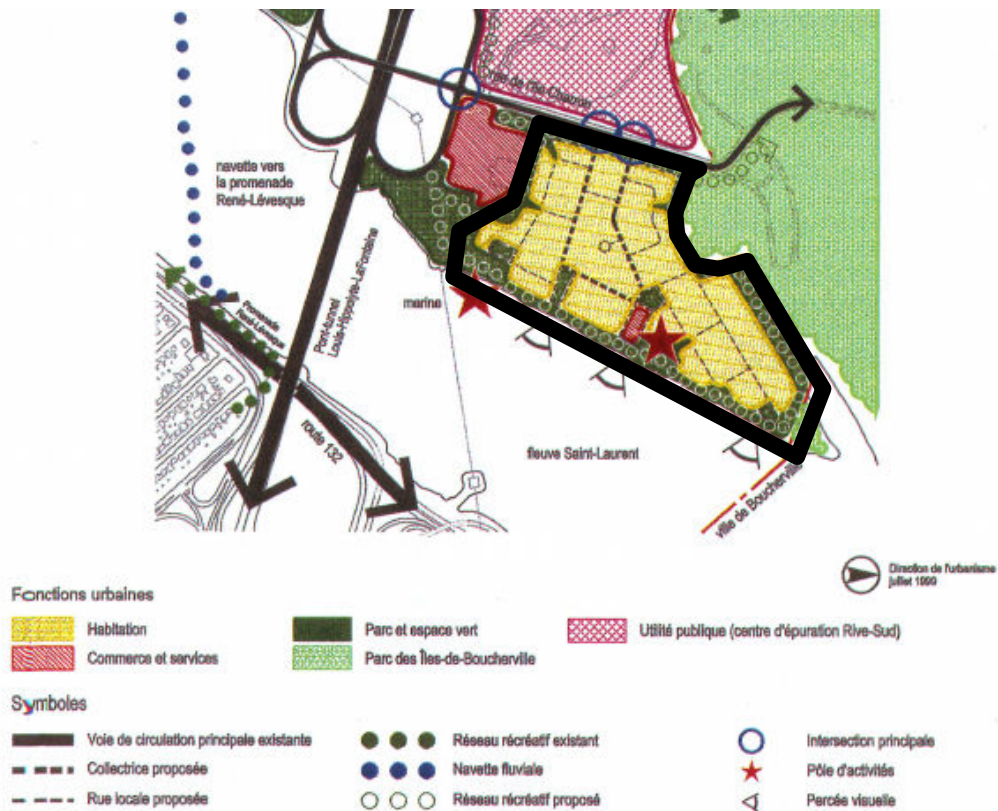
### 3.3. Potentiel maximal de construction d'unités de logement

Le potentiel maximal de construction d'unités de logement est donc de 640 unités compte tenu des critères d'aménagement suivants, tels que définis par les grilles d'usage et normes de la Ville de Longueuil et par le Comité consultatif d'urbanisme de Longueuil :

- La hauteur des bâtiments ne peut pas dépasser 4 étages.
- Une cour avant de 10 m donnant sur la rue d'entrée et 4 mètres sur les rues locales est exigée.
- Le nombre d'espaces de stationnement par unité de logement doit être compris entre 1,2 et 1,4 pour permettre d'accueillir les visiteurs.
- Une zone tampon de 10 m minimum doit être aménagée entre le terrain de l'hôtel Gouverneur et tout terrain résidentiel.
- Enfin, la voirie est de 11 m de large au lieu de 8 m.

La Figure 3 présente une vue d'ensemble des différentes fonctions urbaines autorisées sur le terrain (délimitée en noir) appartenant à M. Poirier.

