

**Report to
Rapport au:**

**Planning Committee / Comité de l'urbanisme
May 9, 2017 / 9 mai 2017**

**and Council / et au Conseil
May 24, 2017 / 24 mai 2017**

**Submitted on April 4, 2017
Soumis le 4 avril 2017**

**Submitted by
Soumis par:
John L. Moser,**

**Special Advisor to the General Manager / Conseiller spécial du directeur général /
Planning, Infrastructure and Economic Development Department / Direction
générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique**

**Contact Person
Personne ressource:**

Report Author / Auteur du rapport:

**Tim Marc, Senior Legal Counsel, City Clerk and Solicitor Department / Conseiller
juridique principal, Bureau du greffier municipal et chef du contentieux
(613) 580-2424, poste 21444, Timothy.Marc@ottawa.ca**

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE File Number: ACS2017-PIE-PS-0064

SUBJECT: Development Charges By-law Amendment 2017

**OBJET: Modification du *Règlement municipal sur les redevances
d'aménagement* en 2017**

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Planning Committee recommend that Council approve:

1. **The City of Ottawa Development Charges Amendment Background Study: Public Transit and Roads and Related Services dated March 24, 2017 attached as Document 1; and**
2. **That the current Development Charges By-law be amended substantially in the form and content attached as Document 5.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité de l'urbanisme recommande au Conseil d'approuver :

1. **l'étude préliminaire sur la modification des redevances d'aménagement à l'égard du transport en commun, des routes et des services connexes datée du 24 mars 2017, jointe au présent rapport en tant que document 1;**
2. **la modification du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*, essentiellement selon la forme et le fond du document 5 ci-joint.**

EXECUTIVE SUMMARY

CONTEXTE

La Loi sur les redevances d'aménagement autorise une municipalité à modifier un règlement de redevances d'aménagement, sous réserve des exigences prévues à l'article 19. La modification du règlement doit suivre le même processus public que son adoption. La municipalité doit ainsi préparer une étude préliminaire décrivant l'objet et le motif de la modification.

Modification proposée du Règlement municipal sur les redevances d'aménagement

La modification proposée vise à mettre à jour les taux de redevances d'aménagement pour le transport en commun, les routes et les services connexes prévus dans le Règlement municipal sur les redevances d'aménagement (no 2014-229).

Transport en commun

Les nouvelles redevances à l'égard des services de transport en commun tiennent compte des modifications à la Loi entrées en vigueur le 1er janvier 2016. Pour appuyer la modification du règlement, une analyse du plan de gestion des actifs a été effectuée, conformément au Règlement de l'Ontario 82/98.

Routes et services connexes

La modification des redevances d'aménagement à l'égard des routes et des services connexes, quant à elle, prévoit plusieurs révisions des dépenses en immobilisations uniformes à l'échelle de la ville et propres à divers secteurs. La modification des redevances pour les projets liés à la croissance entrepris à Ottawa, convenues dans une entente conclue avec la Greater Ottawa Home Builders' Association (GOHBA) et la Building Owners and Managers Association (BOMA) à la suite de leur appel du Règlement municipal sur les redevances d'aménagement (no 2014-229), comprend une réduction de 25 % des coûts liés à toutes les artères et un rajustement de 15 % à la capacité de la période subséquente pour les projets de la phase III (2026-2031).

En plus de ces changements, les économies dégagées pour l'amélioration des intersections lors de l'examen des normes d'infrastructure ont aussi été incluses dans le nouveau calcul des redevances pour l'ensemble de la ville. Les projets de croissance propres à un secteur ont aussi été mis à jour afin d'inclure la hausse des coûts associés à l'amélioration des intersections entre les routes des lotissements et les routes collectrices principales et artères externes, conformément à une décision rendue en novembre 2016 par la Commission des affaires municipales de l'Ontario à propos du Règlement municipal sur les redevances d'aménagement (no 2014-229).

Modifications diverses liées à certaines questions de fond

Le personnel propose de mettre à jour certaines questions de fond traitées dans le Règlement municipal sur les redevances d'aménagement (no 2014-229). Les modifications proposées sont mineures et visent à clarifier l'actuel règlement.

Consultation

Il est maintenant d'usage, lorsqu'il y a révision du Règlement municipal sur les redevances d'aménagement, de mettre sur pied un groupe de parrains chargé d'encadrer la modification en conseillant et en assistant le personnel ainsi qu'en évaluant les options. Ce groupe de parrains, en 2017, se compose de la présidente du Comité de l'urbanisme (Jan Harder) et du président du Comité de la vérification (Allan Hubley), qui sont également responsables des initiatives stratégiques que sont Bâtir des banlieues meilleures et plus intelligentes et l'examen des normes d'infrastructure.

