

**Mémoire**

Présenté le 17 avril 2023

à la Commission de l'Aménagement du territoire

par La Corporation Cadillac Fairview Limitée

*Dans le cadre des consultations relatives au Projet de loi 16, Loi modifiant la Loi sur  
l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions - Renouveler le régime d'aménagement  
du territoire pour répondre aux besoins des Québécoises et des Québécois*

### **À propos de La corporation Cadillac Fairview Limitée**

La Corporation Cadillac Fairview Limitée (Cadillac Fairview) est une société qui a des visées internationales et qui investit 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. Détenue entièrement par le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario, Cadillac Fairview gère plus de 40 milliards de dollars d'actifs dans les Amériques, l'Europe et l'Asie.

À l'échelle internationale, Cadillac Fairview investit dans des communautés avec des partenaires qui partagent les mêmes valeurs, notamment Stanhope, au Royaume-Uni, Lincoln Property Company, aux États-Unis, et Multiplan, au Brésil. Le portefeuille canadien de l'entreprise comprend 68 propriétés importantes, y compris le Toronto-Dominion Centre, CF Toronto Eaton Centre, la Tour Deloitte, CF Carrefour Laval, CF Fairview Pointe-Claire, CF Chinook Centre et CF Pacific Centre.

Cadillac Fairview s'est avérée être un pilier au Québec grâce à ses investissements continus depuis son arrivée en 1965. Grâce à ses développements commerciaux et de bureaux, Cadillac Fairview a joué un rôle essentiel dans la création de communautés en construisant et en conservant certains des premiers centres commerciaux de la province : CF Fairview Pointe Claire en 1965, CF Carrefour Laval en 1974, CF Promenades St-Bruno en 1977. En 2009, Cadillac Fairview a fait l'acquisition de la Gare Windsor et a annoncé son plan d'investissement de deux milliards de dollars dans un projet de réaménagement à usage mixte sur 20 ans au centre-ville de Montréal.

Fonctionnant comme des pôles de développement économique local, les propriétés de Cadillac Fairview au Québec emploient actuellement plus de 12 000 personnes et certains centres commerciaux accueillent jusqu'à 12 millions de visiteurs par année. Consciente de sa responsabilité environnementale, Cadillac Fairview s'est engagée à réduire à zéro les émissions de carbone de son portefeuille immobilier d'ici 2050 et a déjà obtenu les certifications BOMA, LEED et Energy Star pour ses propriétés.

Avec près de 300 acres de propriétés au Québec, Cadillac Fairview aspire à perpétuer son héritage en bâtissant des communautés de façon responsable, en construisant des projets à usage mixte et en créant des milieux où il fait bon vivre et travailler.

### **Constats**

Le présent mémoire a pour objectif de discuter des modifications que le projet de Loi 16 (PL 16) entraîne à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec, de présenter les constats de Cadillac Fairview, de souligner les aspects positifs du projet de loi et de soumettre certaines recommandations au Ministère, à la Commission et au Gouvernement du Québec.

### ***Crise du logement***

La situation critique au niveau de l'accessibilité du logement au Québec démontre toute la fragilité du contexte actuel de l'aménagement du territoire, en plus de la nécessité d'augmenter, rapidement et de façon significative, l'inventaire de logements disponibles. Il est donc nécessaire d'identifier des moyens pour accélérer les mises en chantier et, ainsi, permettre à un maximum de citoyens de se loger adéquatement et/ou d'accéder à la propriété.

Pour y arriver, l'industrie immobilière et les différents paliers de gouvernements doivent travailler de concert dans le but de dégager de la prévisibilité et de proposer des solutions pertinentes et pérennes. À cet égard, le PL 16 arrive à point pour accélérer le mouvement, car malheureusement, à tort ou à raison, le Québec est souvent considéré comme la province canadienne où la mise en place de projets de développement se heurte aux procédures bureaucratiques les plus contraignantes et à des délais excessifs qui mettent en péril l'accès au logement.

### ***Outils législatifs***

Il nous apparaît pertinent de souligner que certaines provinces canadiennes se sont dotées d'outils législatifs leur permettant d'accélérer différents projets en fonction des besoins de la population. Par exemple, les municipalités de la Colombie-Britannique et du Nouveau-Brunswick peuvent déjà recourir à des procédures de zonage incitatif.

