



Mémoire - Projet de Plan d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) de la Communauté métropolitaine de Montréal

La Corporation Cadillac Fairview

CF Fairview Pointe Claire (6801 Route Transcanadienne, Pointe-Claire)

CF Carrefour Laval (3003 Boulevard le Carrefour, Laval)

CF Promenades St-Bruno (1 Boul. des Promenades, Saint-Bruno-de-Montarville)

Rédigé dans le cadre des consultations publiques de la commission spéciale sur la révision du PMAD

8 novembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	3
1.1. Présentation de La Corporation Cadillac Fairview	3
1.2. Sites concernés.....	3
2. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé.....	5
2.1. Commentaires et enjeux généraux.....	5
2.1.1. La rentabilisation des opérations de redéveloppement	6
2.1.2. Les risques liés à l'objectif d'accroissement de la canopée.....	7
2.1.3. L'optimisation du territoire au service du développement durable : une capacité d'accueil limitée.....	8
2.1.4. Les effets potentiels d'un seuil de densité net vs brut	9
2.2. Commentaires et enjeux spécifiques	10
2.2.1. CF Carrefour Laval	11
2.2.2. CF Fairview Pointe Claire	13
2.2.3. CF Promenades St-Bruno.....	15
3. Conclusion	17

1. Mise en contexte

1.1. Présentation de La Corporation Cadillac Fairview

La Corporation Cadillac Fairview (« **Cadillac Fairview** ») est l'une des plus importantes sociétés qui investissent dans l'immobilier en plus de détenir, d'exploiter et de développer des immeubles commerciaux, de bureaux, résidentiels, industriels et à vocation mixte de premier ordre en Amérique du Nord. Propriété exclusive du Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario, dont les actifs sous gestion s'élèvent à plus de 30 milliards de dollars, CF gère plus de 36 millions de pieds carrés d'espace locatif dans 68 propriétés emblématiques au Canada. Au Québec, Cadillac Fairview possède notamment le CF Carrefour Laval, le CF Fairview Pointe Claire et le CF Promenades St-Bruno. Ces trois centres commerciaux régionaux représentent 3 235 654 pi² de superficie locative et environ 3,500 emplois.

En tant que bâtisseur urbain, Cadillac Fairview intègre les principes environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) à tous les aspects de ses activités. Nos investissements soutenus dans nos propriétés, nos employés et notre culture reflètent notre engagement à transformer les communautés pour un vibrant avenir. Qu'il s'agisse de notre programme acclamé Le Vert ça Rapporte^{MD} ou de nos solides stratégies de gouvernance et de gestion du risque, nous sommes un chef de file en matière de pratiques ESG. Notre engagement se manifeste par un rendement opérationnel soutenu, des réalisations liées au *Global Real Estate Sustainability Benchmark* (GRESB) et de solides partenariats. Nous avons réalisé des progrès remarquables en matière de lutte contre les changements climatiques, en favorisant les liens sociaux et en améliorant le bien-être des communautés, solidifiant ainsi notre position en tant que chef de file du secteur qui façonne un avenir durable. En tant qu'organisation, nous continuerons à mettre sur pied des solutions novatrices afin de lutter contre les changements climatiques en établissant des cibles audacieuses relativement à la réduction des déchets, des émissions et de la consommation d'eau et d'énergie, à la résilience aux changements climatiques ainsi qu'au transport durable.

1.2. Sites concernés

Dans le cadre de la révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Cadillac Fairview souhaite s'assurer que les nouvelles orientations proposées par la CMM permettent d'assurer le maintien et la vitalité de ses propriétés situées dans trois secteurs de la région métropolitaine, soit à Laval (CF Carrefour Laval), Pointe-Claire (CF Fairview Pointe Claire) et Saint-Bruno-de-Montarville (CF Promenades St-Bruno). Ces trois sites importants sont tous situés à proximité d'un service de transport en commun structurant, soit respectivement le terminus d'autobus *Le Carrefour*, la future ligne A3 – *Anse-à-l'Orme* du Réseau express métropolitain (REM) et la ligne de train de banlieue 13 – *Mont-Saint-Hilaire*.

Le présent mémoire repose sur les connaissances en urbanisme, en immobilier et en développement des représentants de Cadillac Fairview. L'analyse s'intéresse en particulier aux changements envisagés aux densités résidentielles minimales et les contraintes naturelles et anthropiques afin notamment de s'assurer que le PPMADR permet d'assurer un potentiel de redéveloppement adéquat pour l'avenir.