Un groupe de travail de l'industrie a aussi été créé; il se compose de représentants de la GOHBA et de la BOMA.

ANALYSE

Dans le présent rapport, il est recommandé au Comité de l'urbanisme et au Conseil municipal d'approuver certaines modifications au *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*, plus particulièrement une augmentation des taux de redevances à l'égard des services de transport en commun et le rajustement des taux pour les routes et les services connexes en vue d'appliquer les réductions de coûts aux projets de construction d'artères et les hausses de coûts aux divers projets d'amélioration des intersections propres à un secteur.

Services de transport en commun

Les modifications apportées à la *Loi sur les redevances d'aménagement* le 1^{er} janvier 2016 ont modifié la façon de calculer les coûts des services de transport en commun, notamment en supprimant la déduction de 10 % et en prescrivant l'utilisation d'un niveau de service projeté plutôt que du niveau de service des 10 dernières années, plus restrictif. L'étude préliminaire comprend un plan de gestion des actifs traitant de tous les actifs devant être financés par des dépenses en immobilisations prévues en application du règlement de redevances d'aménagement et démontrant que tous ces actifs sont financièrement viables pour la durée complète du cycle de vie.

La Ville a retenu les services de la société Hemson pour l'aider à examiner les taux de redevances à l'égard du transport en commun en fonction des modifications apportées à la *Loi*. C'est donc Hemson qui a préparé l'étude préliminaire exigée aux termes de la *Loi sur les redevances d'aménagement*, jointe au présent rapport en tant que document 1.

La proposition de modification du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* prévoit la mise en œuvre des divers changements apportés à la *Loi*, notamment une nouvelle analyse du nombre d'usagers et un nouveau plan de gestion des actifs.

Conformément au procès-verbal de l'entente conclue avec la GOHBA et la BOMA à la suite de leur appel du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* (n° 2014-229), aucun autre projet de transport en commun n'a été ajouté aux calculs des taux de redevances d'aménagement. Les redevances d'aménagement à recouvrer pour les nouveaux projets de transport en commun feront partie de la révision du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* de 2019. Les coûts et les échéanciers des projets mentionnés dans l'étude préliminaire de 2014 ont été mis à jour en fonction des récentes informations, notamment les ajustements de fraîche date au

plan fonctionnel et au calendrier des travaux de l'étape 2 du projet de train léger. En outre, l'aide financière mise à la disposition de la Ville grâce au Fonds pour l'infrastructure de transport en commun a été chiffrée et retirée du calcul des redevances d'aménagement, conformément aux exigences de la *Loi sur les redevances d'aménagement*.

Routes et services connexes

En ce qui concerne les routes et les services connexes, la modification proposée comprend des changements aux coûts de l'amélioration des intersections entre les routes des lotissements et les routes collectrices principales et artères externes. Dans le cadre de l'étude préliminaire, l'estimation des coûts prévue dans le programme de mesures de contrôle des intersections sera rajustée pour inclure le coût total des voies de virage aux intersections et, dans certains cas, les exigences foncières. Le rajustement a été fait conformément à une décision de la Commission des affaires municipales de l'Ontario selon laquelle l'amélioration des intersections, de même que de la signalisation routière, peuvent être remboursées au moyen de redevances d'aménagement. Selon le procès-verbal de l'entente conclue avec la GOHBA et la BOMA, la révision des taux de redevances comprend une réduction de 25 % des coûts liés aux projets de construction d'artères et un rajustement de 15 % à la capacité de la période subséquente pour les projets de construction d'artères de la phase III. Les économies dégagées pour l'amélioration des intersections lors de l'examen des normes d'infrastructure ont aussi été incluses dans le nouveau calcul des redevances d'aménagement pour les routes et les services connexes.

Autres questions de fond

Redevances sectorielles pour les services

Selon la *Loi sur les redevances d'aménagement*, le Conseil doit envisager le recours à des redevances sectorielles, également connues sous le nom de « redevances d'aménagement propres à un secteur », dans l'étude préliminaire. Selon le règlement actuel, les redevances d'aménagement à l'égard du transport en commun sont imposées à l'échelle de la ville, et non en fonction d'un secteur en particulier.

Les autres redevances d'aménagement pour les services admissibles sont calculées soit par secteur (intérieur de la Ceinture de verdure, extérieur de la Ceinture de verdure, zone rurale), soit uniformément pour toute la ville pour ce qui est des services intégrés en réseau, comme le transport en commun. Actuellement, les redevances d'aménagement à l'égard des routes et des services connexes sont calculées

différemment dans les trois zones, et les recettes générées servent à payer les frais de service établis en fonction de la méthode de calcul des tarifs utilisée.

