



 **Watson
& Associates**
ECONOMISTS LTD.

**Étude du contexte des redevances
d'aménagement – zones de redevances de la
promenade Marriott, du boulevard Harrisville, du
chemin Shediac et de la modernisation de
l'égout collecteur du parc industriel de Moncton
Ville de Moncton**

Novembre 2023

Watson & Associates Economists Ltd.
905-272-3600
info@watsonecon.ca

Table des matières

Page

| | | |
|-----------|--|------------|
| 1. | Introduction..... | 1-1 |
| 1.1 | Objet du présent document..... | 1-1 |
| 1.2 | Synthèse du processus..... | 1-2 |
| 2. | Cadre stratégique et aperçu de la méthodologie..... | 2-1 |
| 2.1 | Cadre stratégique | 2-1 |
| 2.2 | Aperçu de la méthodologie | 2-6 |
| 2.2.1 | Déductions | 2-6 |
| 2.2.1.1 | Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants | 2-7 |
| 3. | Calculs des redevances d'aménagement – boulevard Harrisville | 3-1 |
| 3.1 | Zone d'aménagement..... | 3-1 |
| 3.2 | Infrastructure..... | 3-4 |
| 3.3 | Mode de récupération..... | 3-6 |
| 3.4 | Dépenses en immobilisations | 3-6 |
| 3.5 | Déductions..... | 3-7 |
| 3.5.1 | Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants | 3-7 |
| 3.5.2 | Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus | 3-7 |
| 3.5.3 | Réduction au titre des avantages postpériodiques | 3-8 |
| 3.5.4 | Avantages sectoriels plus vastes dans l'aménagement des infrastructures – artères | 3-8 |
| 3.6 | Zones d'aménagement | 3-9 |
| 3.7 | Calcul de redevances d'aménagement..... | 3-15 |
| 3.8 | Modèles de calculs des redevances | 3-17 |
| 4. | Calculs des redevances d'aménagement – promenade Marriott | 4-1 |
| 4.1 | Zone d'aménagement..... | 4-1 |



Table des matières (suite)

| | Page |
|-----------|--|
| 4.2 | Infrastructure..... 4-4 |
| 4.3 | Mode de récupération..... 4-6 |
| 4.4 | Dépenses en immobilisations 4-6 |
| 4.5 | Déductions..... 4-7 |
| 4.5.1 | Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants 4-7 |
| 4.5.2 | Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus 4-8 |
| 4.5.3 | Réduction au titre des avantages postpériodiques 4-8 |
| 4.6 | Zones d'aménagement 4-8 |
| 4.1 | Calcul de redevances d'aménagement..... 4-14 |
| 4.2 | Modèles de calculs des redevances 4-15 |
| 5. | Calculs des redevances d'aménagement – Zone de modernisation de l'égout collecteur de Développement industriel de Moncton 5-1 |
| 5.1 | Zone d'aménagement..... 5-1 |
| 5.2 | Infrastructure..... 5-4 |
| 5.3 | Mode de récupération..... 5-6 |
| 5.4 | Dépenses en immobilisations 5-6 |
| 5.5 | Déductions..... 5-6 |
| 5.5.1 | Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants 5-7 |
| 5.5.2 | Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus 5-7 |
| 5.5.3 | Réduction au titre des avantages postpériodiques 5-7 |
| 5.6 | Calcul de redevances d'aménagement..... 5-7 |
| 6. | Calculs des redevances d'aménagement – chemin Shediac..... 6-1 |
| 6.1 | Zone d'aménagement..... 6-1 |
| 6.2 | Infrastructure..... 6-4 |
| 6.3 | Mode de récupération..... 6-6 |
| 6.4 | Dépenses en immobilisations 6-6 |
| 6.5 | Déductions..... 6-7 |
| 6.5.1 | Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants 6-7 |
| 6.5.2 | Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus 6-7 |
| 6.5.3 | Réduction au titre des avantages postpériodiques 6-7 |
| 6.5.4 | Ensemble des avantages sectoriels de l'aménagement des infrastructures – artères 6-8 |
| 6.6 | Zone d'aménagement..... 6-9 |



Table des matières (suite)

| | Page |
|-----------|--|
| 6.1 | Calcul de redevances d'aménagement..... 6-14 |
| 6.2 | Modèles de calculs des redevances 6-15 |
| 7. | Principes des redevances d'aménagement, recommandations et règles de l'Arrêté concernant la redevance d'aménagement 6-1 |
| 7.1 | Introduction 6-1 |
| 7.2 | Perception des redevances d'aménagement..... 6-1 |
| 7.2.1 | Imposition et calendrier des redevances d'aménagement 6-1 |
| 7.3 | Structure de l'Arrêté municipal 6-2 |



Chapitre 1

Introduction



1. Introduction

1.1 Objet du présent document

D'un océan à l'autre, de nombreuses municipalités tâchent de récupérer le coût des infrastructures liées à la croissance en imposant des frais d'immobilisations. Qu'elles s'appellent des redevances d'aménagement (RA), des droits d'aménagement, des droits hors site ou des droits hors chantier, ces redevances visent toutes à récupérer les dépenses en immobilisations liées à l'aménagement des infrastructures de croissance. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a adopté la nouvelle *Loi de 2017 sur l'urbanisme* (la loi, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018), qui permet désormais aux municipalités de mettre en œuvre les RA.

Avant d'adopter la nouvelle loi, la Ville récupérait certaines dépenses d'infrastructures auprès des propriétaires fonciers aménageurs par le truchement des frais d'immobilisations dans le cadre des zones de redevances de lotissement en vertu de l'Arrêté concernant le lotissement (accords de lotissement) et des accords d'aménagement dans le cadre du processus de rezonage. Bien qu'il y ait des dispositions transitoires pour les zones de redevances de lotissement existantes, les pouvoirs législatifs permettant à la municipalité de mettre en œuvre les nouvelles zones de redevances sont désormais prévus dans la section G (Arrêté concernant la redevance d'aménagement) de la loi.

Cette étude du contexte se fonde sur les consultations menées auprès de l'Administration de la Ville et des intervenants dans la localité. Nous l'avons préparée en nous en remettant au Cadre des principes (adopté par le Conseil municipal le 20 janvier 2020 et modifié le 19 juillet 2021¹).

Cette étude a été préparée pour permettre de calculer les redevances d'aménagement (RA) dans les zones d'aménagement suivantes :

- secteur du boulevard Harrisville;
- secteur de la promenade Marriott;

¹ Note : Nous proposons d'apporter, pour 2023, des mises au point au Cadre des principes. Il en est question plus loin, dans la section 2.1 de ce rapport.



- modernisation de l'égout collecteur de Développement industriel de Moncton;
- secteur du chemin Shediac.

Une analyse des exigences relatives aux quatre zones d'aménagement et aux infrastructures connexes, les calculs détaillés et les RA calculées sont reproduits dans les sections 3 à 6.

1.2 Synthèse du processus

Les modifications apportées à l'Arrêté concernant la redevance d'aménagement sont assujetties au même processus législatif provincial que celui en vertu duquel l'Arrêté est entré en vigueur à l'origine. Ce processus est décrit dans ses grandes lignes dans le *Règlement sur les redevances d'aménagement — Loi sur l'urbanisme* et dans la section G de la *Loi sur l'urbanisme*. Le paragraphe 5(2) du *Règlement* oblige le conseil du gouvernement local à « a) établi[r] la redevance d'aménagement de façon juste et équitable » et à « b) consulte[r] de bonne foi les parties prenantes ». Conformément aux paragraphes 93(1) et 93(2) et à l'alinéa 112(1)a) de la loi, les modifications à apporter à l'Arrêté concernant la redevance d'aménagement obligent à diffuser un avis public, à tenir une audience publique, à demander l'approbation du ministère et doivent être enregistrées au bureau du registre foncier. Nous résumons ce processus ci-après dans la figure 1-1 (Ville de Moncton – Processus pour l'établissement des zones de redevance).