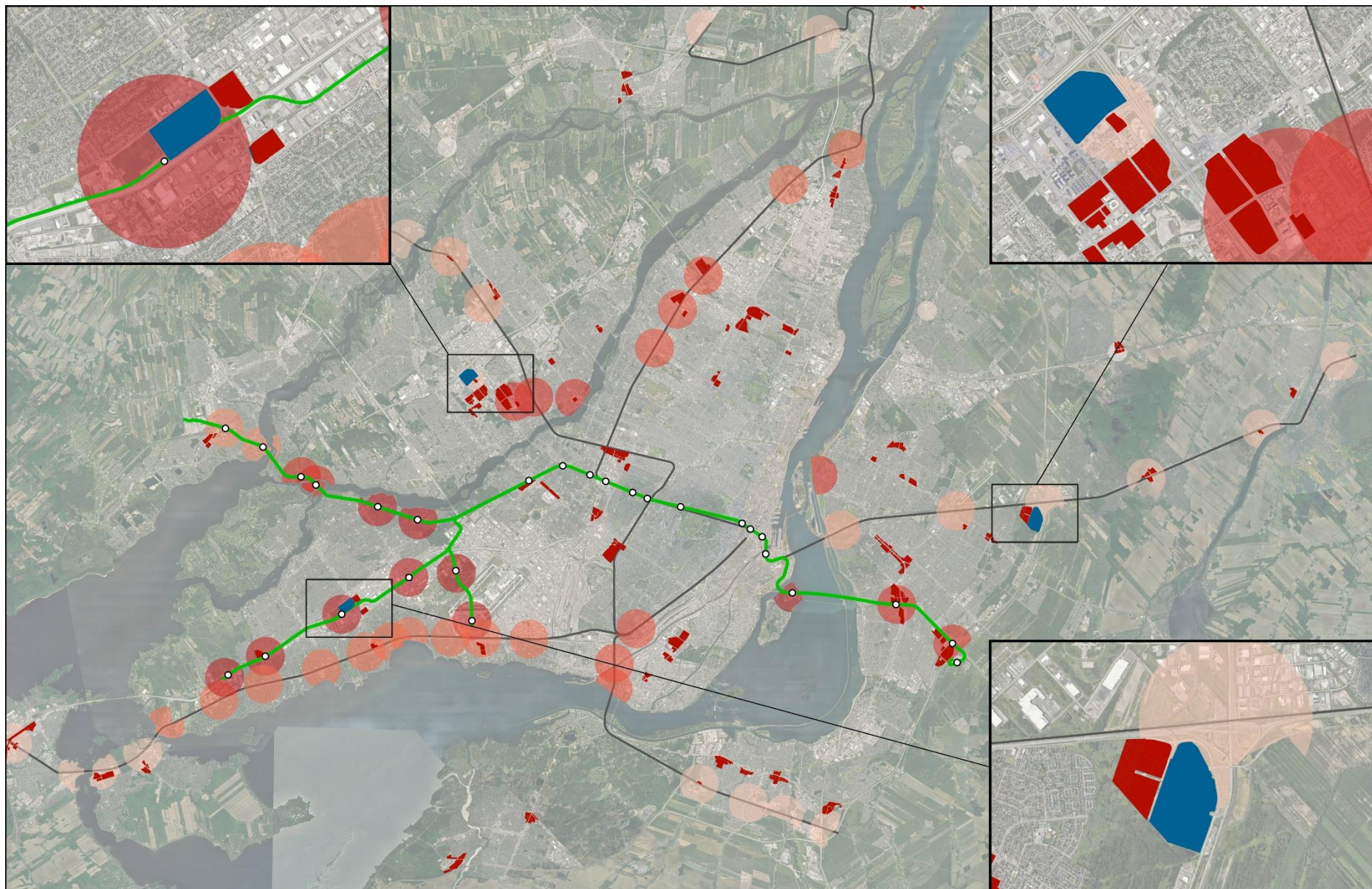


Figure 1: Localisation des sites de Cadillac Fairview

- Espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)
- Espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) propriétés de Cadillac Fairview
- Aires de Transit oriented development (TOD)

2. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé

Près de treize ans après l'adoption de son premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement, la Communauté métropolitaine de Montréal a publié le 30 septembre 2024 son second projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé et a ainsi entamé le processus de consultation publique nécessaire à l'adoption finale de ce document de planification. Un premier projet de plan révisé avait initialement été adopté le 6 octobre 2023 et a fait l'objet d'une première phase de consultation auprès du gouvernement du Québec et des 14 MRC et agglomérations du Grand Montréal. La CMM indique avoir reçu une vingtaine de mémoires et effectué une série de rencontres qui ont mené à certains ajustements pour tenir compte notamment des différentes réalités territoriales et du besoin de cohérence métropolitaine.

Détaillant les grandes lignes et orientations encadrant l'aménagement du territoire pour les vingt prochaines années, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé s'articule autour de trois grandes orientations, soit l'aménagement, le transport et l'environnement. Ces orientations sont interreliées et convergent vers la création de milieux de vie complets, dynamiques, résilients et inclusifs, tout en poursuivant les efforts entamés depuis l'adoption du PMAD actuellement en vigueur, notamment en termes de frein à l'étalement urbain, densification résidentielle et de protection des milieux naturels et agricoles. Tout cela considéré, ces orientations concordent avec les valeurs et les engagements que Cadillac Fairview intègre dans tous ses plus récents projets de développement ou de redéveloppement.

Dans le cadre des consultations publiques tenues par la commission spéciale sur la révision du PMAD, l'objectif du présent mémoire est d'identifier les orientations du projet de PMADR qui risquent d'avoir un impact négatif sur le potentiel de redéveloppement des propriétés d'envergures que sont les centres commerciaux CF Carrefour Laval, CF Fairview Pointe Claire et CF Promenades St-Bruno afin d'apporter des pistes d'amélioration à considérer pour l'élaboration de la version finale de ce document de planification métropolitain.