La formule du calcul uniforme pour planifier et gérer les redevances d'aménagement à l'égard des services de transport en commun se défend bien. Les nouvelles redevances d'aménagement ainsi calculées pour ces services seraient imposées de façon égale à tous les nouveaux aménagements, peu importe leur emplacement. En revanche, la formule du calcul sectoriel sera utilisée pour les routes et les services connexes, comme il est fait dans l'étude préliminaire de 2014.

Diverses modifications de fond

Le personnel propose de mettre à jour certaines questions de fond dans le *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* (n° 2014-229). Bon nombre des modifications envisagées sont mineures et visent à clarifier le règlement. La modification la plus importante concerne les crédits de réaménagement, puisqu'elle assujettira à des redevances certains aménagements qui ne l'étaient pas aux termes du règlement actuel.

Voici un aperçu des modifications proposées :

Élément visé	Changement proposé au Conseil
Correction	Le paragraphe 6(1) du Règlement doit renvoyer au paragraphe 5(6) et non au paragraphe 5(5). Cette correction devrait figurer dans le règlement municipal modificatif.
Structures d'entreposage mineures	Il est proposé que les structures d'entreposage non viabilisées ayant un plancher en terre battue et une superficie inférieure à 2 400 pi ² soient ajoutées à la liste des utilisations exemptées, à l'article 7 du Règlement.
Hôtel	Pour des raisons de clarté, l'actuelle définition d'« utilisations résidentielles » sera modifiée afin d'exclure l'utilisation en tant qu'hôtel ou que motel.
Réaménagement	Les crédits de réaménagement prévus au paragraphe 9(1) du Règlement seront modifiés afin d'exclure les bâtiments abandonnés.

Élément visé	Changement proposé au Conseil
Surdimensionnement des égouts	La mise en application initiale du remboursement des coûts des travaux afférents au surdimensionnement des égouts sanitaires et pluviaux a révélé un manque de précision quant au moment où le paiement doit être fait. Il est donc proposé de faire des modifications précisant que le remboursement se fera lorsque le projet d'immobilisations est terminé, que les travaux sont approuvés et que le personnel a reçu et vérifié tous les documents nécessaires.

Comparaison des redevances calculées et des redevances en vigueur à Ottawa

Services de transport en commun

Les redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle devraient varier en fonction du type d'habitation afin de tenir compte des différents facteurs d'occupation et de la demande de services associée aux diverses catégories d'habitation. Les redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle à l'égard du transport en commun varient entre 3 369 \$ pour un appartement de moins de deux chambres et 8 397 \$ pour une maison unifamiliale ou jumelée. Les redevances calculées selon cette méthode pour un immeuble à logements multiples, une maison en rangée ou une maison mobile se chiffrent à 6 335 \$, tandis que celles pour les immeubles d'appartements, les maisons en rangée dos à dos et les maisons superposées en rangée avec deux chambres ou plus s'élèvent à 4 575 \$.

Pour les aménagements industriels, les taux passent de 2,86 \$/pi² (30,78 \$/m²) à 3,32 \$/pi² (35,75 \$/m²). Les redevances à l'égard du transport en commun pour les aménagements non industriels ont aussi augmenté, passant de 6,94 \$/pi² (74,70 \$/m²) à 8,47 \$/pi² (91,17 \$/m²).

Le document 2 présente une comparaison des redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle nouvellement calculées à l'égard du transport en commun et des taux de redevances d'aménagement actuellement imposés (en vigueur depuis le 1^{er} août 2016).

Routes et services connexes

Pour les routes et les services connexes, les redevances d'aménagement sont perçues

dans trois secteurs bénéficiaires. En raison des diverses réductions de coûts appliquées aux projets de construction d'artères entrepris à l'échelle de la ville et aux hausses de coûts des projets d'intersections propres à un secteur, les nouveaux taux globaux calculés pour les routes et les services connexes devraient diminuer pour tous les types de logements résidentiels et toutes les utilisations non résidentielles.

Le document 3 présente une comparaison des redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle nouvellement calculées à l'égard des routes et des services connexes et des taux de redevances d'aménagement actuellement imposés (en vigueur depuis le 1^{er} août 2016).

Comparaison des redevances calculées et des redevances en vigueur, tous services confondus

Le document 4 présente une comparaison des taux de redevances d'aménagement en vigueur et des taux calculés pour tous les services municipaux admissibles des secteurs 1, 2 et 3. Les taux calculés tiennent compte de la modification des redevances à l'égard du transport en commun, des routes et des services connexes.