**Figure 3.** Fonctions urbaines selon les règlements de zonage du secteur

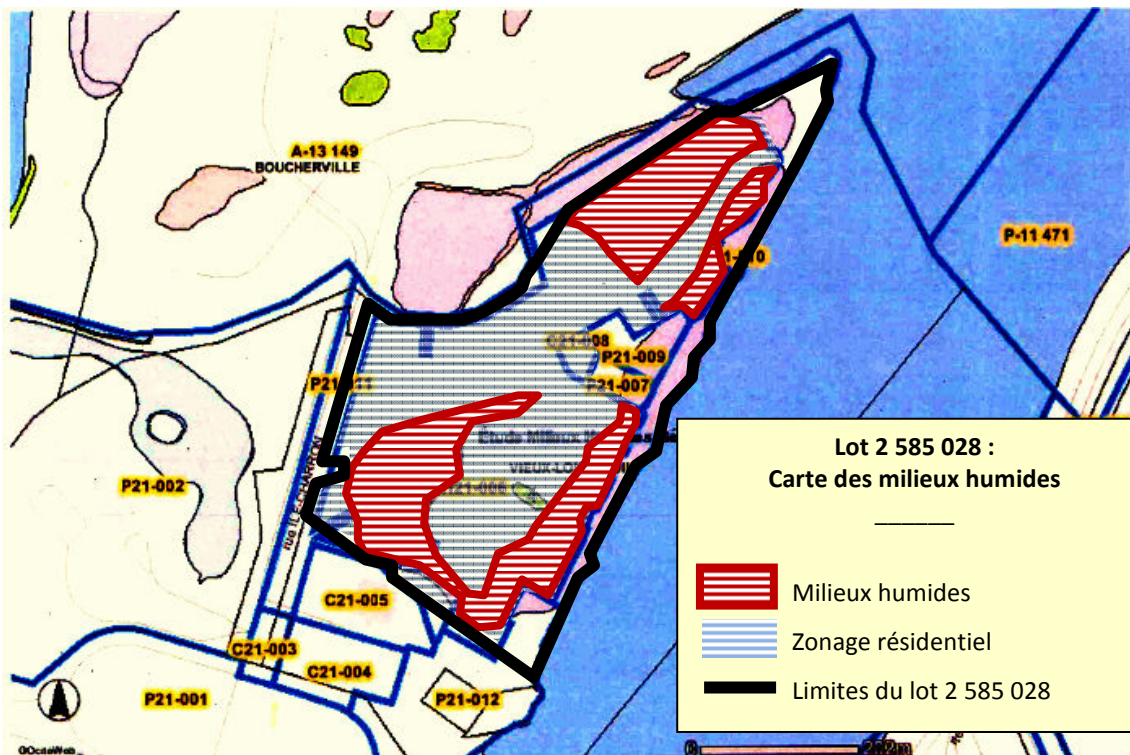


### 3.4. Milieux humides

Les données recueillies auprès du ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs [MDDEP] chargé de délivrer les permis de construction en milieux humides en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.Q-2) confirme l'existence de près de 9 ha de milieux humides sur le lot de 20,5 ha appartenant à Investissement Luc Poirier (Figure 4). Ces données indiquent notamment que le panaché au nord du terrain est dû au remblayage d'une partie de la Petite Rivière et serait directement en contact avec ce plan d'eau.

Selon les mêmes sources, les milieux humides potentiels identifiés sur le lot de 20,5 ha par la carte des milieux humides de la Montérégie réalisée par Géomont (2008) correspondent aux milieux humides existants. En outre, des observations récentes sur le terrain réalisées par le ministère en confirment la présence.

**Figure 4.** Milieux humides répertoriés sur le terrain d'Investissement Luc Poirier, 2008



Source : Géomont, 2008. Cartographie des milieux humides de la Montérégie (adaptée par Forum URBA 2015)

De plus, la carte éco-forestière du ministère des ressources naturelles et forestières [MNR] identifie cette zone comme étant constituée de feuillus sur station humide

d'une densité de 40 à 60% pouvant s'élever entre 17m et 22m<sup>1</sup>. La zone est relativement plate et est composée d'un dépôt fluvial ancien ce qui rend le drainage relativement imparfait. Autrement dit, l'accumulation d'eau vient surtout des précipitations, notamment lorsque la texture du sol est fine. Lorsqu'elle est grossière, elle peut venir de l'eau souterraine. Elle est d'ailleurs identifiée comme étant un milieu hydrique modéré (Joly *et al.* 2008). Notons également que la zone couverte de milieux humides est en contact direct avec le fleuve ce qui augmente le risque d'accumulation d'eau (MNR, 2004. Carte éco-forestière).