Figure 1-1
Processus pour l'établissement des zones de redevance

| Processus d'établissement des redevances d'aménagement | Dates clés |
|--|---|
| Discussions initiales avec le personnel et premiers commentaires | De mars 2022 à mai 2023 |
| Réunions avec les propriétaires fonciers | Les 21 et 22 novembre 2022 et 28 septembre 2023 |
| Présentation de l'Arrêté/première lecture (séance publique) | Le 16 octobre 2023 |
| Avis public officiel sur l'Arrêté | Le 17 octobre 2023 |



| | |
|--|---------------------|
| Réunion du Comité consultatif d'urbanisme pour la recommandation portant sur l'Arrêté (avis) | Le 25 octobre 2023 |
| Audience publique/deuxième et troisième lectures (séance publique) | Le 20 novembre 2023 |
| Approbation ministérielle de l'Arrêté | à déterminer |
| Enregistrement de l'Arrêté | à déterminer |



Chapitre 2

Cadre stratégique et aperçu de la méthodologie



2. Cadre stratégique et aperçu de la méthodologie

2.1 Cadre stratégique

Le Cadre stratégique initial a été mis au point pour définir la ligne de conduite à adopter dans le calcul des RA d'après les changements apportés aux lois par le gouvernement provincial en 2018. D'après les discussions qui ont eu lieu avec le personnel, on a apporté un certain nombre de mises au point pour les zones de redevances actuelles et projetées. Voici en quoi consistent les changements proposés.

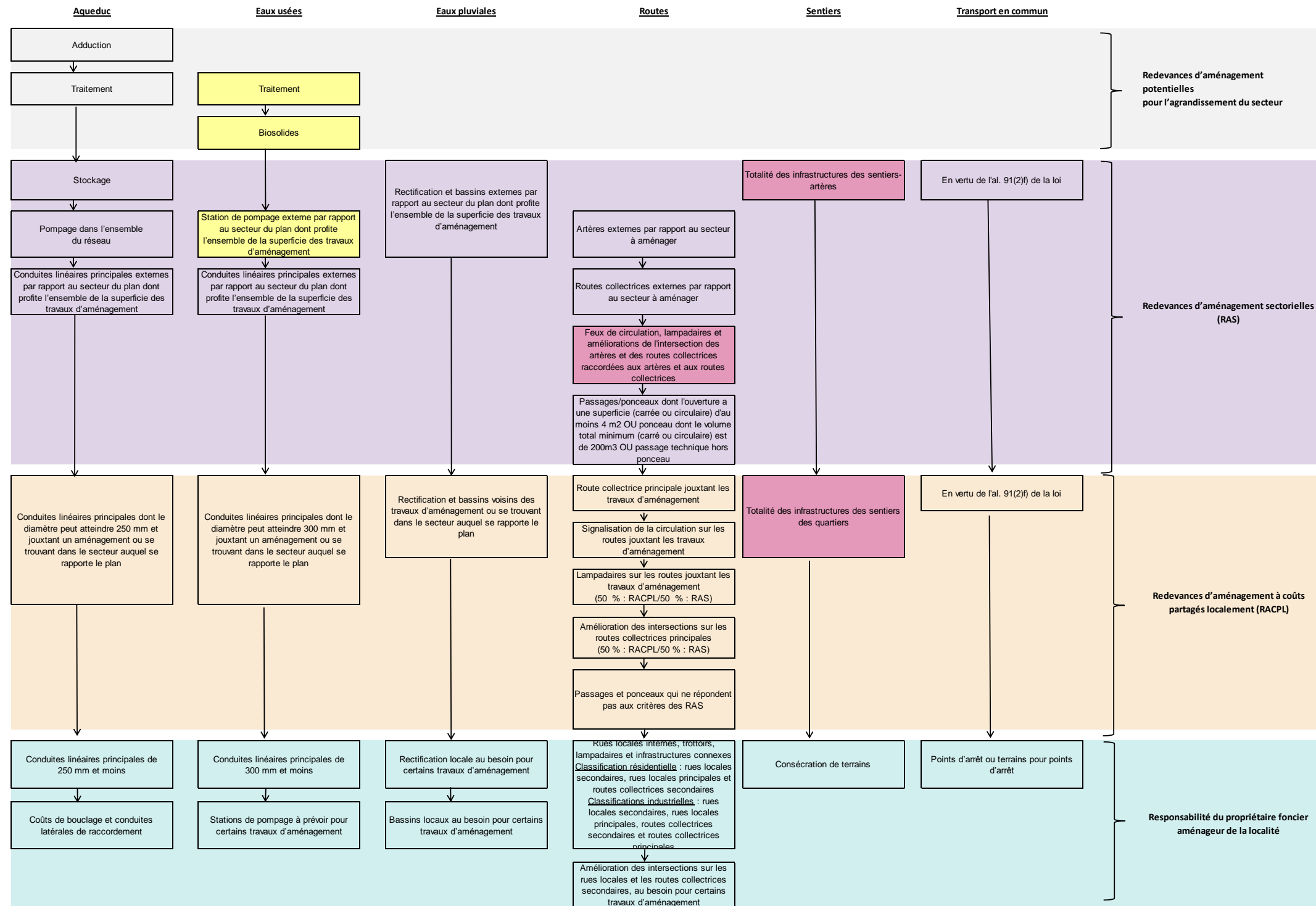
- prise en compte des infrastructures du transport actif dans le cadre de la définition des dépenses en immobilisations pour les routes (cf. la page 3-8 du Cadre des principes en date du 19 juillet 2021 pour prendre connaissance de la définition des coûts recevables potentiels pour les routes);
- aménagement des sentiers des artères dont les frais doivent être récupérés grâce aux RAS et des sentiers des quartiers dont les frais doivent être récupérés grâce aux RA dans le cadre du partage des frais locaux (Note : Dans la version précédente du Cadre des principes, les frais des deux types de sentiers étaient récupérés grâce aux RA dans le cadre du partage des frais locaux);
- amélioration des intersections des artères et des routes collectrices en aménageant des artères ou des routes collectrices à l'extérieur des zones d'aménagement dont les frais doivent être récupérés grâce aux RAS;
- mesures adoptées pour encourager le versement annuel dans les accords de report des RA.

Nous reproduisons à titre d'information, dans la figure 2-1 (Schéma de la hiérarchie des services locaux proposée) le Cadre des principes proposé.



Figure 2-1
Schéma de la hiérarchie des services locaux proposée

Exemple : Affectations de services compris dans les redevances d'infrastructures



À l'heure actuelle, il s'agit de la responsabilité de la Commission des eaux usées TransAqua; il n'est pas prévu d'inclure ces travaux à l'heure actuelle.
Révisions que nous suggérons d'apporter au Cadre des principes.



Tableau 2-1
Hiérarchie des services locaux proposée

| Services | Immobilisations | Mode de récupération |
|---|---|--|
| Responsabilité du propriétaire foncier aménageur local | | |
| Aqueduc | <p>Conduites linéaires principales de 250 mm ou moins : dans les cas nécessaires pour certains travaux d'aménagement (remarque : la taille minimum des tuyaux pourrait être supérieure si elle est expressément nécessaire pour un projet d'aménagement en particulier); responsabilité du promoteur.</p> <p>Coûts de bouclage : responsabilité du promoteur.</p> <p>Conduites latérales de raccordement : conduites latérales de raccordement; responsabilité du promoteur.</p> | Le promoteur doit construire et fournir les infrastructures. |
| Eaux usées | <p>Conduites linéaires principales de 300 mm ou moins : dans les cas nécessaires pour certains travaux d'aménagement (remarque : la taille minimum des tuyaux pourrait être supérieure si elle est expressément nécessaire pour un projet d'aménagement en particulier); responsabilité du promoteur.</p> <p>Postes de pompage : si ces postes sont nécessaires pour certains travaux d'aménagement; responsabilité du promoteur</p> | |
| Eaux pluviales | <p>Rectifications : si elles sont nécessaires pour certains projets d'aménagement; responsabilité du promoteur.</p> <p>Bassins de gestion des eaux pluviales : si ces bassins sont nécessaires pour certains travaux d'aménagement; responsabilité du promoteur.</p> | |
| Routes | <p>Routes internes des projets d'aménagement résidentiels : (classification selon la Table de la classification des rues des Procédures, normes et lignes directrices relatives aux lotissements de la Ville de Moncton) rues locales secondaires, rues locales principales et routes collectrices mineures; tronçons de la route traversant le terrain appartenant à la Ville et servant de terrain d'utilité publique (TUP) dans le cadre du processus d'approbation du lotissement; responsabilité du promoteur.</p> <p>Routes internes des projets d'aménagement industriels : (classification selon la Table de classification des rues des Procédures, normes et lignes directrices relatives au lotissement de la Ville de Moncton) rues locales secondaires, rues locales principales et routes collectrices mineures, en plus des routes collectrices principales; tronçons de la route traversant le terrain appartenant à la Ville et servant de terrain d'utilité publique (TUP) dans le cadre du processus d'approbation du lotissement; responsabilité du promoteur.</p> <p>Amélioration des intersections – routes locales et routes collectrices secondaires : si on en a besoin pour certains projets d'aménagement; responsabilité du promoteur.</p> | |
| Sentiers | <p>Terrains pour des sentiers : le promoteur doit fournir le terrain d'intérêt public et peut être tenu de le terrasser avant de le consacrer à l'aménagement de sentiers.</p> <p>Infrastructure des sentiers : dans certains cas, le promoteur peut construire l'infrastructure et les sentiers et aurait droit à un crédit sur les RACPL.</p> | |
| Transport en commun | <p>Points d'arrêt : si les travaux d'aménagement portent sur un nouveau secteur d'aménagement donnant sur un circuit de transport en commun existant ou planifié; responsabilité du promoteur. S'il s'agit de réaménager un secteur d'aménagement existant donnant sur un circuit de transport en commun existant; le promoteur doit fournir le terrain nécessaire aux points d'arrêt.</p> | |