Modification du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* en 2017

La nouvelle version du règlement municipal visant à mettre en œuvre la modification proposée des redevances d'aménagement à l'égard du transport en commun, des routes et des services connexes est présentée en détail au document 5 et est recommandée.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Les redevances d'aménagement à l'égard des services de transport en commun sont imposées de façon uniforme aux nouveaux aménagements dans toute la ville. Ainsi, la hausse des redevances pourrait influencer sur le prix des habitations en milieu rural. Plus précisément, le secteur rural B continuera de bénéficier d'une réduction correspondant aux deux tiers des redevances d'aménagement pour les aménagements résidentiels. Les redevances d'aménagement pour les routes et les services connexes sont calculées par secteur, en raison du coût supplémentaire des intersections inclus dans la nouvelle version du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*.

CONSULTATIONS

Le groupe de parrains et le groupe de travail de l'industrie se sont réunis à maintes reprises pour passer en revue la méthode, les dépenses en immobilisations pour les intersections, la modification proposée et les questions de mise en œuvre.

Avant d'adopter un règlement de redevances d'aménagement, le Conseil doit tenir au moins une réunion publique pour présenter l'étude préliminaire, le rapport du Conseil et le nouveau règlement. Un avis public exposant le processus a été publié dans les journaux le 13 avril 2017, et l'étude préliminaire a été mise en ligne le 24 mars 2017.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Ne s'applique pas, puisqu'il s'agit d'un rapport qui concerne l'ensemble de la Ville.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Le procès-verbal de l'entente conclue à la suite des appels du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* (n^{os} 2014-229 et 2014-328) prévoit que la révision des taux de redevances à l'égard du transport en commun, des routes et des services connexes sera adoptée au plus tard le 1^{er} juin 2017.

Le délai pour en appeler d'un règlement de redevances d'aménagement est indiqué à la section « Suite à donner ».

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Le délai d'appel d'un règlement de redevances d'aménagement devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario est de 40 jours. De concert avec le groupe de travail de l'industrie, le personnel a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter cette éventualité.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES BIENS

Le contenu du présent rapport concorde avec les objectifs du [Programme de gestion intégrale des actifs](#) de la Ville. La modification du règlement de redevances d'aménagement aidera la Ville à respecter son obligation de fournir des services de qualité à la population tout en tenant compte des niveaux de service, des risques et de l'abordabilité.

Par ailleurs, les coûts à long terme d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des immobilisations augmenteront pour la mise à niveau des biens existants ou l'achat de nouveaux biens visant à atteindre le niveau de service attendu. Les coûts

supplémentaires immédiats et les autres pressions connexes découlant de l'aménagement de nouvelles infrastructures sont déterminés dans le cadre du processus budgétaire annuel. La Ville révisé régulièrement ses prévisions des besoins à long terme afin de formuler son plan financier à long terme. Ces exigences de renouvellement et de remplacement à long terme orientent la mise à jour du plan financier à long terme et du plan stratégique de gestion des actifs. En raison de ces exigences et de celles prévues dans la *Loi sur les redevances d'aménagement*, les biens immobilisés visés par la modification proposée doivent être gérés de façon financièrement viable pour la durée complète de leur cycle de vie.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Selon l'étude préliminaire sur la modification des redevances d'aménagement, la portion des dépenses en immobilisations liées à la croissance financée par la Ville (frais municipaux nets) se chiffre à environ 1,02 milliard de dollars sur 10 ans (2017 à 2027) pour les projets de transport en commun prévus dans l'étude préliminaire de 2014 après mise à jour tenant compte des nouveaux coûts et échéanciers. L'étude prévoit également 89,6 millions de dollars pour le recouvrement d'engagements passés et 112,5 millions de dollars pour les frais liés aux débentures, pour un total de 1,22 milliard de dollars (frais municipaux nets) pour le transport en commun d'ici 2027.

Selon le Plan financier à long terme du transport en commun 2017 et le modèle d'abordabilité, les recettes sont suffisantes pour financer la part municipale des infrastructures liées à la croissance prévues dans l'étude préliminaire sur les redevances d'aménagement à l'égard du transport en commun, tant que le financement des immobilisations est indexé conformément à l'Indice des prix de la construction des infrastructures de Statistique Canada.

Les nouveaux projets prévus dans le Plan financier à long terme du transport en commun 2017 ont été classés dans la catégorie des projets de services de transport en commun à venir dans l'étude préliminaire sur la modification des redevances d'aménagement et feront partie de la prochaine révision du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*. La portion estimative des dépenses associées à ces projets financée par la Ville (frais municipaux nets) se chiffre à 447,8 millions de dollars.