En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), les travaux prévus « *...dans [...] un marais, un marécage ou une tourbière [...] sont assujettis à l'obtention préalable d'un certificat d'autorisation du Ministère.* » (article 22. 2).

La délivrance d'un permis, pour des milieux humides de moins de 10 ha est conditionnelle à l'absence de liens hydrographiques avec un cour d'eau ou un lac et l'absence d'espèces menacées ou vulnérables désignées au sens la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c. E-12.01). Ces espèces sont identifiées dans le Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats (E-12.01, r.0.4) et dans le Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats (E-12.01, r.0.2.3).

Non seulement le lot de 20,5 ha est couvert d'environ 9 ha de milieux humides – dont 4 à 6 ha destinés à la fonction « habitation » –, mais il est en lien direct avec fleuve. De plus, la couleuvre brune, une espèce vulnérable de reptile a été recensée dans le secteur (Chatillon et Henri, 2007). Ainsi, l'ensemble de ces facteurs pourraient compromettre l'obtention d'un permis de construire et représenter une contrainte majeure à tout développement pour des fins résidentielles. Il limite fortement le nombre d'unités de logement qui pourraient être autorisées selon le zonage actuel.

### 3.5. Construction en hauteur

Le règlement de zonage qui s'applique à l'aire d'affectation résidentielle du terrain appartenant à Investissement Luc Poirier limite la hauteur des bâtiments à 4 étages. De plus, selon les notes de la Ville de Longueuil dans le Plan d'urbanisme pour l'Île Charron concernant le terrain, « la nature des sols permet des fondations conventionnelle pour des édifices de 2 à 3 étages mais commande des fondations spéciales pour des bâtiments plus élevés » (Ville de Longueuil, *Plan d'urbanisme, Secteurs particuliers d'intervention : Île Charron*).

---

<sup>1</sup> Selon le guide d'interprétation des cartes éco-forestières, la zone est classée : FH C2 70A 3AN 40 FE15

### Synthèse

**En raison des contraintes d'aménagement et de développement présentées dans les sections précédentes :**

- a) À moins d'un changement de zonage, le potentiel maximal de développement d'unités de logement est restreint sur une superficie d'environ 13 ha et permet la réalisation de 640 unités avec un maximum de 4 étages.**
- b) Même la réalisation de 640 unités de logement telle qu'autorisée par le Plan d'aménagement d'ensemble est compromise en raison de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) sur les milieux humides qui pourrait enlever de 4 à 6 ha sur les 13 ha potentiellement développable. D'autant plus que la Loi a préséance sur les règlements municipaux.**

## **4. Coûts engendrés par un projet de développement**

### 4.1. Coûts liés à la décontamination

L'étude la plus récente de la caractérisation du sol du site appartenant à Investissement Luc Poirier a été réalisée par l'entreprise Inspect-sol en 2007. Elle révèle « la présence de concentrations importantes de métaux et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), lesquelles excèdent parfois les valeurs limites prévues au Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés. Plusieurs carcasses de batteries sont d'ailleurs visibles dans le secteur à proximité du stationnement du canal Molson » (Lesaffaires.com, 2007). De plus, des débris de construction (pneus, béton bitumineux, métal, gypse, etc.) forment la majorité du remblai du site et nécessite un nettoyage.

La décontamination et au nettoyage du site coûterait minimalement 5 M\$. Des sources municipales indiquent que des sondages plus complets sur l'ensemble du terrain seront nécessaires et pourraient révéler une contamination plus importante qui exigera des investissements plus coûteux.

Le propriétaire ou le promoteur peut demander une subvention provenant du programme gouvernementale ClimatSol pour couvrir les frais relatifs à la décontamination à concurrence de 1 million de dollars (MDDEP, 2010)

## 4.2. Coûts liés aux infrastructures

### 4.2.1. Réseaux de voirie, d'électricité, d'aqueducs et d'égouts

Premièrement, un prolongement des réseaux publics d'aqueduc, d'égouts et de voirie est nécessaire pour permettre un développement sur le terrain d'Investissement Luc Poirier. Des sources municipales indiquent que les coûts de prolongement et de raccordement sont évalués à au moins 3 M\$ en raison de la distance aux réseaux actuels, des coûts de planification, d'achat d'équipements et de réalisation des travaux. De plus, les coûts d'entretien pourraient s'élever à 200 000\$.