| Services | Immobilisations | Mode de récupération |
|---|---|---|
| Redevances d'aménagement à coûts partagés localement | | |
| Aqueduc | Conduites linéaires principales pouvant atteindre 250 mm et jouxtant un projet d'aménagement ou se trouvant dans le secteur auquel se rapporte le plan : s'il faut prévoir des conduites de 250 mm ou moins, le coût est compris dans les RACPL. Tous les coûts de surdimensionnement sont compris dans les RAS. | Redevances d'aménagement calculées d'après la superficie de façade des propriétés qui profitent des infrastructures. Tous les coûts de surdimensionnement dans les autres secteurs sont calculés d'après la superficie du terrain et sont perçus sous la forme d'une RAS (sauf les bassins d'eaux pluviales). |
| Eaux usées | Conduites linéaires principales pouvant atteindre 300 mm et jouxtant un projet d'aménagement ou se trouvant dans le secteur auquel se rapporte le plan : s'il faut prévoir des conduites de 300 mm ou moins, le coût est compris dans les RACPL. Tous les coûts de surdimensionnement sont compris dans les RAS. | |
| Eaux pluviales | Rectification voisine du projet d'aménagement ou se trouvant dans le secteur auquel se rapporte le plan : coûts compris dans les RACPL Bassins de gestion des eaux pluviales voisins du projet d'aménagement ou se trouvant dans le secteur auquel se rapporte le plan : coûts à inclure dans les RACPL d'après le débit (superficie du terrain) multiplié par le coefficient de ruissellement | |
| Routes | Routes donnant sur un projet d'aménagement résidentiel et jouxtant ce projet : (classification selon la Table de la classification des rues des Procédures, normes et lignes directrices relatives aux lotissements de la Ville de Moncton) route collectrice; tronçons de la route traversant le terrain appartenant à la Ville et servant de terrain d'utilité publique (TUP) dans le cadre du processus d'approbation du lotissement, dont le coût total doit être partagé proportionnellement entre les propriétaires fonciers bénéficiaires d'après la façade des terrains jouxtant les tronçons qui ne font pas partie du TUP; tenir compte du coût dans les RACPL. Lampadaires sur les routes donnant sur un projet d'aménagement et jouxtant ce projet : 50 % des coûts sont compris dans les RACPL et 50 % font partie des RAS. Amélioration des intersections – routes collectrices principales : 50 % des coûts sont compris dans les RACPL et 50 % font partie des RAS. Passages et ponceaux : si les passages et les ponceaux ne répondent pas aux critères pour être inclus dans les RAS, il faut alors en tenir compte dans les RACPL | |
| Sentiers | Infrastructure des sentiers : tous les sentiers des quartiers sont compris dans les RACPL. | |
| Transport en commun | Installations de transport en commun conformément à l'alinéa 91(2)f) de la loi | |



| Services | Immobilisations | Mode de récupération |
|--|--|--|
| Redevances d'aménagement sectorielles (RAS) | | |
| Aqueduc | Conduites linéaires principales externes par rapport aux secteurs du plan qui profitent d'une plus vaste superficie d'aménagement et conduites principales de plus de 250 mm : à inclure dans les RAS. | Redevances d'aménagement calculées d'après la superficie du terrain (sauf les bassins de gestion des eaux pluviales) |
| Eaux usées | Conduites linéaires principales externes par rapport aux secteurs du plan qui profitent d'une plus vaste superficie d'aménagement et conduites principales de plus de 300 mm : à inclure dans les RAS. Postes de pompage externes par rapport aux secteurs du plan qui profitent d'une plus grande superficie d'aménagement : à inclure dans les RAS. | |
| Eaux pluviales | Canalisation externe par rapport aux secteurs du plan qui profitent d'une plus grande superficie d'aménagement : à inclure dans les RAS. Bassins de gestion des eaux pluviales externes par rapport aux secteurs du plan qui profitent d'une plus grande superficie d'aménagement : à inclure dans les RAS d'après le débit (superficie du terrain) multiplié par le coefficient de ruissellement. | |
| Routes | Routes externes par rapport au projet d'aménagement : (classification selon la Table de la classification des rues des Procédures, normes et lignes directrices) à inclure dans les RAS. Feux de signalisation, lampadaires* et améliorations apportées aux intersections sur les artères et les routes collectrices reliées à des artères : à inclure dans les RAS. Passages et ponceaux : Passages et ponceaux dont la surface minimum de l'orifice (carrée ou circulaire) est de 4 mètres carrés OU volume total minimum des ponceaux (carrés ou circulaires) de 200 mètres cubes OU passage technique distinct du ponceau – à inclure dans les RAS. | |
| Sentiers | Infrastructure des sentiers : tous les sentiers des artères sont compris dans les RACPL. | |
| Transport en commun | Installations de transport en commun conformément à l'alinéa 91(2)f) de la loi | |

*Remarque : La perception des redevances d'aménagement pour l'infrastructure des lampadaires sera limitée aux coûts se rapportant à l'équipement et qui ne sont pas remboursables par Énergie NB. Conformément aux Procédures, normes et lignes directrices relatives aux lotissements de la Ville de Moncton, il s'agit par exemple des lampadaires décoratifs qui ne sont pas loués à la Ville par Énergie NB.



2.2 Aperçu de la méthodologie

Les sections 3 à 6 portent sur la méthodologie et sur les calculs détaillés des RA pour les quatre zones de redevances. Les calculs reproduits dans ces pages se fondent sur le Cadre des principes conformément à la sous-section 2.1 de cette étude du contexte, dont les modifications que l'on propose d'apporter au Cadre des principes. Puisque les travaux d'infrastructures à réaliser dans chacune des zones de redevances apportent généralement des avantages à une zone plus vaste, les coûts liés à l'ensemble des ouvrages doivent être récupérés grâce aux RAS (dont il est question dans les sections suivantes). Pour la plupart des zones de redevances, les RA sont calculées d'après la superficie des propriétés bénéficiaires, en plus d'être pondérées pour tenir compte des considérations de densité selon les modalités du paragraphe 5(2) de l'Arrêté sur la redevance d'aménagement et conformément aux précisions notées dans la sous-section 2.1 de cette étude du contexte. Remarque : Fait exception à la méthodologie ci-dessus, le calcul de la zone de modernisation de l'égout collecteur de Développement industriel de Moncton, dans laquelle les coûts sont récupérés en fonction de la proportion du débit émanant des propriétés bénéficiaires. Il en est question dans la section 5.

2.2.1 Déductions

La sous-section 4.7 du Cadre stratégique décrit dans leurs grandes lignes les déductions à prévoir en raison des travaux supplémentaires à consacrer à la viabilisation. En voici les avantages potentiels :

- avantages apportés dans le cadre des travaux d'aménagement existants;
- subventions, subsides et autres contributions prévus;
- avantages apportés à la croissance hors de l'horizon prévisionnel (avantages postpériodiques).