L'étude préliminaire comprend également une somme de 1,486 milliard de dollars pour les dépenses en immobilisations liées à la croissance pour les routes et les services connexes sur 14 ans (2017 à 2031). Le plan financier à long terme de la Ville pour les actifs subventionnés par les deniers publics, en cours de mise à jour, devrait être présenté au Comité et au Conseil en juin 2017.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Tous les services financés en application d'un règlement de redevances d'aménagement respecteront les normes d'accessibilité approuvées par le gouvernement de l'Ontario.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le présent rapport appuie les priorités pour le mandat du Conseil suivantes :

Prospérité économique – Soutenir la croissance de l'économie locale

Transport et mobilité – Assurer des services de transport en commun durables

DOCUMENTATION À L'APPUI

Document 1 [Étude préliminaire](#)

Document 2 Taux de redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle à l'égard du transport en commun : comparaison des taux en vigueur et des taux calculés

Document 3 Taux de redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle à l'égard des routes et des services connexes : comparaison des taux en vigueur et des taux calculés

Document 4 Taux de redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle à l'égard des projets entrepris à l'échelle de la ville : comparaison des taux en vigueur et des taux calculés

Document 5 Modification du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*

SUITE À DONNER

La Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique apportera les changements nécessaires à l'étude préliminaire sur les redevances d'aménagement en fonction des directives du Comité de l'urbanisme et du Conseil.

Les Services juridiques prépareront la nouvelle version du règlement et la présenteront au Conseil.

Dans les 20 jours francs de l'adoption du règlement, la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique veillera à ce qu'un

avis d'adoption du règlement et du délai d'appel soit publié dans les journaux *EMC* et *Le Droit*.

Dans les 20 jours, le Bureau du greffier municipal informera quiconque a présenté une demande d'avis écrite et fourni une adresse de retour, de même que le secrétaire de chaque conseil scolaire d'Ottawa, de l'adoption du règlement et du délai d'appel.

La population dispose de 40 jours après l'adoption du règlement pour interjeter appel auprès du Bureau du greffier municipal. En cas d'appel, le Bureau doit constituer un dossier officiel comprenant les pièces suivantes : une copie du règlement certifiée conforme; une copie des deux études préliminaires sur les redevances d'aménagement; une attestation que l'avis d'adoption du règlement et de la date d'expiration du délai d'appel a été donné conformément à la *Loi*; et l'original ou une copie conforme des observations écrites et documents reçus relativement au règlement avant son adoption. Le Bureau doit envoyer une copie de l'avis d'appel et le dossier au secrétaire de la Commission des affaires municipales de l'Ontario dans les 30 jours de l'expiration du délai d'appel et fournir les autres renseignements ou documents que demande la Commission.

La Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique produira un dépliant indiquant que le règlement de redevances d'aménagement a été adopté et est en vigueur. Ce dépliant sera produit dans les 60 jours suivant l'entrée en vigueur du règlement, si celui-ci ne fait l'objet d'aucun appel devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario. En cas d'appel, le dépliant sera produit dans les 60 jours de la décision ou de l'ordonnance de modification de la Commission. Le dépliant doit être mis à la disposition du public sur demande.

Le personnel, dans son rapport *Délégation de pouvoir – Modifications aux plans de lotissement contenant une intersection avec une artère ou une route collectrice principale* approuvé par le Conseil le 8 mars 2017, a indiqué qu'il serait peut être utile de prévoir du personnel supplémentaire à la Direction générale des transports (Planification des transports et Ingénierie) et à la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique (Services de planification) pour faciliter la gestion des programmes de mesures de contrôle des intersections et de modification du réseau. Jusqu'à présent, aucune demande de personnel supplémentaire n'a été faite, mais les directions générales surveilleront étroitement la situation et évalueront la nécessité d'ajouter du personnel en temps opportun.

Document 2 – Taux de redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle à l'égard du transport en commun : comparaison des taux en vigueur et des taux calculés

		Maison unifamiliale et jumelée			Immeuble à logements multiples, maison en rangée et maison mobile			Immeuble d'appartements (deux chambres et plus)			Immeuble d'appartements (une chambre)		
		Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence
Secteur 1	Intérieur de la Ceinture de verdure	6 610 \$	8 397 \$	1 787 \$	5 175 \$	6 335 \$	1 160 \$	3 893 \$	4 575 \$	682 \$	2 867 \$	3 369 \$	502 \$
	Transport en commun												
Secteur 2	Extérieur de la Ceinture de verdure	6 610 \$	8 397 \$	1 787 \$	4 970 \$	6 335 \$	1 365 \$	3 507 \$	4 575 \$	1 068 \$	2 583 \$	3 369 \$	786 \$
	Transport en commun												
Secteur 3	Zone rurale viabilisée	6 610 \$	8 397 \$	1 787 \$	4 293 \$	6 335 \$	2 042 \$	3 794 \$	4 575 \$	781 \$	2 794 \$	3 369 \$	575 \$
	Transport en commun												