2.1. Commentaires et enjeux généraux

Dans un premier temps, Cadillac Fairview tient à souligner les efforts entrepris par la CMM dans l'élaboration du PPMADR et accueille favorablement la reconnaissance de ces trois principaux sites commerciaux du Montréal métropolitain à titre d'espace stratégique de redéveloppement (ESR). Les centres CF Carrefour Laval, CF Fairview Pointe Claire et CF Promenades St-Bruno sont des sites qui présentent assurément un fort potentiel de densification de par leur importante superficie (actuellement grandement minéralisée), leur localisation centrale et à proximité de réseaux de transport structurant (terminus d'autobus/potentielle station de métro, future gare du REM, gare de train de banlieue et autoroutes). Dans la même optique, Cadillac Fairview salue l'augmentation des seuils de densité par rapport au PMAD actuellement en vigueur, cette proposition correspondant évidemment à un pas vers l'avant permettant de se rapprocher davantage d'une réelle approche aménagement-transport.

Les paramètres de densification proposés au PPMADR soulèvent tout de même certains risques et inquiétudes. Bien que les seuils de densité minimaux aient été augmentés, le nombre de logements à l'hectare proposé pour les sites de Cadillac Fairview demeure beaucoup trop faible par rapport au potentiel réel que représentent ces espaces stratégiques de redéveloppement. Ces sites représentent effectivement les propriétés ayant le plus grand potentiel pour répondre aux besoins à long terme de la communauté métropolitaine en matière d'offre de logements et de création de milieux de vie complets. Dans un contexte de crise climatique, de pénurie et de crise du logement, ainsi que de la capacité limitée d'accueil du territoire pour assurer la protection des meilleures terres agricoles québécoises, il importe d'assumer une gestion

optimisée et cohérente du territoire non seulement pour les deux prochaines décennies, mais également pour les prochaines générations.

Les prochaines sections mettront en lumière quelques-unes des raisons pour lesquelles ce seuil devrait être augmenté, de même que les risques liés à l'utilisation d'un calcul basé sur la densité nette en remplacement de la densité brute utilisée auparavant et à l'application d'un objectif d'accroissement de la canopée.

2.1.1. La rentabilisation des opérations de redéveloppement

Des opérations de redéveloppement urbain comme celles envisagées par le PPMADR sur des sites commerciaux tels que ceux des ESR du Carrefour Laval, du Fairview Pointe Claire et des Promenades St-Bruno nécessitent des investissements structurants considérables, tant publics que privés, et des efforts considérables liés à leur complexité (gestion des baux locatifs et ententes commerciales, servitudes, phasage, etc.), sans compter la hausse des coûts de construction liée à la pandémie. Il existe ainsi des coûts supplémentaires considérables dans le cas spécifique du redéveloppement d'un centre commercial, notamment :

- Gestion des baux et ententes – les locataires ont des baux qui peuvent avoir des durées à long terme (plus de 20 ans). La relocalisation de ces locataires pose des défis logistiques importants en lien avec les ententes entre ceux-ci et le propriétaire foncier. Encore aujourd'hui, il n'est en effet pas rare que ces ententes contiennent des dispositions concernant le maintien d'un ratio de stationnement, des vues dégagées depuis la voie publique, des espaces de non-construction, etc.);
- Coûts de démolition et phasage – la démolition de certains espaces à vocation commerciale et la reconstruction sur site doit généralement se faire à l'aide d'un phasage, souvent complexe. Ce processus, qui doit d'ailleurs tenir compte des divers baux et ententes avec les locataires commerciaux, entraîne nécessairement des coûts plus importants qu'un développement sur un site vacant;
- Infrastructures – les infrastructures d'utilité publique desservant les centres commerciaux actuels nécessitent souvent une mise à niveau, afin de pouvoir accueillir une densification mixte structurante. Ces infrastructures, qui datent pour la plupart de quelques décennies, n'ont souvent pas été conçues pour permettre les volumes nécessaires à la desserte des densités potentielles des sites;
- Expertise additionnelle – les coûts reliés à la planification du redéveloppement des centres commerciaux et à l'expertise technique additionnelle nécessaire sont généralement plus élevés que dans le cas de terrains vacants.

Pour justifier ces efforts considérables, les années d'investissement requis en planification et les défis de logistique et de financement reliés au redéveloppement de centres commerciaux, il importe d'assurer un niveau de rentabilité adéquat. Dans le cas contraire, il existe un risque concret de retarder, voire d'empêcher, cette évolution du tissu urbain si les propriétaires d'ESR ne voient pas l'intérêt financier d'investir les efforts et ressources requis pour mener à terme une opération de redéveloppement. Un tel scénario favoriserait ainsi le statu quo par rapport à la situation actuelle, reporterait à plus tard l'optimisation de ces grands espaces stratégiques et contribuerait fort probablement à exacerber les enjeux de la crise du logement.