Il faut noter que les déductions précises apportées pour chacune des quatre zones de redevances font l'objet des sections correspondantes de ce rapport; le lecteur trouvera toutefois ci-après une description générale de chacune de ces déductions.



2.2.1.1 Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants

Cette étape consiste à réduire encore les coûts des besoins dans la mesure dans laquelle l'augmentation des services de viabilisation apporte des avantages aux aménagements existants. Par exemple, les conduites sanitaires et d'aqueduc et l'infrastructure de drainage sont fortement localisées dans les secteurs de croissance et peuvent facilement être réparties à cet égard.

Dans les cas où les aménagements existants sont dotés d'un niveau de service adapté qui n'augmentera pas considérablement en raison de l'accroissement des services, il ne semble pas y avoir d'avantages. Par exemple, dans les cas où les installations existantes agrandies reproduisent simplement les services offerts aux résidents actuels, les avantages seront par conséquent très limités ou nuls. Cependant, dans les cas où il faut résoudre un problème de service existant évident, il faudra pratiquer une déduction en conséquence.

2.2.1.2 Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus

Cette étape consiste à réduire les dépenses en immobilisations en tenant compte des subventions de dépenses en immobilisations, des subsides et des autres contributions (dont les contributions directes que doivent verser les promoteurs en vertu des principes sur la viabilisation locale) que verse ou que devrait verser le Conseil municipal. En outre, on tiendrait également compte de cette réduction conformément aux différentes règles, dont l'attribution entre la part liée aux nouveaux aménagements par rapport aux aménagements existants. Autrement dit, certaines subventions et contributions pourraient ne pas s'appliquer expressément à la croissance, ni aux cas dans lesquels le Conseil vise à mobiliser le financement nécessaire afin de compenser les répercussions sur les taxes foncières.

2.2.1.3 Réduction au titre des avantages postpériodiques

En règle générale, puisque le coût des travaux est réparti parmi les propriétaires fonciers de la zone de RA, la période prévue pour les travaux d'aménagement n'est pas pertinente, et rien n'est déduit au titre des avantages postérieurs à cette période. (Note : Fait exception à cette règle, la redevance calculée pour le secteur du boulevard Harrisville : dans ce cas, nous avons appliqué dans le calcul une déduction postérieure



à la période d'aménagement. Veuillez consulter la section 3.5.3 pour obtenir de plus amples renseignements.)



Chapitre 3

Calculs des redevances d'aménagement – boulevard Harrisville



3. Calculs des redevances d'aménagement – boulevard Harrisville

3.1 Zone d'aménagement

Pour permettre de réaliser les travaux d'aménagement dans la zone du projet, la Ville a constaté qu'il fallait refaire la chaussée du boulevard Harrisville. L'aire de l'étude correspond à une vaste zone du territoire de la Ville au sud et à l'ouest de la route Transcanadienne, au nord de l'Autoroute des anciens combattants et à l'est de la promenade Elmwood (cf. la figure 3-1 : Zone de redevances d'aménagement du boulevard Harrisville).

Les terrains sont constitués d'un ensemble de zones aménagées résidentielles et non résidentielles existantes, en plus des zones d'aménagement. Les terrains à aménager et les terrains bâtis existants qui constituent la zone de redevances d'aménagement du boulevard Harrisville sont délimités dans la figure 3-2 (Terrains bâtis et terrains à aménager du boulevard Harrisville). Veuillez noter que les terrains à aménager représentent une superficie d'environ 1 246 acres de la superficie totale, alors que les terrains bâtis existants s'étendent sur une superficie d'environ 1 470 acres (en tenant compte des routes existantes dans le secteur). Le lecteur trouvera dans la section suivante l'analyse détaillée des besoins en infrastructures.



Figure 3-1
Zone de redevances d'aménagement du boulevard Harrisville

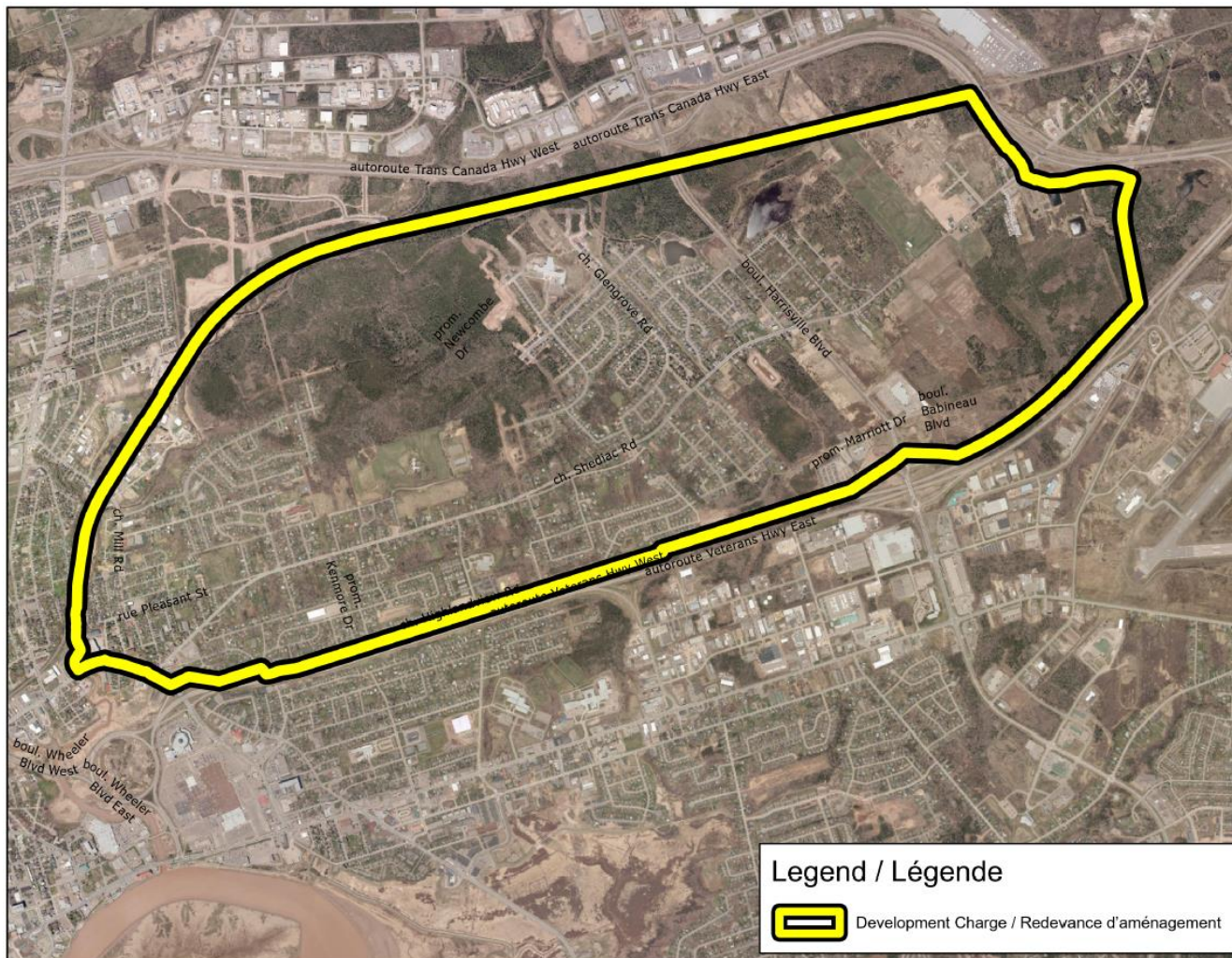
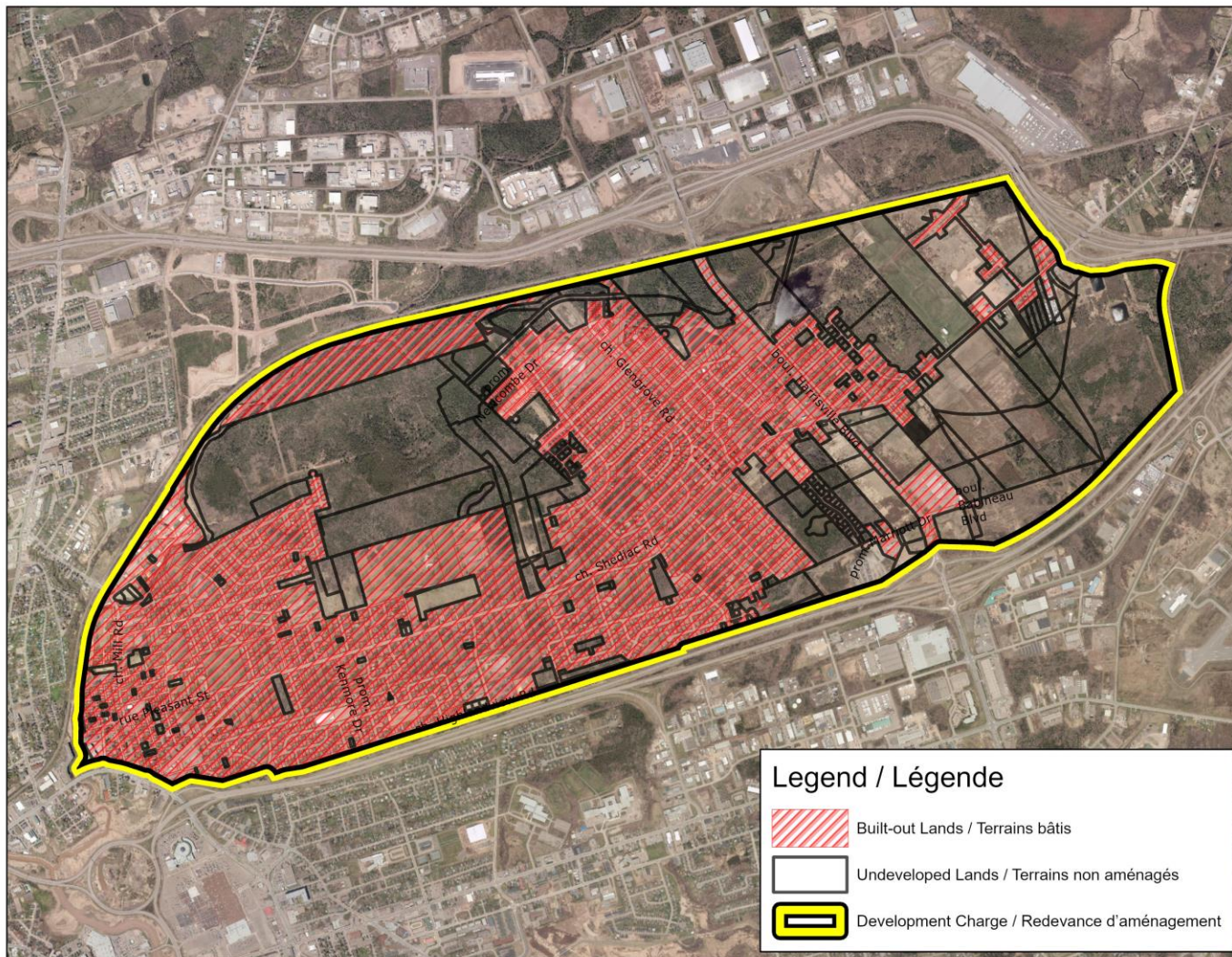