Deuxièmement, pour l'ampleur du développement autorisé sur le site, les réseaux d'aqueduc, d'égouts, de voirie et d'électricité doivent être déployés sur le terrain d'Investissement Luc Poirier pour répondre à la demande éventuelle. De l'ordre de 20 000\$ à 23 000\$ la porte, cela représente des coûts de 13,4 M\$ à 15,4 M\$. À ces coûts s'ajoutent des montants annuels récurrents pour l'entretien des infrastructures.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme pour les secteurs particuliers d'intervention indique une insuffisance en électricité des installations de distribution actuelle de l'Île Charron face à un développement immobilier éventuel « nécessitant la construction de nouvelles traversées [...] rattachées au pont ». Ce type d'infrastructures nécessiterait des investissements supplémentaires très importants.

Hydro-Québec indique qu'une ligne de 315 KV passe au-dessus de la pointe de l'île. Une ligne de 25 KV alimente l'usine d'épuration des eaux. Le réseau de distribution électrique n'est pas en place pour supporter un développement immobilier. Les coûts de liaison avec le poste de transformation, le déploiement du réseau de distribution et l'installation des transformateurs sont de l'ordre de 1,9 à 2,5 M\$. Si un poste de transformation est requis, des coûts additionnels de 2 M\$ à 3 M\$ sont à prévoir. Et si la ligne de 25 KV n'est pas suffisante, des coûts très importants s'ajouteront. Ils n'ont pas été quantifiés.

### 4.2.2. Sécurisation du parc national des Îles-de-Boucherville

Les coûts liés à la sécurisation du parc pour éviter les empiètements de toutes sortes et pour protéger la présence et la circulation des différentes espèces fauniques du secteur sont évalués à au moins 200 000\$ pour les travaux et les infrastructures. Ces coûts se justifient par l'achat et l'installation de clôtures, l'aménagement potentiel de passages pour certains mammifères, le déplacement d'espèces et les différentes études d'impacts sur la biodiversité locale. À ces coûts s'ajoutent des coûts supplémentaires annuels récurrents d'au moins 60 000\$ à prévoir pour la surveillance et le nettoyage du parc.

En effet, selon un document préparé par Mme Danielle Chatillon, responsable du Service de la conservation et de l'éducation au parc national et M. Denis Henri, garde-parc technicien en milieu naturel, un éventuel développement résidentiel dans un secteur limitrophe du parc national impliquerait :

« la nécessité de mettre en place une clôture pour limiter les empiètements de toutes sortes sur le territoire du parc ce qui se répercute inévitablement par une entrave à la libre circulation des mammifères [...], rallonger les quarts de travail des gardes-parc patrouilleurs afin que leur présence au parc se poursuive l'été jusqu'à minuit. Ceci permettrait de contrôler les partys potentiels et de contrer les feux et les actes de vandalisme. [...] La présence d'un quartier résidentiel aux limites du parc va aussi amener son lot de problèmes de cohabitation avec cette clientèle qui va considérer le parc comme une rallonge de sa cour. Déchets, résidus de coupe de gazon, sentiers illicites, ... sont à prévoir » (Chatillon et Henri, 2007).

#### 4.2.3. Infrastructures pour marina

Le zonage actuel dans le secteur visé par le projet de développement autorise la construction d'une marina sur près de 11 000 m<sup>2</sup>. L'implantation d'une marina engendre plusieurs coûts dans ce secteur aux prises du courant du fleuve. Les coûts de ces infrastructures sont évalués à 2 M\$ à 4 M\$ en raison de la construction nécessaire de digues, l'aménagement des quais et la mise en place de mesures de protection des berges. A ces coûts s'ajouteraient des montants annuels récurrents pour la gestion, les opérations et la surveillance au niveau de la navigation fluviale estimé entre 100 000\$ et 200 000\$.