		Aménagement industriel (par pied carré de surface hors œuvre)			Aménagement non industriel (par pied carré de surface hors œuvre)		
		Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence
Secteur 1	Intérieur de la Ceinture de verdure	2,86 \$	3,32 \$	0,46 \$	6,94 \$	8,47 \$	1,53 \$
	Transport en commun						
Secteur 2	Extérieur de la Ceinture de verdure	2,86 \$	3,32 \$	0,46 \$	6,94 \$	8,47 \$	1,53 \$
	Transport en commun						
Secteur 3	Zone rurale viabilisée	2,86 \$	3,32 \$	0,46 \$	6,94 \$	8,47 \$	1,53 \$
	Transport en commun						

Document 3 – Taux de redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle à l'égard des routes et des services connexes : comparaison des taux en vigueur et des taux calculés

		Maison unifamiliale et jumelée			Immeuble à logements multiples, maison en rangée et maison mobile			Immeuble d'appartements (deux chambres et plus)			Immeuble d'appartements (une chambre)			
		Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	
Secteur 1	Intérieur de la Ceinture de verdure Routes et services connexes	8 739 \$	7 350 \$	(1 389 \$)	6 846 \$	5 775 \$	(1 071 \$)	5 147 \$	4 330 \$	(817 \$)	3 791 \$	3 186 \$	(605 \$)	
	Secteur 2	Extérieur de la Ceinture de verdure Routes et services connexes	10 755 \$	10 182 \$	(573 \$)	8 092 \$	7 661 \$	(431 \$)	5 705 \$	5 381 \$	(324 \$)	4 202 \$	3 977 \$	(225 \$)
		Secteur 3	Zone rurale viabilisée Routes et services connexes	8 777 \$	7 143 \$	(1 634 \$)	5 704 \$	4 645 \$	(1 059 \$)	5 035 \$	4 099 \$	(936 \$)	3 710 \$	3 020 \$

		Aménagement industriel (par pied carré de surface hors œuvre)			Aménagement non industriel (par pied carré de surface hors œuvre)			
		Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	
Secteur 1	Intérieur de la Ceinture de verdure Routes et services connexes	4,13 \$	3,64 \$	(0,49 \$)	9,73 \$	7,79 \$	(1,94 \$)	
	Secteur 2	Extérieur de la Ceinture de verdure Routes et services connexes	4,13 \$	3,64 \$	(0,49 \$)	9,73 \$	7,79 \$	(1,94 \$)
		Secteur 3	Zone rurale viabilisée Routes et services connexes	4,13 \$	3,64 \$	(0,49 \$)	9,73 \$	7,79 \$

Document 4 – Taux de redevances d'aménagement pour utilisation résidentielle et non résidentielle à l'égard des projets entrepris à l'échelle de la ville : comparaison des taux en vigueur et des taux calculés

		Maison unifamiliale et jumelée			Immeuble à logements multiples, maison en rangée et maison mobile			Immeuble d'appartements (deux chambres et plus)			Immeuble d'appartements (une chambre)		
		Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence
Secteur 1	Intérieur de la Ceinture de verdure Tous services confondus	22 857 \$	23 255 \$	398 \$	17 896 \$	17 985 \$	89 \$	13 456 \$	13 321 \$	135 \$	9 910 \$	9 807 \$	(103 \$)
Secteur 2	Extérieur de la Ceinture de verdure Tous services confondus	31 270 \$	32 484 \$	1 214 \$	23 521 \$	24 455 \$	934 \$	16 596 \$	17 340 \$	744 \$	12 221 \$	12 782 \$	561 \$
Secteur 3	Zone rurale viabilisée Tous services confondus	20 502 \$	20 655 \$	153 \$	13 340 \$	14 323 \$	983 \$	11 765 \$	11 610 \$	(155 \$)	8 666 \$	8 551 \$	(115 \$)

		Aménagement industriel (par pied carré de surface hors œuvre)			Aménagement non industriel (par pied carré de surface hors œuvre)		
		Taux en vigueur	Taux calculé	Différence	Taux en vigueur	Taux calculé	Différence
Secteur 1	Intérieur de la Ceinture de verdure Tous services confondus	8,70 \$	8,68 \$	(0,02 \$)	20,17 \$	19,48 \$	(0,69 \$)
Secteur 2	Extérieur de la Ceinture de verdure Tous services confondus	8,70 \$	8,68 \$	(0,02 \$)	20,17 \$	19,48 \$	(0,69 \$)
Secteur 3	Zone rurale viabilisée Tous services confondus	8,70 \$	8,68 \$	(0,02 \$)	20,17 \$	19,48 \$	(0,69 \$)

Document 5 – Modification du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*

VILLE D'OTTAWA

RÈGLEMENT MUNICIPAL N° 2017-XX

Règlement de la Ville d'Ottawa visant à modifier le Règlement n° 2014-229 régissant les redevances d'aménagement