Figure 3-2
Terrains bâtis et terrains à aménager du boulevard Harrisville





3.2 Infrastructure

La Ville a défini un projet de modernisation des routes à réaliser pour l'aménagement de la zone de planification. Ces travaux permettront d'ajouter deux voies de circulation de transit dans chaque sens sur le boulevard Harrisville. Il faudra aussi élargir la route pour en faire une section transversale de six voies de circulation aux intersections du chemin Shediac et de la promenade Marriott. Il faudra prévoir deux intersections à feux en plus du sentier de déplacement polyvalent et de transport actif du côté ouest du boulevard Harrisville. En outre, il faudra aménager un nouveau bassin d'eaux pluviales pour recueillir les eaux de ruissellement supplémentaires en raison de l'élargissement de la chaussée. Dans l'ensemble, on estime ces travaux à 11,7 millions de dollars (en dollars de 2023), comme l'indique le tableau 3-1 (Infrastructures nécessaires – zone de redevances d'aménagement du boulevard Harrisville). Nous faisons également état de ces travaux dans la figure 3-3 (Infrastructures routières du boulevard Harrisville).

Tableau 3-1
Infrastructures nécessaires – zone de redevances d'aménagement du boulevard Harrisville

| Projet d'infrastructure | Description | Coût (dont la TVH) \$ 2023 |
|-------------------------|---|-------------------------------|
| Boulevard Harrisville | Élargissement/modernisation de la route. Deux intersections à feux. Sentier polyvalent et trottoir. Gestion des eaux pluviales de la route comprise dans le coût. | 11,700,000 |



Figure 3-3
Infrastructures routières du boulevard Harrisville





3.3 Mode de récupération

D'après le Cadre des principes de la sous-section 2.1 de ce document, nous proposons de récupérer, grâce à une RAS, les coûts des infrastructures à inclure dans cette zone de redevances, puisqu'il s'agit de l'amélioration d'une artère.

Tableau 3-2
Infrastructures nécessaires – Mode de récupération

| Projet d'infrastructure | Description | Mode de récupération |
|-------------------------|---|----------------------|
| Boulevard Harrisville | Élargissement/modernisation de la route. Deux intersections à feux. Sentier polyvalent et trottoir. Gestion des eaux pluviales de la route comprise dans le coût. | RAS |

3.4 Dépenses en immobilisations

Pour pouvoir aménager le secteur, la Ville a calculé les dépenses en immobilisations à engager afin d'assurer les services augmentés. Ces dépenses se rapportent au transport (routes) exclusivement. La sous-section 3.4 du Cadre stratégique fait état des dépenses en immobilisations admissibles qui peuvent faire partie de chaque service; la sous-section 2.1 porte sur la hiérarchie du Cadre stratégique.

Les infrastructures à aménager selon les modalités indiquées ci-dessus devraient coûter 11,7 millions de dollars, somme qui sera récupérée auprès des propriétaires fonciers des bénéficiaires en appliquant une RAS. Le tableau 3-3 (Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance) fait la synthèse des coûts des infrastructures et de la méthode de récupération grâce aux RA.

Tableau 3-3
Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance

| Projet | Service | Méthode de récupération des RA | Estimation des dépenses brutes en immobilisations (\$ 2023) |
|-----------------------|-----------|--------------------------------|---|
| Boulevard Harrisville | Transport | RAS | 11,700,000 |



3.5 Déductions

La sous-section 4.7 du Cadre stratégique décrit dans leurs grandes lignes les déductions à prévoir en raison des travaux supplémentaires à consacrer à la viabilisation. En voici les avantages potentiels :

- avantages apportés dans le cadre des travaux d'aménagement existants;
- subventions, subsides et autres contributions prévus;
- avantages apportés à la croissance hors de l'horizon prévisionnel (avantages postpériodiques).

En outre, nous avons calculé une déduction se rapportant aux retombées régionales de l'aménagement des infrastructures pour les artères.

Nous analysons plus en détail, ci-après, ces déductions.

3.5.1 Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants

Les nouvelles infrastructures destinées à viabiliser la zone de redevances apportent des avantages à toutes les propriétés de cette zone. C'est pourquoi il faut affecter une partie des coûts aux propriétés déjà aménagées. Pour calculer la part des coûts des services qui profitent aux aménagements existants, nous avons tenu compte, dans les calculs, des secteurs aménagés dans l'ensemble de la zone de redevances du boulevard Harrisville (ce qui correspond aux secteurs hachurés en rouge dans le graphique « Terrains bâtis et terrains à aménager du boulevard Harrisville »). La part des coûts attribuable à ces secteurs doit être financée par la Ville en faisant appel à des sources de financement distinctes des RA (soit les réserves existantes).

3.5.2 Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus

On ne s'attend pas à percevoir de subventions pour ces projets. En outre, tous les ouvrages réputés faire partie de la viabilisation locale en vertu du Cadre stratégique ont été exclus dans les calculs. C'est pourquoi il n'y a pas de déduction à comptabiliser.