#### 4.2.4. Sommaire des coûts liés aux infrastructures et à la décontamination

**Le total des principaux coûts permettant de doter le terrain d'Investissement Luc Poirier d'infrastructures essentielles est estimé entre 25,6 M\$ et 36,9 M\$. Il s'agit des coûts qui devront être assumés au préalable avant même d'envisager tout développement sur le terrain. À ces coûts devront s'ajouter des coûts annuels récurrents pour l'entretien des réseaux de l'ordre de 200 000\$.**

#### 4.3. Coûts des services publics

Les services de police, d'incendie, d'urgence médicale, d'autobus scolaire doivent être déployés. Dans le cadre de cette étude, les coûts de ces services sont calculés selon les informations que nous avons pu recueillir auprès de ces différents services, et selon des estimations du nombre d'unités, d'heures additionnelles de travail, de gestion administrative et d'équipements. De plus, une desserte en autobus est souhaitable afin de limiter la dépendance à l'automobile. Une desserte par un

service de garderie est aussi souhaitable en raison du nombre important d'unités familiales de logement autorisé dans le programme d'aménagement du secteur.

#### 4.3.1. Service de police

Le taux d'encadrement de policier est de 1,47 policier par 1000 habitants dans l'agglomération de Longueuil selon le bilan annuel du Service de police de 2009. Comme le nombre de résidents adultes est évalué à 1280 pour 640 unités de logement, le Service de police est appelé à fournir une unité supplémentaire qui lui coûterait minimalement 50 000 \$ par année.

#### 4.3.2. Service d'urgence (sécurité incendie et ambulancier)

Les services de sécurité incendie et d'urgence médicale doivent quant à eux prévoir un protocole d'intervention pour le secteur projeté. Ils n'ont pas d'obligation à implanter un poste d'intervention sur le site. En revanche les coûts annuels liés au déploiement d'une unité supplémentaire est minimalement de l'ordre de 65 000 \$ pour le service de sécurité incendie et d'environ 65 000 \$ pour le service d'urgence médicale selon les informations recueillies auprès de ces services. De plus, les véhicules d'urgence sont déjà insuffisants sur le territoire de Longueuil selon la Coopérative des techniciens ambulanciers de la Montérégie (FM 103,3, 15 février 2011).

#### 4.3.3. Autobus scolaire

La desserte par des autobus scolaires du site est possible selon les normes de distance pour la clientèle du primaire et du secondaire. L'offre du service dépend de l'effectif d'enfants d'âge scolaire qui fréquentent les écoles de la commission scolaire de Marie-Victorin. Les coûts de ce service peuvent s'élever jusqu'à 35 000\$ sachant le salaire annuel d'un conducteur d'autobus scolaire, les frais liés à l'entretien des autobus et les frais de gestion.

#### 4.3.4. Service de transport en commun

La desserte transport en commun appartient au Réseau de transport de Longueuil (RTL). Pour pouvoir desservir l'Île Charron en transport en commun, le RTL devra fournir des autobus et ajouter des heures de service. Les coûts sont évalués à 187 000\$ par année pour 6 départs le matin et 6 retours le soir.

#### 4.3.5. Implantation d'une garderie

L'implantation d'une garderie en raison du nombre d'unités de logement familiales autorisé par le plan d'aménagement d'ensemble est estimée à 8 000\$ par place et pourrait coûter jusqu'à 800 000\$ en se basant sur les paramètres d'estimation d'une

étude réalisée par le Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDIM) sur le coût d'installation d'une garderie (CRDIM, 2000). Il faut prévoir des coûts annuels d'au moins 250 000\$ par année pour l'exploitation de ce service.

#### 4.3.6. Sommaire des coûts liés aux différents services

**Les coûts additionnels que représente la desserte de ce secteur par différents services publics sont majorés par rapport à la desserte d'un secteur de même envergure en raison de la localisation du site. Ces coûts s'élèveraient minimalement à 397 000 \$ annuellement.**

### Résumé des coûts

La construction de 640 unités de logements sur le terrain d'Investissement Luc Poirier engendrera des coûts de décontamination d'au moins 5 M\$ et des coûts d'infrastructures de 20,5 M\$ à 25,1 M\$ minimalement avec des coûts annuels récurrents d'au moins 947 000\$ (Tableau 4).