ATTENDU QUE la Ville d'Ottawa a adopté le Règlement n° 2014-229 conformément à la *Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement*, L.O. 1997, ch. 27 (la « *Loi* »), qui autorise le Conseil à adopter des règlements pour l'imposition de redevances d'aménagement sur les biens-fonds;

ATTENDU QUE la *Loi de 2015 pour une croissance intelligente de nos collectivités*, L.O., ch. 26, modifie la *Loi sur les redevances d'aménagement* et apporte certains changements aux pouvoirs municipaux d'imposition de redevances d'aménagement à l'égard des services de transport en commun;

ATTENDU QUE l'article 19 de la *Loi sur les redevances d'aménagement* prévoit la modification d'un règlement de redevances d'aménagement;

ATTENDU QUE le Conseil est saisi d'un rapport intitulé *Étude préliminaire sur la modification des redevances d'aménagement à l'égard du transport en commun, des routes et des services connexes* préparé par Hemson Consulting Ltd. et daté du 24 mars 2017 (« l'étude de mise à jour »);

ATTENDU QUE l'étude de mise à jour a été rendue publique, que le Conseil a donné un avis public, que le Comité de l'urbanisme a tenu le 9 mai 2017 une réunion conformément à l'article 12 de la *Loi*, avant quoi l'étude de mise à jour et la modification proposée du *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* avaient été publiées aux termes de la *Loi sur les redevances d'aménagement*, et que le Comité de l'urbanisme a entendu les commentaires et observations de toutes les personnes ayant demandé à être entendues (la « réunion publique »);

ET ATTENDU QUE le Conseil, lors de sa réunion du 24 mai 2017, a approuvé l'étude et établi qu'aucune autre réunion publique n'était nécessaire aux termes de l'article 12 de la *Loi sur les redevances d'aménagement*;

**PAR CONSÉQUENT, LE CONSEIL DE LA VILLE D'OTTAWA ADOPTE CE QUI
SUIT :**

1. Le Règlement n° 2014-229, dans sa version modifiée, est par les présentes modifié de nouveau comme suit :
 - a) La définition suivante est ajoutée à l'article 1 du règlement :

« bâtiment abandonné » Structure ou bâtiment vacant, négligé, mal entretenu et impropre à l'habitation.
 - b) La définition d'« utilisation résidentielle », à l'article 1, est modifiée par l'ajout de ce qui suit, à la fin : « mais exclut l'utilisation en tant qu'hôtel ou motel ».
 - c) Au paragraphe 6(1), le renvoi au paragraphe 5(5) est remplacé par un renvoi au paragraphe 5(6).
 - d) La disposition suivante est ajoutée à l'article 7 :

(j.1) Les structures d'entreposage non viabilisées ayant un plancher en terre battue et une superficie inférieure à 2 400 pieds carrés.
 - e) Le paragraphe 9(1) est modifié par l'ajout de ce qui suit immédiatement après le terme « structure », à la troisième ligne :

« , autre qu'un bâtiment abandonné, »
 - f) Le paragraphe 9(2) est modifié par l'ajout de ce qui suit immédiatement après le terme « structure », à la troisième ligne :

« , autre qu'un bâtiment abandonné, »
 - g) Le paragraphe 9(3) est modifié par l'ajout de ce qui suit immédiatement après le terme « bâtiment », à la deuxième ligne :

« , autre qu'un bâtiment abandonné, »
 - h) Le paragraphe suivant est inséré en tant que paragraphe 18(4) :

18(4) Les redevances d'aménagement à l'égard du transport en commun, des routes et des services connexes prévues dans le Règlement n° 2017-XX seront indexées à compter du 1^{er} août 2017.

2. (1) Dans l'annexe B du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée), les lignes libellées « Transport en commun » et « Routes et services connexes », ainsi que les totaux respectifs dans les tableaux suivants, sont abrogés :
 - (i) le tableau « À l'intérieur de la Ceinture de verdure (secteur 1) », en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014, y compris la ligne « Total à l'intérieur de la Ceinture de verdure »;
 - (ii) le tableau « À l'extérieur de la Ceinture de verdure (secteur 2) », en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014, y compris la ligne « Total à l'extérieur de la Ceinture de verdure »;
 - (iii) le tableau « Zone rurale viabilisée (secteur 3) », en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014, y compris la ligne « Total de la zone rurale viabilisée »;
 - (iv) le tableau « Zone rurale non viabilisée (secteur 3) », en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014, y compris la ligne « Total de la zone rurale non viabilisée ».
- (2) Dans l'annexe C du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée), les lignes libellées « Transport en commun » et « Routes et services connexes », ainsi que le total dans le tableau suivant, sont abrogés :
 - (i) le tableau « À l'échelle de la ville », en vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014, y compris la ligne « Total ».
- (3) Le tableau suivant est ajouté à l'annexe B du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée), sous la rubrique « À l'intérieur de la Ceinture de verdure (secteur 1) », après le tableau « En vigueur au 1^{er} octobre 2014 » :