3.5.3 Réduction au titre des avantages postpériodiques

Nous avons compté une déduction pour tenir compte des terrains qui devraient être aménagés au-delà de la période d'aménagement prévue. Ces « terrains correspondant à des avantages postpériodiques » sont exclus du calcul des RA, en plus des coûts correspondants. La Ville doit décaisser ces coûts jusqu'à ce que les terrains soient aménagés. Le propriétaire foncier aménageur devrait payer la RA applicable, et la Ville peut ensuite récupérer ces coûts liés à la croissance.

3.5.4 Avantages sectoriels plus vastes dans l'aménagement des infrastructures – artères

Cette déduction se rapporte à la tranche des dépenses en immobilisations qui produirait des retombées sur l'ensemble du secteur, hormis le secteur défini pour les RA dans l'expansion et la création des artères. Puisque les artères assurent un niveau de service dans les secteurs qui débordent le périmètre de la zone de RA définie, on peut attribuer une quote-part des coûts des améliorations constatées à l'ensemble du secteur. On peut ainsi réduire les dépenses en immobilisations consacrées aux terrains bénéficiaires et existants recensés dans la zone de redevances définie.

Même si l'on considère que cet avantage dans l'ensemble du secteur est en partie lié à la croissance, ces types de RA pour l'agrandissement des secteurs n'existent pas actuellement. Il faut noter que Moncton a effectivement, en vertu de la loi, le pouvoir d'imposer des RA pour l'agrandissement des zones (sur tout son territoire) et qu'elle pourrait récupérer les coûts de l'ensemble du secteur éventuellement, selon les directives du Conseil municipal.

La Ville et le Conseil municipal peuvent préparer des dénombrements et des estimations de la circulation pour déterminer la quote-part de l'ensemble du secteur au titre de l'utilisation prévue des artères. La quote-part ainsi calculée serait attribuée à la Ville au titre des coûts des avantages de l'ensemble des secteurs (ou des redevances d'aménagement potentielles pour l'ensemble des secteurs). Les calculs des RA tiendront alors compte de la quote-part des dépenses en immobilisations pour chacun des secteurs suivants :

- les terrains à aménager dans les zones de redevances (financés par les propriétaires fonciers aménageurs grâce aux RAS);



- les travaux d'aménagement existants dans la zone de redevances (financés par la Ville);
- l'ensemble de la zone bénéficiaire des infrastructures des artères (financées par la Ville ou grâce à des redevances d'aménagement potentielles pour l'ensemble du secteur).

3.6 Zones d'aménagement

La superficie des terrains aménageables totalise environ 1 246 acres; les terrains bâtis existants s'étendent sur une superficie totale de l'ordre de 1 470 acres et comprennent à la fois des aménagements résidentiels et non résidentiels, en plus des routes existantes dans la zone d'aménagement. La zone bénéficiaire totale s'étend sur une superficie de 2 716 acres.

En règle générale, pour les secteurs plus denses, on applique une plus large part des coûts dans la zone de redevances. Nous avons réparti chaque propriété de la zone de redevances dans les composants du zonage qui constituent la superficie totale. Le tableau 3-4 (Superficie totale par zonage) fait état de cette répartition, et la figure 3-4 [Boulevard Harrisville – redevances d'aménagement sectorielles (RAS)] comprend la carte du zonage de ce secteur.

Afin d'appliquer un coefficient de pondération à chacune des catégories du zonage, nous avons tenu compte de la densité des travaux d'aménagement, ainsi que du nombre de déplacements que chaque aménagement devrait générer. En règle générale, les cibles de densité résidentielle pour chaque type de zonage sont exprimées en « unités par acre », et les cibles non résidentielles sont exprimées à raison de « 1 000 pi² par acre ». Le personnel de la Ville a estimé des hypothèses de densité. Pour les zones déjà bâties, nous avons calculé la densité d'après les unités réelles par acre ou en fonction de la superficie en pi² par acre. Nous avons ensuite multiplié ces densités par les taux de production des déplacements prévus dans la version la plus récente du Trip Generation Manual de l'Institute of Transportation Engineers. Le résultat de ce calcul correspond au coefficient de pondération de chacun des types de zonage. Ces calculs sont reproduits dans le tableau 3-5 (Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS).

Nous avons ensuite multiplié les coefficients des catégories de zonage par chacun des chiffres de superficie des terrains du tableau 3-4 (Superficie totale par zonage) afin de



calculer la superficie foncière pondérée à utiliser dans le calcul des RAS. Ces calculs définitifs sont reproduits dans le tableau 3-6 (Superficie totale pondérée par zonage, rajustée en fonction de la pondération de la production des déplacements).



Figure 3-1
Boulevard Harrisville – redevances d'aménagement sectorielles (RAS)