Par ailleurs, l'un de ces outils législatifs est particulièrement intéressant. Il s'agit du *Minister Zoning Order* (MZO), une procédure intégrée au *Planning Act* (article 47) de l'Ontario. Il permet au ministre responsable de mettre en place des changements en ce qui a trait au zonage en fonction de besoins urgents et, ainsi, favoriser la création de logements. Bien que nous croyions que ce type de législation peut être utile au Québec, nous privilégions un travail de collaboration avec le Gouvernement du Québec et les municipalités de toute taille pour créer des conditions favorables à la construction de nouveaux immeubles, permettant ainsi à l'ensemble de la population québécoise d'avoir accès à un logement, et ce, le plus rapidement possible. Ainsi, nous considérons que cette stratégie pourrait être adaptée à la réalité québécoise.

Il faut aussi rappeler que bien qu'imparfait et perfectible, le projet de loi 23, adopté par l'Ontario, témoigne d'une forte volonté du gouvernement provincial ontarien de contrer la crise du logement par l'accélération de la mise en chantier. Ainsi, l'Ontario se commit à augmenter l'inventaire de logements disponibles, ce qui permettra au plus grand nombre de se loger, et ce, dans un marché qui peut aspirer au retour d'une certaine abordabilité.

### **Aspects positifs du projet de loi**

D'entrée de jeu, nous tenons à souligner que plusieurs éléments du projet de loi nous apparaissent fort pertinents. En effet, nous estimons que le PL 16 accorde aux législateurs de nouveaux outils qui seront favorables à un aménagement durable du territoire.

### ***Bilan national de l'aménagement du territoire***

Nous saluons la volonté ministérielle d'intégrer au projet de loi le dépôt, à tous les cinq ans, par le ministre des Affaires Municipales, d'un bilan national de l'aménagement du territoire. Ce bilan comprendra un état actuel de la situation de l'aménagement du territoire, de même qu'une appréciation de la progression vers l'atteinte des cibles gouvernementales.

La production d'une telle analyse est particulièrement pertinente dans l'optique où elle permettra de mesurer l'évolution de l'organisation du territoire, d'observer certaines tendances et, surtout, de réagir aux besoins de la population et de la société.

Ainsi, nous considérons que cela pourra contribuer à une meilleure planification à long terme. Accueillant favorablement ce type d'initiative, Cadillac Fairview souhaite y participer activement et, par le fait même, collaborer étroitement avec le Gouvernement du Québec et les municipalités en matière d'aménagement du territoire.

### ***Éléments figurant aux plans d'urbanisme des municipalités***

Une seconde amélioration consiste en la mise en place d'un nombre croissant d'éléments obligatoires (plutôt que suggérés) dans les plans d'urbanisme adoptés par les municipalités.

Alors que l'actuelle Loi se limite à certaines informations (les grandes orientations d'aménagement du territoire ou l'identification de portions du territoire remplissant les caractéristiques d'îlots de chaleur urbains, par exemple), le PL 16 élargit ces exigences, notamment avec l'obligation d'inclure au plan d'urbanisme des informations importantes dont les besoins projetés en matière d'habitation et les mesures prévues en vue d'y répondre.

L'ajout d'exigences est bien vu par Cadillac Fairview puisque cela contribuera à une plus grande transparence et favorisera une collaboration plus efficace entre un maximum d'intervenants.

### ***Zonage incitatif***

La possibilité, pour les municipalités, de se doter d'un règlement de zonage incitatif pourra assurément contribuer à prioriser des projets favorisant le logement abordable, social ou familial,

la performance environnementale des bâtiments ou la réalisation d'aménagements ou d'équipements d'intérêt public.

À cet égard, il nous apparaît essentiel que le recours à cette mesure se fasse en collaboration avec l'industrie immobilière.