Ces grands projets urbains nécessiteront des investissements structurants du secteur privé (propriétaires, investisseurs, etc.), mais également du secteur public (municipalités, MRC, agglomérations, gouvernements, etc.) pour assurer l'implantation de nouveaux services aux citoyens, la mise à jour des infrastructures, l'aménagement et l'animation de parcs, la création de nouvelles voies publiques, etc.). Cadillac Fairview est conscient que les organismes publics font ainsi face à des défis similaires en lien avec la hausse générale des coûts de construction et de services. La densification intelligente sur des emplacements tels que les ESR joue

toutefois un rôle d'allié à la création et au financement de milieux de vie de qualité et demeure aujourd'hui la stratégie la plus économique pour les instances publiques afin de répondre à l'augmentation de la population et des besoins en logement.

Recommandation :

En raison de la nécessité de construire un grand nombre de nouveaux logements et du besoin d'investissements privés pour ce faire, Cadillac Fairview demande à la CMM de rehausser les seuils minimaux de densité résidentielle (tel que détaillé à la section 2.2) afin de rendre les projets de développement et de redéveloppement plus rentable pour inciter un plus grand nombre de propriétaires et d'investisseurs à participer à cet important chantier de métamorphose du cadre bâti métropolitain.

2.1.2. Les risques liés à l'objectif d'accroissement de la canopée

L'objectif 3.3 du PPMADR vise à accroître la canopée à 35 % de la superficie totale de la CMM en 2046. En soutien à cet objectif, la CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'intégrer des dispositions visant à restreindre l'abattage des arbres et à assurer le remplacement des arbres abattus, en plus d'inviter celles-ci à effectuer une identification de la canopée sur leur territoire. De par ses efforts continus en matière d'environnement, Cadillac Fairview tient à souligner cet objectif ambitieux et très louable.

Nous tenons malgré tout à préciser qu'il serait préférable que le PPMADR, les SAD et les plans d'urbanisme ne contiennent pas de dispositions contraignantes en matière de canopée, car aucune dérogation n'y serait alors possible dans le cadre d'un projet spécifique. L'accroissement de la canopée doit s'effectuer de manière et à des niveaux d'intensité différents en fonction de chaque propriété individuelle. Ainsi, une imposition de dispositions concernant la canopée à l'échelle globale de la CMM et même d'une MRC, d'une agglomération ou d'une municipalité aurait un effet négatif important sur le redéveloppement de certaines propriétés et nuirait assurément à certains objectifs de densification du territoire.

Considérant une canopée existante établie à 25,5% du territoire métropolitain en 2021, une moyenne de moins de 10% d'accroissement de la canopée par propriété devrait donc être nécessaire pour atteindre cet objectif. Nous tenons à souligner qu'il s'agit évidemment d'une moyenne. À cet effet, certains terrains pouvant être convertis en espaces verts ou milieu naturel permettront d'augmenter davantage la canopée et pourront ainsi compenser pour des terrains en milieu urbain possédant ou misant sur une implantation de bâtiment dépassant 80-85% et offrant ainsi une canopée stagnante par rapport à la situation actuelle ou en léger accroissement. D'autre part, la bonification systématique d'arbres à moyen ou grand déploiement sur rue devrait être envisagée par les collectivités puisque la canopée de tels arbres permettrait un important accroissement en vue de l'objectif visé sans trop impacter les propriétés privées, tout en assurant de couvrir l'un des plus importants types de superficie minéralisée sur le territoire : les voies de circulation.

En ce qui concerne les propriétés de Cadillac Fairview, stratégiquement positionnées en milieux urbains, les impacts potentiels seraient multiples dans le cas de l'imposition de dispositions trop contraignantes en matière de canopée. Tout d'abord, il est important de noter que l'espace au sol requis pour effectuer des plantations d'arbres pertinentes à l'accroissement de la canopée pourrait nécessiter une implantation réduite des futurs bâtiments et nécessiterait alors des hauteurs plus importantes pour atteindre les densités envisageables en fonction du potentiel de chaque site. Ensuite, il faut considérer que le déplacement de cases de stationnement en souterrain occupera une majorité de la superficie des lots redéveloppés, ce qui compromet la plantation en profondeur d'arbres à grand déploiement permettant un meilleur apport à l'atteinte de l'objectif de canopée.

Enfin, il faut aussi considérer que chaque municipalité pourra définir les paramètres de mise en œuvre pour l'accroissement de la canopée sur son territoire à même leurs règlements d'urbanisme normatifs ou discrétionnaires. Les propriétés des centres commerciaux et leurs vastes stationnements minéralisés sont souvent considérés comme des espaces de choix pour le verdissement, mais il demeure important de rappeler qu'il faut assurer un équilibre judicieux entre ce que ces sites peuvent apporter en matière de création de logements et l'accroissement de la canopée. En ce sens, il peut être plus approprié actuellement de miser sur une plus forte densification accompagnée d'autres mesures (toits verts, noues de biorétention, murs végétalisés, surfaces perméables, etc.) permettant une bonification de la biodiversité et une réduction des îlots de chaleur urbains.