Autres redevances d'aménagement, en vigueur au 25 mai 2017

Catégorie de service	Maison unifamiliale ou jumelée (\$/unité)	Immeuble d'appartements, maison en rangée dos à dos et maison superposée en rangée (deux chambres et plus) (\$/unité)	Immeuble d'appartements (moins de deux chambres) (\$/unité)	Immeuble à logements multiples, maison en rangée et maison mobile (\$/unité)
----------------------	--	--	--	---

Secteur 1				
<p>À l'intérieur de la Ceinture de verdure</p> <p>Routes et services connexes</p> <p>Transport en commun</p>	<p>7 350 \$</p> <p>8 397 \$</p>	<p>4 330 \$</p> <p>4 575 \$</p>	<p>3 186 \$</p> <p>3 369 \$</p>	<p>5 755 \$</p> <p>6 335 \$</p>

- (4) Le tableau suivant est ajouté à l'annexe B du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée), sous la rubrique « À l'extérieur de la Ceinture de verdure (secteur 2) », après le tableau « En vigueur au 1^{er} octobre 2014 » :

Autres redevances d'aménagement, en vigueur au 25 mai 2017

Catégorie de service	Maison unifamiliale ou jumelée (\$/unité)	Immeuble d'appartements, maison en rangée dos à dos et maison superposée en rangée (deux chambres et plus) (\$/unité)	Immeuble d'appartements (moins de deux chambres) (\$/unité)	Immeuble à logements multiples, maison en rangée et maison mobile (\$/unité)
----------------------	--	--	--	---

Secteur 2				
À l'extérieur de la Ceinture de verdure				
Routes et services connexes	10 182 \$	5 381 \$	3 977 \$	7 661 \$
Transport en commun	8 397 \$	4 575 \$	3 369 \$	6 335 \$

- (5) Le tableau suivant est ajouté à l'annexe B du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée), sous la rubrique « Zone rurale viabilisée (secteur 3) », après le tableau « En vigueur au 1^{er} octobre 2014 » :

Autres redevances d'aménagement, en vigueur au 25 mai 2017

Catégorie de service	Maison unifamiliale ou jumelée (\$/unité)	Immeuble d'appartements, maison en rangée dos à dos et maison superposée en rangée (deux chambres et plus) (\$/unité)	Immeuble d'appartements (moins de deux chambres) (\$/unité)	Immeuble à logements multiples, maison en rangée et maison mobile (\$/unité)
----------------------	--	--	--	---

Secteur 3				
Zone rurale viabilisée				
Routes et services connexes	7 143 \$	4 099 \$	3 020 \$	4 645 \$
Transport en commun	8 397 \$	4 575 \$	3 369 \$	6 335 \$

- (6) Le tableau suivant est ajouté à l'annexe B du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée), sous la rubrique « Zone rurale non viabilisée (secteur 3) », après le tableau « En vigueur au 1^{er} octobre 2014 » :

Autres redevances d'aménagement, en vigueur au 25 mai 2017

Catégorie de service	Maison unifamiliale ou jumelée (\$/unité)	Immeuble d'appartements, maison en rangée dos à dos et maison superposée en rangée (deux chambres et plus) (\$/unité)	Immeuble d'appartements (moins de deux chambres) (\$/unité)	Immeuble à logements multiples, maison en rangée et maison mobile (\$/unité)
----------------------	--	--	--	---

Secteur 3				
Zone rurale non viabilisée				
Routes et services connexes	7 143 \$	4 099 \$	3 020 \$	4 645 \$
Transport en commun	8 397 \$	4 575 \$	3 369 \$	6 335 \$

- (7) Le tableau suivant est ajouté à l'annexe C du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée), sous la rubrique « À l'échelle de la ville », après le tableau « En vigueur au 1^{er} octobre 2014 » :

Autres redevances d'aménagement, en vigueur au 25 mai 2017

Catégorie de service	Utilisation non industrielle (\$/pi ²)	Utilisation industrielle (\$/pi ²)
----------------------	---	---

Secteurs 1, 2 et 3		
À l'échelle de la ville		
Routes et services connexes	7,79 \$	3,65 \$
Transport en commun	8,47 \$	3,32 \$

3. Le présent règlement entre en vigueur le 25 mai 2017.
4. Sous réserve des modifications apportées au présent règlement, toutes les dispositions du Règlement n° 2014-229 (dans sa version modifiée) demeurent en vigueur.

Sanctionné et adopté le 24 mai 2017.

Maire

Greffier municipal