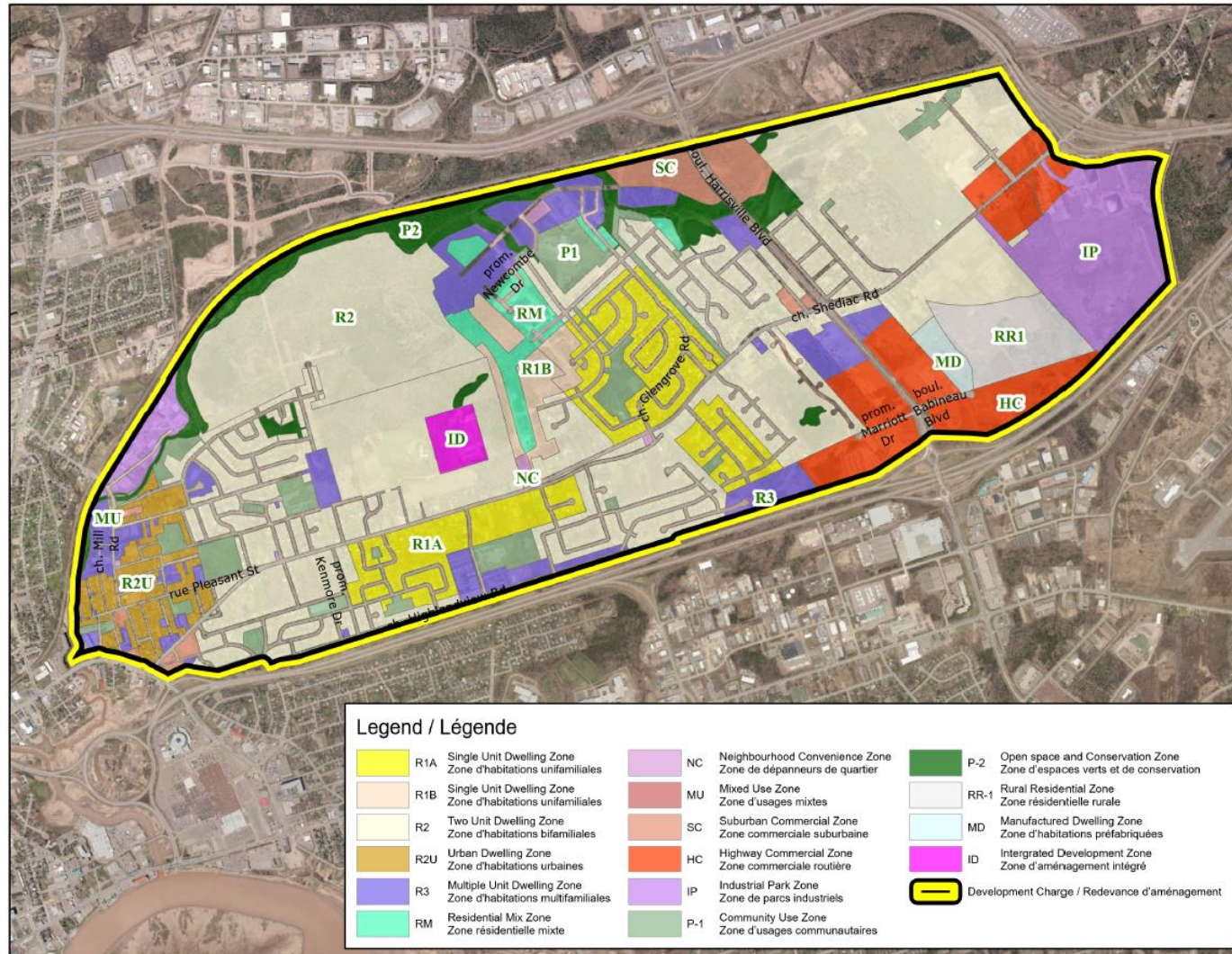




Tableau 3-4
Superficie totale par zonage

| Superficie selon le zonage | Superficie totale (acres) |
|---|---------------------------|
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 2,18 |
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 40,98 |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 582,51 |
| Zone d'habitations urbaines (R2U) | 4,79 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 110,46 |
| Zone résidentielle mixte (RM) | 38,83 |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | 64,72 |
| Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 5,35 |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 48,71 |
| Zone commerciale routière (HC) | 145,93 |
| Zone de parcs industriels (IP) | 152,55 |
| Zone d'usages communautaires (P-1) | 1,71 |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 33,90 |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | 13,95 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 175,83 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 1,86 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 532,58 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations urbaines (R2U) | 61,23 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 72,43 |
| Zones aménagées – Zone résidentielle mixte (RM) | 11,38 |
| Zones aménagées – Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 1,08 |
| Zones aménagées – Zone d'usages mixtes (MU) | 0,50 |
| Zones aménagées – Zone commerciale suburbaine (SC) | 15,54 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 29,86 |
| Zones aménagées – Zone de parcs industriels (IP) | 30,22 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 117,97 |
| Zones aménagées – Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 107,28 |
| Zones aménagées – Zone d'aménagement intégré (ID) | 19,99 |
| Zones aménagées – Routes | 292,04 |
| Total | 2 716,37 |

Note : Les catégories de zonage sont établies d'après l'Arrêté de zonage de la Ville de Moncton.



Tableau 3-5
Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS

| Zonage | Superficie totale (acres) | Coefficient de pondération des RAS | Superficie pondérée |
|---|---------------------------|------------------------------------|---------------------|
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 2,18 | 3,11 | 6,78 |
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 40,98 | 3,11 | 127,36 |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 582,51 | 5,18 | 3 017,42 |
| Zone d'habitations urbaines (R2U) | 4,79 | 6,22 | 29,75 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 110,46 | 11,78 | 1 300,99 |
| Zone résidentielle mixte (RM) | 38,83 | 7,77 | 301,71 |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | 64,72 | 0,52 | 33,53 |
| Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 5,35 | 8,59 | 46,00 |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 48,71 | 5,63 | 274,10 |
| Zone commerciale routière (HC) | 145,93 | 5,63 | 274,10 |
| Zone de parcs industriels (IP) | 152,55 | 1,60 | 232,94 |
| Zone d'usages communautaires (P-1) | 1,71 | - | - |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 33,90 | - | - |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | 13,95 | 3,70 | 125,35 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 175,83 | 1,62 | 22,56 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 1,86 | 1,67 | 293,83 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 532,58 | 1,84 | 3,43 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations urbaines (R2U) | 61,23 | 4,04 | 2 153,76 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 72,43 | 4,29 | 262,60 |
| Zones aménagées – Zone résidentielle mixte (RM) | 11,38 | 4,92 | 356,15 |
| Zones aménagées – Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 1,08 | 4,10 | 46,69 |
| Zones aménagées – Zone d'usages mixtes (MU) | 0,50 | 2,64 | 2,84 |
| Zones aménagées – Zone commerciale suburbaine (SC) | 15,54 | 4,41 | 2,19 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 29,86 | 2,27 | 35,26 |
| Zones aménagées – Zone de parcs industriels (IP) | 30,22 | 0,35 | 10,43 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 117,97 | - | - |
| Zones aménagées – Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 107,28 | - | - |
| Zones aménagées – Zone d'aménagement intégré (ID) | 19,99 | - | - |
| Zones aménagées – Routes | 292,04 | - | - |
| Total | 2 716,37 | | 8 959,79 |

Note : 1 : La densité des zones aménagées est calculée d'après les estimations les plus justes. La densité des zones bâties est calculée d'après le nombre réel de logements par acre ou le nombre de pieds carrés par acre. 2 : D'après le Trip Generation Manual de l'Institute of Transportation Engineers, 11e édition.



Tableau 3-6

Superficie totale pondérée par zonage, rajustée en fonction de la pondération de la production des déplacements

| Zonage | Superficie totale (acres) | Coefficient de pondération des RAS | Superficie pondérée |
|---|---------------------------|------------------------------------|---------------------|
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 2.18 | 3.11 | 6.78 |
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 40.98 | 3.11 | 127.36 |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 582.51 | 5.18 | 3,017.42 |
| Zone d'habitations urbaines (R2U) | 4.79 | 6.22 | 29.75 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 110.46 | 11.78 | 1,300.99 |
| Zone résidentielle mixte (RM) | 38.83 | 7.77 | 301.71 |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | 64.72 | 0.52 | 33.53 |
| Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 5.35 | 8.59 | 46.00 |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 48.71 | 5.63 | 274.10 |
| Zone commerciale routière (HC) | 145.93 | 5.63 | 274.10 |
| Zone de parcs industriels (IP) | 152.55 | 1.60 | 232.94 |
| Zone d'usages communautaires (P-1) | 1.71 | - | - |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 33.90 | - | - |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | 13.95 | 3.70 | 125.35 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 175.83 | 1.62 | 22.56 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 1.86 | 1.67 | 293.83 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 532.58 | 1.84 | 3.43 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations urbaines (R2U) | 61.23 | 4.04 | 2,153.76 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 72.43 | 4.29 | 262.60 |
| Zones aménagées – Zone résidentielle mixte (RM) | 11.38 | 4.92 | 356.15 |
| Zones aménagées – Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 1.08 | 4.10 | 46.69 |
| Zones aménagées – Zone d'usages mixtes (MU) | 0.50 | 2.64 | 2.84 |
| Zones aménagées – Zone commerciale suburbaine (SC) | 15.54 | 4.41 | 2.19 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 29.86 | 2.27 | 35.26 |
| Zones aménagées – Zone de parcs industriels (IP) | 30.22 | 0.35 | 10.43 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 117.97 | - | - |
| Zones aménagées – Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 107.28 | - | - |
| Zones aménagées – Zone d'aménagement intégré (ID) | 19.99 | - | - |
| Zones aménagées – Routes | 292.04 | - | - |
| Total | 2,716.37 | | 8,959.79 |



3.7 Calcul de redevances d'aménagement

Comme nous l'indiquons ci-dessus, il faut calculer les RA d'après les RAS établies conformément au Cadre des principes. Le coût total estimatif des projets, soit 11,7 millions de dollars, est réparti parmi toutes les propriétés de la zone de redevances, ainsi que pour l'ensemble de la région bénéficiaire. Nous avons prélevé une déduction de 2,7 millions de dollars pour tenir compte des coûts attribuables aux travaux d'aménagement dans les terrains bénéficiaires postpériodiques, ainsi qu'une déduction de 2,3 millions de dollars pour tenir compte des avantages des artères pour l'ensemble de la région. Dans les cas où le coût lié à la croissance nette est divisé par la superficie foncière pondérée totale nette (moins les terrains bénéficiaires postpériodiques et l'ensemble des avantages régionaux), on obtient une RAS nette par superficie pondérée de 1 058 \$. On multiplie ensuite cette somme par la superficie totale pondérée pour chaque catégorie du zonage afin de calculer, dans chaque catégorie, les RAS.