Recommandation :

Cadillac Fairview demande à la CMM d'inviter les MRC et agglomérations à ne pas imposer des dispositions contraignantes en matière d'accroissement de la canopée afin de ne pas nuire aux objectifs de densification. Plus précisément, cette demande vise à inviter les MRC et agglomérations à s'assurer que les municipalités locales n'adoptent pas une norme exigeant 35% de canopée sur chaque terrain puisqu'il s'agit d'un objectif global à l'échelle de la région métropolitaine. À notre sens, il faut plutôt encourager les municipalités à intégrer des normes réalistes quant aux nombres de plantations exigés, voire des dispositions ou exigences flexibles telles que par l'utilisation d'objectifs et critères dans le cadre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

2.1.3.L'optimisation du territoire au service du développement durable : une capacité d'accueil limitée

L'optimisation du territoire joue un rôle clé en matière de développement durable en permettant une utilisation plus efficace des ressources et espaces en milieu urbain. La densification et l'optimisation des périmètres urbains peuvent ainsi permettre la préservation des milieux naturels et agricoles en limitant, voire freinant, l'étalement urbain. En matière de développement urbain, un des risques importants liés à l'application de la concordance au PMADR dans les prochaines années est que les MRC, agglomérations et villes pourraient imposer des seuils de densité maximaux qui se rapprochent des seuils minimaux indiqués au PMADR. À cet effet, les municipalités sont de plus en plus confrontées aux effets du syndrome « Pas dans ma cour »¹ et à l'opposition de citoyens qui sont moins accueillants envers la densification de peur notamment de voir leur milieu de vie être transformé. Dans de tels cas et comme indiqué précédemment, il arrive donc que les seuils minimaux de densité soient plutôt traités comme des seuils maximaux lorsque la Ville et ses citoyens ne sont pas disposés à accepter certains types de logements ou de construction malgré le fait qu'ils soient écologiquement et socialement plus responsables. Une telle situation viendrait automatiquement réduire de manière importante l'atteinte du potentiel réel des ESR, d'autant plus que ces mêmes citoyens bénéficient des investissements publics majeurs dans les infrastructures de transport comme le REM.

Face à la raréfaction des ressources foncières propices à la création de nouveaux logements à proximité d'une offre en transport collectif structurant, l'optimisation du territoire devient une nécessité de premier ordre. Tel qu'indiqué au PPMADR (p. 52), les couronnes Nord et Sud de la CMM risquent d'atteindre leurs limites de capacité d'accueil de logements à l'approche de 2046, ce qui pourrait avoir un impact significatif sur l'étalement urbain hors CMM et mettre davantage de pression sur la demande en logements dans les agglomérations de Montréal, Laval et Longueuil. Le PPMADR ne peut ainsi pas se permettre que des sites tels

¹ De l'expression anglophone « Not In My Backyard (NIMBY), qui définit le principe où des personnes s'opposent aux grands projets de développement dans leur propre communauté, alors qu'elles les soutiennent dans d'autres quartiers.

que les ESR soient redéveloppés sous leur potentiel réel à long terme, soit une période qui excède la planification sur 20 ans du plan métropolitain.

En effet, les sites qui seront redéveloppés au cours des 20 prochaines années le seront pour une période encore plus grande, soit d'au moins 50, 100 ans, voire même davantage. Une fois ces propriétés redéveloppées, il ne sera plus écologiquement et économiquement viable à court et moyen terme de les densifier encore davantage pour répondre aux besoins des futures générations. Il faut donc dès maintenant se demander :

- Quels seront les effets d'une pénurie de logements potentielle vers 2046 sur l'abordabilité et l'accès au logement dans les couronnes, voire même sur les autres territoires?
- Pendant combien de temps les agglomérations auront-elles une capacité d'accueil suffisante pour répondre aux besoins, alors qu'une demande plus importante les visera?
- Quels seront les espaces encore disponibles pour les prochaines générations ?

La capacité d'accueil du territoire est une composante qui ne doit pas être sous-estimée. À la protection des territoires agricoles, il faut en effet ajouter la protection du patrimoine historique, l'ajout potentiel de protection du patrimoine moderne ou encore l'application de mesures de mitigation en lien avec des contraintes naturelles ou anthropiques. Tous ces éléments et bien d'autres limitent et limiteront possiblement encore davantage les espaces disponibles au redéveloppement. L'exercice d'optimisation du territoire doit donc être réfléchi dans une optique à (très) long terme, par la proposition de densités cohérentes qui pourront assurer de façon plus durable une réponse aux besoins actuels de la collectivité de la CMM, mais aussi aux besoins des prochaines générations.

Recommandations :

À cet égard, Cadillac Fairview demande à la CMM de revoir à la hausse les densités proposées et d'inclure à son PPMADR une invitation, à l'égard des MRC, agglomérations et municipalités, à ne pas définir de densité maximale dans les aires de planification intégrée aménagement et transport (PIAT).

Il est également demandé de mettre en place un processus de compensation de la densité sur un site adjacent ou situé dans le même secteur PIAT lorsqu'une Ville, une MRC ou une agglomération demande une exemption à l'application du seuil de densité minimal appliqué à un secteur PIAT, le tout afin d'assurer l'atteinte du seuil minimal de densité pour l'ensemble du secteur.