	Coûts fixes		Coûts annuels récurrents minimaux
	de :	à :	
<b>Décontamination</b>	5 M\$	7 M\$	
<b>Infrastructures</b>	20,5 M\$	25,1 M\$	
Prolongement des réseaux (aqueduc, égouts, voirie)	3 M\$	4 M\$	Environ 200 000\$
Réseau de distribution électrique	3,9 M\$	5,5 M\$	
Desserte des unités de logement	13,4 M\$	15,4 M\$	
Sécurisation du parc national	0,2 M\$	0,2 M\$	
<b>Services publics</b>			397 000\$
Sécurité			50 000\$
Incendie	Immobilisation	Immobilisation	65 000\$
Urgence santé	éventuelles	éventuelles	60 000\$
Autobus scolaire			35 000\$
Transport en commun			187 000\$
<b>Marina</b>	2 M\$	4 M\$	100 000\$
<b>Garderie</b>	800 000\$	800 000\$	250 000\$
<b>Coûts totaux</b>	<b>28,3 M\$</b>	<b>36,9 M\$</b>	<b>947 000\$</b>

La valeur du terrain pour l'usage qui y est autorisé est dès lors compromise non seulement par les contraintes d'aménagement identifiées dans la partie 3 de cette étude, mais aussi par les coûts liés à la dotation du terrain d'infrastructures essentielles.

## 5. Impacts sociaux et environnementaux

### 5.1. Impacts sur la circulation routière et autoroutière

Au niveau de la circulation sur le pont-tunnel Louis-Hyppolite Fontaine, la présence de 1280 résidents adultes et de commerces sur l'île Charron représente un ajout de près de 1200 véhicules supplémentaires en circulation en périodes de pointe du matin (PPAM) et en périodes de pointe du soir (PPPM) vers le tunnel Louis-Hippolyte Fontaine. En heures de pointe, 14 500 véhicules circulent dans le tunnel déjà saturé (MTQ). Cela signifie l'ajout de 9% de véhicules dans la congestion et l'allongement des files d'attente.

**Comptages classifiés Tunnel L-H-L**  
(jour moyen ouvrable de semaine d'automne 2008)

	Dir. Sud*				Dir. Nord*			
	Autos	Camions+bus	Total	% cam	Autos	Camions+bus	Total	% cam
<b>HPAM</b>	3 930	520	4 450	11,7%	4 765	391	5 156	7,6%
<b>6h - 9h</b>	10 339	1 626	11 965	13,6%	13 209	1 334	14 543	9,2%
<b>HPPM</b>	4 496	412	4 908	8,4%	4 154	424	4 578	9,3%
<b>15h - 18h</b>	12 930	1 196	14 126	8,5%	12 053	1 182	13 235	8,9%
<b>24h</b>	53 170	8 428	61 598	13,7%	56 714	8 034	64 748	12,4%

Source : MTQ, 2011

\*Dir Sud: HPAM 7h15-8h15, HPPM 15h45-16h45

\*Dir Nord: HPAM 7h-8h, HPPM 16h-17h

Avec une modification de zonage pour la construction de 2 500 unités de logement, le nombre de résidents quadruplerait et aura une répercussion très importante sur le pont-tunnel, voire représenter une pression pour la construction d'un nouveau pont vers la rive sud. Les travaux de restauration du pont tunnel prévus dans les prochaines années aggraveront la situation.

Par ailleurs, selon les informations recueillies auprès de la direction du parc national des îles-de-Boucherville, concernant la circulation et le stationnement local, la présence de 1280 résidents aux portes du parc national aura des répercussions importantes autant pour les résidents et les visiteurs du parc, sachant que ce dernier accueille annuellement 300 000 visiteurs.

Finalement, la circulation de camions de livraison pour desservir les commerces et bureaux éventuels, la circulation des autobus ainsi que la circulation de camions et de véhicules lourds durant la période des travaux auront des impacts importants sur la circulation locale et régionale.