Par ailleurs, Cadillac Fairview estime que le projet de loi, tel que présenté, **manque d'ambition et de vision à long terme** quant à l'aménagement en territoire urbain et de mesures ciblées courageuses, à très court terme, particulièrement en ce qui a trait aux enjeux de haute densité en milieu urbain. Compte tenu de la crise du logement qui sévit, il est impératif que le **projet de loi aille plus loin et que le Québec puisse se doter de cibles de densité, particulièrement dans les zones dotées d'infrastructures de transport en commun.**

Voilà pourquoi nous formulons les recommandations suivantes :

### **Recommandations formulées par Cadillac Fairview**

#### ***Densité en milieu urbain***

Cadillac Fairview déplore l'absence de cibles précises en termes de haute densité en milieu urbain, particulièrement lorsqu'un réseau de transport en commun est disponible. Il est plutôt triste de constater que, par exemple, des milliards de dollars ont été investis pour la construction et la mise en circulation d'un réseaux express métropolitain, mais que certaines municipalités, à la surprise de plusieurs personnes dont des titulaires de charges publiques, empêchent complètement le développement de logement autour de stations REM, pratiquant ainsi le principe du *pas dans ma cour*.

De plus, la pénurie de logements crée une pression importante pour le développement de nouveaux espaces d'habitation en milieu urbain, exigeant un maximum d'efficacité et la mise en place de nouvelles stratégies pour occuper le territoire afin de permettre à un maximum de citoyens de pouvoir s'y installer et, par le fait même, contrer l'étalement urbain.

Cependant, il est impossible de croire que des tours d'habitation puissent être érigées partout sur les territoires urbains sans réelle concertation et, surtout, sans planification à long terme pour les habitants qui y demeurent. En effet, une tour d'habitation dans un terrain vague ne présenterait d'attrait pour personne.

C'est pourquoi il est nécessaire d'optimiser des développements immobiliers à haute densité dans les endroits où les structures urbaines sont présentes et le transport collectif accessible, favorisant une utilisation durable du territoire, des ressources disponibles, de même qu'une optimisation des infrastructures existantes.

Un meilleur réseau de transport collectif génère une plus grande utilisation de ce dernier, ce qui favorise son développement et crée ainsi un cercle vertueux.

De plus, conséquemment, à la détermination de cibles de densité ambitieuses, les projets mis de l'avant contribueront à contrer l'étalement urbain, à maximiser l'utilisation des infrastructures au bénéfice du plus grand nombre, à générer des revenus nécessaires tant pour les municipalités que pour le réseau de transport en commun et, enfin, à la réduction des superficies désignées comme îlots de chaleur.

### ***Se donner les moyens d'intervenir***

Pour que le Québec puisse atteindre ses objectifs en matière de logement et de développement durable, en plus de faire en sorte que le plus grand nombre puisse profiter des infrastructures de transport collectif dans lequel il a massivement investi (exemple, le REM), **il doit s'en donner les moyens.**

Nous considérons donc qu'il serait pertinent pour le Gouvernement du Québec de s'inspirer du *Minister Zoning Order* (MZO) de l'Ontario qui permet à ce dernier de forcer la réalisation de projets lorsque ceux-ci bénéficient à la collectivité. Un tel outil permettrait la priorisation des objectifs gouvernementaux, accélérerait la réalisation des projets et placerait les projets favorables au plus grand nombre à l'abri des considérations individuelles.

Dans tous les cas, nous souhaitons rappeler que la crise du logement qui sévit depuis quelques années déjà prends maintenant une ampleur encore plus considérable. Il est donc crucial que des mesures ciblées et courageuses soient appliquées à très court terme. Faute de quoi, non seulement la situation ne fera que se détériorer et le retard sera encore plus difficile à rattraper, mais le Québec pourrait être témoin de l'exode des investissements nécessaires vers d'autres provinces, ce qui serait fortement malheureux, d'autant plus que le Québec avait réussi, avant la pandémie, à attirer ces investissements sur son sol.

(Synthèse des recommandations à la page suivante.)

### **Synthèse des recommandations**

Ainsi, Cadillac Fairview formule trois recommandations à la Commission sur l'aménagement du territoire :

- 1. Que le Plan d'urbanisme des municipalités inclut impérativement une cible de haute densité d'occupation en milieu urbain, lorsqu'il existe un réseau de transport en commun sur le territoire ;**
- 2. Que le Bilan national réalisé par le Gouvernement du Québec fasse état des cibles de haute densité en milieu urbain, discute de leur évolution et s'assure du respect des orientations gouvernementales en la matière ;**
- 3. Qu'un mécanisme d'intervention spécial soit mis à la disposition du Gouvernement du Québec pour favoriser la réalisation des projets dont on peut démontrer que les avantages profitent au plus grand nombre.**