2.1.4. Les effets potentiels d'un seuil de densité net vs brut

Dans le contexte où le seuil de densité net dans les ESR ne s'applique qu'en fonction d'un terrain affecté à une fonction résidentielle ou mixte intégrant de l'habitation et en excluant le domaine public, il est très probable que les propriétaires privés, tels que Cadillac Fairview, souhaiteront éviter de céder davantage d'espaces voués au domaine public (parcs, espaces verts, rues, etc.) que ce qui est requis par la réglementation, le tout possiblement au détriment de la qualité des milieux de vie pour les futurs citoyens.

En effet, la mise en place potentielle d'un seuil de densité maximal net par les MRC, agglomérations et municipalités pourrait générer une volonté de limiter de telles cessions supplémentaires pour seulement miser sur le respect des paramètres normatifs exigés par la réglementation en place. Une telle situation viendrait de la volonté des propriétaires fonciers de maximiser une opération de redéveloppement, voire de simplement atteindre la rentabilisation de celle-ci. Pourtant, il est au contraire souhaitable de favoriser le dégagement d'espaces au sol, de favoriser la création d'un domaine public diversifié et attractif et de prôner le

verdissement de ces lieux. En ce sens, nous croyons important de rappeler l'hypothèse émise au Tableau 5 du PPMADR (p. 51) qui indique une volonté de 45% d'espace public pour un ESR. Un tel taux d'espace public dans un contexte de densité nette vient réduire considérablement les possibilités de modulation des bâtiments sur un site. Il est donc difficile d'imaginer qu'une telle hypothèse puisse être vraiment réalisable dans un tel contexte.

En ce sens, la méthode de calcul sur la densité brute pouvait garantir d'entrée de jeu un nombre de logements minimal pour l'ensemble de la superficie d'un site. Avec ce nombre garanti, il peut être moins contraignant pour un propriétaire de céder davantage d'espace au sol, au bénéfice de la collectivité. En marge d'un redéveloppement urbain, l'application de la densité brute peut ainsi permettre une plus grande prévisibilité en matière de rentabilité des projets, ce qui peut inciter davantage les propriétaires à entamer les processus nécessaires à la réalisation desdits projets.

En fonction des arguments précédents, nous sommes d'avis que la densité utilisée dans un document de planification à l'échelle d'application métropolitaine comme celle du PMAD devrait mettre de l'avant une densité brute puisqu'il s'agit d'une application à une échelle macro. À l'inverse, une densité nette pourrait plus facilement s'appliquer à l'échelle d'un terrain et pourrait être envisagée dans un règlement de zonage. Une application de la densité brute permet d'adapter le calcul de conversion du « brute » au « net » et vice-versa en fonction des particularités des sites afin d'assurer l'atteinte des objectifs au niveau plus global (municipal, régional, métropolitain). Cet aspect est nécessaire dans la mesure où plusieurs villes demandent plus de 10 % en espaces verts, naturels ou communautaires, ce qui résulte en une baisse du potentiel de développement effectif lorsqu'un facteur de conversion de 0.8 est utilisé de manière standard.

Recommandation :

La CMM devrait maintenir le calcul de la densité en fonction du « brute » puisque la superficie du domaine public varie d'un projet à l'autre, diminuant le potentiel de développement des propriétés lorsque davantage d'espaces sont consacrés aux parcs, aux espaces verts et au domaine viaire.

2.2. Commentaires et enjeux spécifiques

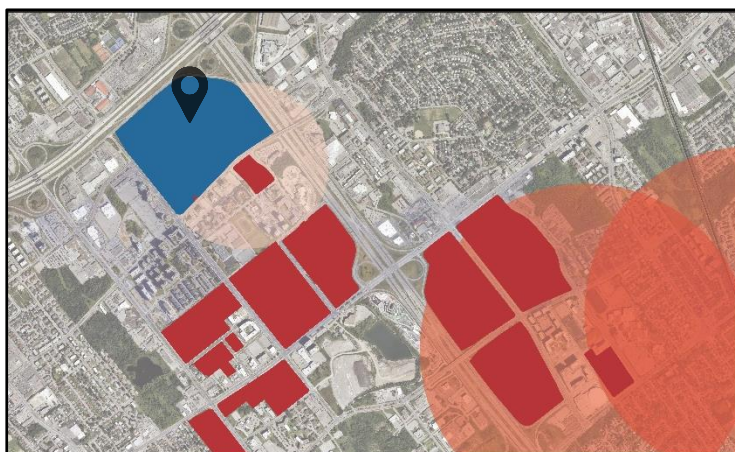
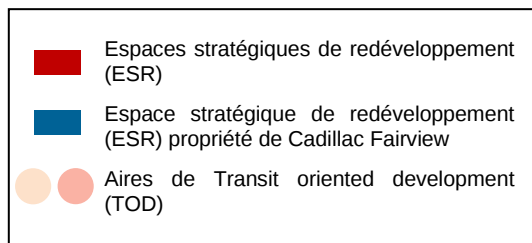
Dans la section précédente, nous avons précisé les éléments qui affectent l'ensemble des centres commerciaux de Cadillac Fairview dans la région métropolitaine de Montréal. La présente section détaillera les éléments particuliers à chacun des trois sites que sont le CF Carrefour Laval, le CF Fairview Pointe Claire et le CF Promenades St-Bruno et établira notamment les recommandations de Cadillac Fairview en matière de densité. Les recommandations de densité proposées par Cadillac Fairview sont basées sur l'étude *Bâtir plus, plus vite et mieux : pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation* présentée en juin 2023 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM).