## 5.2. Impacts sur la navigation fluviale

Comme la construction d'une marina est autorisée, le nombre de bateaux de plaisance en circulation est susceptible d'augmenter tandis qu'on peut anticiper les nuisances du bruit des moteurs et la hausse du risque d'accident au niveau de la navigation fluviale. En 2010, l'équipe de la Garde côtière auxiliaire canadienne a effectué près de 84 interventions d'urgence sur le territoire nautique de la Ville de Boucherville. Des accidents mortels ont eu lieu au cours des dernières années. Ce chiffre pourrait augmenter avec la hausse du nombre de bateaux de plaisance en circulation. Par ailleurs, plusieurs municipalités de la région se mobilisent et s'accordent sur la nécessité de réduire le trafic de navigation fluviale.

## 5.3. Impacts sur la faune et la flore

Au niveau de la faune et de la flore, plusieurs espèces fauniques et floristiques pourraient disparaître avec la transformation du deuxième plus grand boisé en superficie de l'archipel des Îles-de-Boucherville. Une trentaine d'espèces d'oiseaux, sept espèces de mammifères et deux espèces de reptiles dont la couleuvre brune perdront leur habitat naturel selon un inventaire réalisé par les intervenants du parc national des Îles-de-Boucherville. Cette disparition handicaperait le parc national des Îles-de-Boucherville.

## 5.4. Impacts sur l'attractivité du parc

Au niveau de l'attractivité du parc, l'entrée au parc serait dénaturée et l'image verte actuelle de l'ensemble de l'archipel serait irrémédiablement entachée par l'érection de bâtiments aux portes du parc. De plus la qualité de l'expérience vécue par les visiteurs du parc pourrait être entachée par les problèmes de circulation et de stationnement amplifiés par l'implantation de près de 1280 résidents à l'entrée du parc.

## 5.5. Impacts pour les résidents éventuels

Plus important encore, les résidents éventuels devront subir les problèmes de circulation. En outre, l'accessibilité des services d'urgence (incendie et ambulance), particulièrement aux heures de pointe constitue un problème majeur. De plus, ils devront subir d'autres nuisances comme les odeurs émanant du centre d'épuration d'eau et les bruits de la navigation fluviale.

## 6. Synthèse et recommandations

Basé sur les informations recueillies auprès de plusieurs intervenants crédibles (ministères, municipalité et services publics) et supportée par des documents officiels, la présente étude a examiné plusieurs éléments relativement aux contraintes, impacts et coûts de services publics d'un projet de développement immobilier sur 20,5 ha dans le secteur nord-est de l'île Charron, propriété actuelle d'Investissements Luc Poirier.

Premièrement, plusieurs contraintes d'aménagement ont été identifiées, notamment la présence de milieux humides, si bien que même la réalisation de 640 unités de logement autorisée par le programme d'aménagement d'ensemble est compromise. Si le propriétaire était contraint de réaliser 320 unités de logement ou moins, cela ferait chuter drastiquement la valeur du terrain.

Deuxièmement, les coûts de développement du terrain sont tels que la valeur du terrain relativement à son potentiel est en deçà de ce qu'il vaudrait s'il était situé sur un terrain d'une superficie similaire ayant de moindres problèmes de décontamination, connecté aux différentes infrastructures publiques d'aqueduc, d'assainissement, d'énergie et facilement accessibles aux services publics essentiels comme le réseau routier, le transport en commun, les services de sécurité incendie et d'urgence médicale, etc.

Finalement, la valeur écologique de l'île Charron est reconnue à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal. En outre, le terrain d'Investissement Luc Poirier comprend le deuxième plus grand boisé de l'archipel des Îles-de-Boucherville. La transformation de près de 13 ha en zone résidentielle signifie donc la perte de plus de 9 ha d'habitats naturels pour la faune et la flore de ce secteur au profit de moins de 640 unités de logement et la fragilisation du parc national des Îles-de-Boucherville.

L'ensemble de ces éléments ont un impact sur la baisse de la valeur du terrain et remet en question l'usage actuel qui y est autorisé. L'option de mise en valeur qui évitera des coûts économiques, sociaux et environnementaux importants à la société compte tenu des contraintes de développement serait de le conserver à des fins récréatives telles qu'envisagé par la CMM dans son Plan d'aménagement et de développement de la région de Montréal.