2.2.1. CF Carrefour Laval

Figure 2 : Identification de la propriété du CF Carrefour Laval



Figure 3 : Localisation des propriétés du CF Carrefour Laval en fonction des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) du PPMADR



Spécifiquement pour le site du Carrefour Laval, il importe de soulever que la Ville de Laval souhaite un projet d'extension de la ligne orange du métro de Montréal, dont l'une des possibilités serait l'ajout d'une station au Carrefour Laval et/ou au Centropolis. L'implantation d'un service de transport structurant sur l'autoroute 15 entre Montréal et Boisbriand est également proposée et une station d'arrêt pourrait logiquement être implantée à proximité du centre commercial. L'arrivée concrète d'une nouvelle infrastructure de transport structurant dans un secteur propice au redéveloppement et d'une dimension aussi importante est non négligeable. Il est ainsi primordial pour Cadillac Fairview que le PPMADR prévoise un seuil minimal de densité résidentielle qui permettra d'exploiter le plein potentiel de ce site qui est encadré par deux autoroutes et deux boulevards d'importance, en plus de ne posséder aucun voisin résidentiel de faible densité. En vertu du PPMADR, le seuil minimal de densité résidentielle proposé a été établi à 200 logements à l'hectare. De par les espaces disponibles qui sont actuellement utilisés pour le stationnement, de même que par la localisation centrale du secteur sur le territoire de la Ville, le CF Carrefour Laval et certains de ses voisins commerciaux disposent d'un potentiel de redéveloppement majeur pouvant déjà s'appuyer sur la présence d'un terminus d'autobus.

Recommandation :

Les choix de planification réalisés aujourd'hui auront un impact important sur les futures opportunités de développement, d'ici 2046 et au-delà. En considération de cela et des éléments précédents, Cadillac Fairview demande à la CMM de rehausser le seuil minimal de densité résidentielle de l'ESR Carrefour Laval à un minimum de **300 logements à l'hectare** afin de permettre la création de milieux de vie complets qui rationalisent la présence actuelle et future des infrastructures de transport collectif structurantes.

2.2.2. CF Fairview Pointe Claire

Figure 4 : Identification de la propriété du CF Fairview Pointe Claire



Figure 5 : Localisation des propriétés du CF Fairview Pointe Claire en fonction des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) du PPMADR



Située à deux pas de la future station Fairview – Pointe-Claire du REM, la propriété de Cadillac Fairview est composée du centre commercial CF Fairview Pointe Claire et du lot 6 572 004 du Cadastre du Québec ayant appartenu au Collège John Abbott (terrain vacant « Collège John Abbott »). Une partie de la propriété du terrain vacant a été expropriée pour l'implantation du réseau et de la gare du REM ainsi qu'un terminus d'autobus multimodal. Cette implantation permet ainsi à la CMM de définir une aire TOD autour de ladite station et celle-ci couvre la majorité des propriétés de Cadillac Fairview à cet endroit. Une autre partie de la propriété du terrain vacant a été vendue à la Ville de Montréal afin qu'elle construise un nouveau lien entre la voie de service de l'autoroute 40 et le boulevard Brunswick. En étant un grand centre commercial de plus d'un million de pieds carrés (1 045 178 pi²) de surface locative intérieure et disposant d'espaces extérieurs vacants à redévelopper, le centre CF Fairview Pointe Claire est également identifié à titre d'espace stratégique de redéveloppement (ESR) au PPMADR. Cette identification attribue donc un seuil minimal de densité résidentielle de 300 logements à l'hectare, soit 60 logements à l'hectare de plus que pour les propriétés de l'aire TOD de la station du REM.

Le terrain vacant « Collège John Abbott » est inclus au PPMADR dans les territoires « comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain » (carte 28). Ces territoires pourraient faire l'objet de dispositions de conservation. Or, l'identification de milieux naturels d'intérêt métropolitain sur le terrain vacant « Collège John Abbott » dans le Règlement de contrôle intérimaire (RCI) 2022-96 concernant les milieux naturels (« RCI ») de la CMM et conséquemment dans le PPMADR, ne repose sur aucune étude ou analyse et résulte uniquement de l'intervention in extremis de la ville de Pointe-Claire dans le processus d'élaboration du RCI.

En tout état de cause, cette inclusion est incompatible avec le fait que le terrain vacant « Collège John Abbott » soit adjacent à une gare du REM ainsi qu'à un terminus d'autobus multimodal et inclus, en totalité dans une aire TOD vouée à la densification.

Au demeurant, Cadillac Fairview a déjà pris l'engagement de protéger la quasi-totalité des milieux humides présents sur le terrain vacant « Collège John Abbott » (soit environ 98 %), à l'exception de quelques interventions ponctuelles autorisées par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et d'ainsi assurer la conservation de ces milieux représentant un total de presque 37 000 mètres carrés.

Recommandation :

Cadillac Fairview demande à la CMM de rehausser le seuil minimal de densité résidentielle de l'ESR Fairview Pointe Claire à **400 logements à l'hectare** et d'inclure à celui-ci le lot 6 572 004 adjacent à la station Fairview – Pointe-Claire du REM, le tout conformément aux principes de densification intelligente de la CCMM et en cohérence avec l'orientation métropolitaine d'une densification appropriée autour des grands investissements en matière de transport.

De plus, Cadillac Fairview demande à la CMM d'exclure le terrain vacant « Collège John Abbott » des territoires « comportant des milieux naturels d'intérêt métropolitain » (carte 28) identifiés au PPMADR.

2.2.3. CF Promenades St-Bruno

Figure 6 : Identification de la propriété du CF Promenades St-Bruno



Figure 7 : Localisation du CF Promenades St-Bruno en fonction des secteurs d'« planification intégrée aménagement-transport (PIAT) du PPMADR



Le site du CF Promenades St-Bruno est situé dans l'aire TOD de la gare Saint-Bruno. Actuellement, aucun lien piéton ne permet de relier ladite gare à la propriété du centre commercial, mais l'emplacement demeure un pôle commercial et de rencontre d'importance dans l'agglomération de Longueuil et pour une grande partie de la Rive-Sud de Montréal étant notamment encadré par l'autoroute 30 et la route provinciale 116 (boulevard/autoroute Wilfrid-Laurier). Aussi, tel qu'indiqué au PPMADR, le document de vision 2050 de l'ARTM et d'autres documents de planification locaux prévoient notamment de futurs axes de service de transport collectif structurant sur le boulevard Wilfrid-Laurier entre Longueuil et Mont-Saint-Hilaire, de même que sur l'autoroute 30 entre Boucherville et Brossard. De tels projets pourraient ainsi permettre de connecter le site aux lignes de transport collectif structurant existantes que sont la ligne jaune du métro de Montréal (station Longueuil-Université de Sherbrooke) et le REM – Réseau express métropolitain (station Brossard). À l'heure actuelle, le PPMADR propose un seuil minimal de densité résidentielle de 200 logements à l'hectare pour l'ESR des Promenades St-Bruno.

Avec l'ajout prochain d'au moins 3600 logements (écoquartiers Affiniti et Vertuocité) dans le secteur du PPU des promenades dans le prolongement de la rue de l'Étang, la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville et les promoteurs Cogir (2200 unités) et Groupe Beauregard (1600 unités) donnent le coup d'envoi à une densification et une transformation importante de ce secteur qui partage ses limites avec la Ville de Longueuil.

Recommandation :

Ainsi, considérant l'opportunité qu'offre ce site pour un projet de redéveloppement et la création de nouveaux milieux de vie, nous sommes d'avis que la CMM devrait rehausser le seuil minimal de densité résidentielle de l'ESR des Promenades St-Bruno à un minimum d'au moins **300 logements à l'hectare** afin de maximiser le potentiel résidentiel de celui-ci et renforcer la nécessité pour le secteur d'avoir des dessertes fréquentes et efficaces de transport collectif structurant vers les autres pôles résidentiels, d'emplois et d'intermodalité de la région métropolitaine.

3. Conclusion

Afin d'assurer, par une planification et un contexte réglementaire viable et propice, la prévisibilité nécessaire à des projets de redéveloppement de qualité qui répondront à la pénurie de logements, mais également aux besoins des populations actuelles et futures de divers quartiers de la communauté métropolitaine de Montréal, Cadillac Fairview formule donc les cinq recommandations suivantes, classées en ordre d'importance, à considérer en vue de l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé :

- **Recommandation 1** : Exclure le terrain vacant « Collège John Abbott » (lot 6 572 004) des territoires « comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain » (carte 28) identifiés au PPMADR.
- **Recommandation 2** : Rehausser les seuils minimaux de densité résidentielle afin de permettre la création de milieux de vie complets qui rationalise la présence des infrastructures de transport collectif structurantes :
 - ESR Carrefour Laval : 300 logements à l'hectare;
 - ESR Fairview Pointe-Claire : 400 logements à l'hectare;
 - ESR Promenades St-Bruno : 300 logements à l'hectare.
- **Recommandation 3** : Maintenir le calcul de la densité en fonction du « brute » puisque la superficie du domaine public varie d'un projet à l'autre, diminuant le potentiel de développement des propriétés lorsque plus de parcs, espaces verts et domaine viaire sont aménagés.
- **Recommandation 4** : Lorsqu'une Ville, une MRC ou une agglomération demande une exemption à l'application du seuil de densité minimal appliqué à un secteur PIAT, il est recommandé de mettre en place un processus de compensation de la densité sur un site adjacent ou situé dans le même secteur PIAT afin d'assurer l'atteinte du seuil minimal de densité pour l'ensemble du secteur.
- **Recommandation 5** : Inviter les municipalités à ne pas définir de densité maximale dans les aires de planification intégrée aménagement et transport (PIAT).
- **Recommandation 6** : Inviter les MRC et agglomérations à ne pas imposer des dispositions contraignantes en matière d'accroissement de la canopée afin de ne pas nuire aux objectifs de densification.