## Références

Chatillon, D. et D., Henri, 2007. Description et valeur écologique du secteur de l'île Charron, situé entre l'hôtel des Gouverneur et le Parc national des Îles-de-Boucherville. Boucherville : Parc national des-Îles-de-Boucherville, 5 p.

FM 103,3, 2011. Pénurie d'ambulance à Longueuil. Émission du 15 février 2011. <http://www.fm1033.ca/sante/-/pub/Had2/content/651654-penurie-d-ambulances-a-longueuil?redirect=%2Fsante%2F-%2Fpub%2FNB01%2Fdocument%2Fid%2F511703%3Fredirect%3D%252Fsante> (Consulté le 17 mai 2011)

Géomont, 2008. Cartographie de base des milieux humides de la Montérégie. Géomont et Canards Illimités. [http://foliogis.ducks.ca/qc/fr/monteregie/reg16\\_rapport\\_avril08.pdf](http://foliogis.ducks.ca/qc/fr/monteregie/reg16_rapport_avril08.pdf) (Consulté le 17 mai 2011).

Hydro-Québec, Service à la clientèle et services techniques, 21 mai 2011.

Joly, M., S., Primeau, M., Sager et A., Bazoge, 2008. Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides, Première édition. Québec : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs, 68 p.

Lesaffaires.com, 2007. L'île Charron au centre de la controverse. Article paru le 29 août 2007. <http://www.lesaffaires.com/vision-durable/innovations/l-ile-charron-au-centre-de-la-controverse/525474> (Consulté le 17 mai 2011).

Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs [MDDEP], 2007. Traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides. Québec : MDDEP, <http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/entrepreneur/Milieuhumides.pdf> (Consulté le 17 mai 2011).

MDDEP, Bureau régional du ministère dans la Montérégie, 24 mai 2011.

MDDEP, 2010. Cadre normatif du programme d'aide à la réhabilitation des terrains contaminés. Québec : MDDEP, 29 p.

Ministère des ressources naturelles et de la faune [MNRF], 2004. Carte écoforestière : territoire de Boucherville Ouest, secteur de l'archipel des Îles-de-Boucherville.

Ministère des transports du Québec [MTQ], 2011. Comptage classifié au niveau du pont-tunnel Louis-Hyppolite Fontaine, Jour moyen ouvrable de semaine d'automne 2008. Montréal : MTQ.

Service de police, Agglomération de Longueuil, 2008. Rapport d'activité 2007. Longueuil : Ville de Longueuil, [http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG\\_FICHER-21652-1.PDF](http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG_FICHER-21652-1.PDF) (Consulté le 17 mai 2011)

Service de sécurité incendie, Agglomération de Longueuil, 2010. Rapport d'activité 2009. Longueuil : Ville de Longueuil, [http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG\\_FICHER-31036-1.PDF](http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG_FICHER-31036-1.PDF) (Consulté le 17 mai 2011)

Ville de Longueuil, ---- . Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil. Les secteurs particuliers d'intervention. Longueuil : Ville de Longueuil, Direction de l'urbanisme, pp. 74-86.

Ville de Longueuil, ---- . Schéma d'aménagement et de développement de Longueuil. Longueuil : Ville de Longueuil, Direction de l'urbanisme, pp. 3.46-3.49.

Ville de Longueuil, ---- . Règlement 01-4501 sur le zonage : Grilles d'usages et normes. Longueuil : Ville de Longueuil, Direction de l'urbanisme, pp. 4.1 -4.50.

Ville de Longueuil, 1998. Extrait du procès-verbal de la séance générale du Conseil municipal tenue le 20 mai 1998. Longueuil : Ville de Longueuil.

Ville de Longueuil, 1998 . Plan d'aménagement d'ensemble. Secteur de l'Île Charron. Longueuil : Ville de Longueuil, Direction de l'urbanisme.

Ville de Longueuil, 1996 . Rapport pour le comité consultatif d'urbanisme. N° 96-505. N° dossier 19961007-01. Longueuil : Ville de Longueuil, Direction de l'urbanisme.

Ville de Longueuil, 2011. Infrastructures – Île Charron. Réseau égout/aqueduc. Longueuil : Ville de Longueuil, Direction de l'urbanisme et du développement durable.