Tableau 3-7
Calculs des RA pour le boulevard Harrisville

| Projet | Estimation des dépenses brutes en immobilisations (\$ 2023) | Déduction des avantages postpériodiques (\$ 2023) | Coût lié à la croissance intrapériodique net (\$ 2023) | Déduction des avantages pour l'ensemble de la région (\$ 2023) | Coût net lié à la croissance (\$ 2023) |
|-----------------------|---|---|--|--|--|
| Boulevard Harrisville | 11 700 000 \$ | 2 680 000 \$ | 9 020 000 \$ | 2 255 000 \$ | 6 765 000 \$ |

| | Propriétaire aménageur local | RACPL | RAS |
|--|------------------------------|-------|------------------------|
| Affectation des redevances d'aménagement | 0 % | 0 % | 100 % |
| Total des RACPL et des RAS | - | - | 6 765 000,00 \$ |

| Calcul des RAS | |
|--|--------------------|
| Coûts recouvrables des RAS | 6 765 000 \$ |
| Superficie totale pondérée | 8 289,76 |
| Avantages postpériodiques : terrains (superficie pondérée) | 1 895,39 |
| Superficie totale pondérée moins les terrains pour les avantages postpériodiques | 6 394,37 |
| RAS nette par zone pondérée | 1 057,96 \$ |

| Propriété | Superficie pondérée** | RAS \$ | RAS par acre réel \$ |
|---|-----------------------|---------------------|----------------------|
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 6,78 | 7 169 \$ | 3 288 \$ |
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 38,46 | 40 690 \$ | 3 288 \$ |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 1 514,44 | 1 602 217 \$ | 5 480 \$ |
| Zone d'habitations urbaines (R2U) | 29,75 | 31 477 \$ | 6 576 \$ |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 1 186,85 | 1 255 640 \$ | 12 461 \$ |
| Zone résidentielle mixte (RM) | 136,01 | 143 892 \$ | 8 220 \$ |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | 33,53 | 35 468 \$ | 548 \$ |
| Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 22,35 | 23 642 \$ | 9 089 \$ |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 274,10 | 289 992 \$ | 5 954 \$ |
| Zone commerciale routière (HC) | 821,19 | 868 786 \$ | 5 954 \$ |
| Zone de parcs industriels (IP) | 243,51 | 257 628 \$ | 1 689 \$ |
| Zone d'usages communautaires (P-1) | 0,00 | 0 \$ | 0 \$ |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 0,00 | 0 \$ | 0 \$ |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | 51,56 | 54 553 \$ | 3 911 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 284,38 | 300 865 \$ | 1 711 \$ * |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-B) | 3,11 | 3 288 \$ | 1 768 \$ * |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 981,61 | 1 038 506 \$ | 1 950 \$ * |
| Zones aménagées – Zone d'habitations urbaines (R2U) | 247,60 | 261 955 \$ | 4 278 \$ * |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 310,64 | 328 650 \$ | 4 537 \$ * |
| Zones aménagées – Zone résidentielle mixte (RM) | 55,94 | 59 187 \$ | 5 202 \$ * |
| Zones aménagées – Zone de dépanneurs de quartier (NC) | 4,42 | 4 673 \$ | 4 341 \$ * |
| Zones aménagées – Zone d'usages mixtes (MU) | 1,31 | 1 391 \$ | 2 794 \$ * |
| Zones aménagées – Zone commerciale suburbaine (SC) | 68,48 | 72 450 \$ | 4 663 \$ * |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 67,78 | 71 710 \$ | 2 401 \$ * |
| Zones aménagées – Zone de parcs industriels (IP) | 10,56 | 11 171 \$ | 370 \$ * |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 0,00 | 0 \$ | 0 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 0,00 | 0 \$ | 0 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'aménagement intégré (ID) | 0,00 | 0 \$ | 0 \$ |
| Zones aménagées – Routes | 0,00 | 0 \$ | 0 \$ |
| Total | 6 394,37 | 6 765 000 \$ | |

* Part des zones bâties à financer par Moncton

** Chiffres rajustés pour tenir compte des terrains à aménager hors de l'horizon prévisionnel



Il faut noter que les coûts attribuables aux zones résidentielles et non résidentielles déjà aménagées dans la zone d'aménagement s'élèvent respectivement à 3,2 millions de dollars et à 162 000 \$. Ainsi, la Ville de Moncton apporterait une contribution correspondant à cette somme aux dépenses en immobilisations correspondant aux RAS du boulevard Harrisville (en plus des coûts de 2,3 millions de dollars dont les avantages rejaillissent sur l'ensemble de la région).

3.8 Modèles de calculs des redevances

Le tableau 3-8 (Calculs des redevances d'aménagement) donne des exemples de différents aménagements et des redevances d'aménagement applicables.

Pour l'exemple n° 1, nous avons l'information suivante :

Type : habitation unifamiliale

Zonage : R1-A

Superficie (acres) : 0,229

Pondération : 3,108

Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 0,710

RAS par superficie pondérée : 1 058 \$

Voici la marche à suivre pour calculer les RAS applicables à verser.

1. Établir le coefficient de pondération correspondant à la superficie d'après le zonage (selon le tableau 3-5 : Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS).

$$\text{Coefficient de pondération de la zone R1-A} = 3,108$$

2. Multiplier la superficie du lot en acres par le coefficient de pondération pour obtenir la superficie pondérée en acres.

$$0,229 \text{ acre} \times 3,108 = 0,710 \text{ acre pondéré}$$

3. Multiplier la superficie pondérée en acres par les RAS par acre pondéré pour obtenir les RAS applicables à la propriété.



$$0,710 \text{ acre pondéré} \times 1\,058 \$ = 695 \$$$



Puisqu'il n'y a qu'une seule unité, la redevance par unité s'établit aussi à 752 \$. Pour les exemples 2, 3 et 4 dans le tableau 3-8 (Modèle des calculs des redevances d'aménagement), la RAS par propriété peut être divisée par le nombre d'unités pour calculer la RAS par unité. De même, pour les aménagements non résidentiels, on peut calculer les redevances pour les exprimer par pi^2 de zone aménagée.




Tableau 3-8
Modèle des calculs des redevances d'aménagement

| Exemple n° | Exemple d'images pour les aménagements | Détails | RA applicables |
|------------|--|---|---|
| 1 |  | <p>Type : habitation unifamiliale Zonage : R1-A Superficie (acres) : 0,229 Pondération : 3,108 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 0,710 RAS par superficie pondérée : 1 058 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 752 \$ Redevance par unité : 752 \$</p> |
| 2 |  | <p>Type : Habitation en bande (3 unités) Zonage: R3 Superficie (acres) : 0,282 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,318 RAS par superficie pondérée : 1 058 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 3 510 \$ Redevance par unité : 1 170 \$</p> |



| Exemple n° | Exemple d'images pour les aménagements | Détails | RA applicables |
|------------|--|---|--|
| 3 |  | <p>Type : Habitation en bande (4 unités) Zonage: R3 Superficie (acres) : 0,284 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,350 RAS par superficie pondérée : 1 058 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 3 544 \$ Redevance par unité : 886 \$</p> |
| 4 |  | <p>Type : Immeuble de 46 appartements Zonage: R3 Superficie (acres) : 1,740 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 20,489 RAS par superficie pondérée : 1 058 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 21 677 \$ Redevance par unité : 471 \$</p> |
| 5 |  | <p>Type : Zone commerciale suburbaine Zonage: SC Superficie (acres) : 0,577 Pondération : 5,627 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,245 RAS par superficie pondérée : 1 058 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 3 433 \$ Redevance par unité : 0,46 \$</p> |



| Exemple n° | Exemple d'images pour les aménagements | Détails | RA applicables |
|------------|---|--|---|
| 6 |  | <p>Type : Parc industriel Zonage : IP Superficie (en acres) : 1,956 Pondération : 1,596 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,122 RAS par superficie pondérée : 1 058 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 3 303 \$ Redevance par unité : 0,24 \$</p> |



Chapitre 4

Calculs des redevances d'aménagement – promenade Marriott



4. Calculs des redevances d'aménagement – promenade Marriott

4.1 Zone d'aménagement

Pour permettre de réaliser les travaux d'aménagement dans la zone des projets, la Ville a constaté qu'il fallait élargir la chaussée de la promenade Marriott, acquérir des terrains pour permettre d'élargir cette chaussée, aménager un carrefour giratoire et un nouveau sentier polyvalent. L'aire de l'étude se situe au nord de l'Autoroute des anciens combattants, au sud du chemin Shediac, à l'ouest du boulevard Harrisville et à l'est de la ruelle Georgia (du croissant Magnolia) [cf. la figure 4-1 (Zone de redevances d'aménagement de la promenade Marriott)].

Les terrains sont constitués d'un ensemble de zones résidentielles et non résidentielles déjà aménagées, en plus des zones à aménager. La figure 4-2 (Terrains bâtis et terrains à aménager de la promenade Marriott) fait état de la délimitation des terrains aménagés et des terrains bâtis existants qui constituent la zone de redevances d'aménagement de la promenade Marriott. Il faut noter que les terrains à aménager représentent environ 113 acres de la superficie totale, alors que les terrains bâtis existants s'étendent sur 85 acres approximativement (en tenant compte des routes existantes de cette zone), pour une superficie totale de 218 acres. Le lecteur trouvera dans la section suivante l'analyse détaillée des besoins en infrastructures.

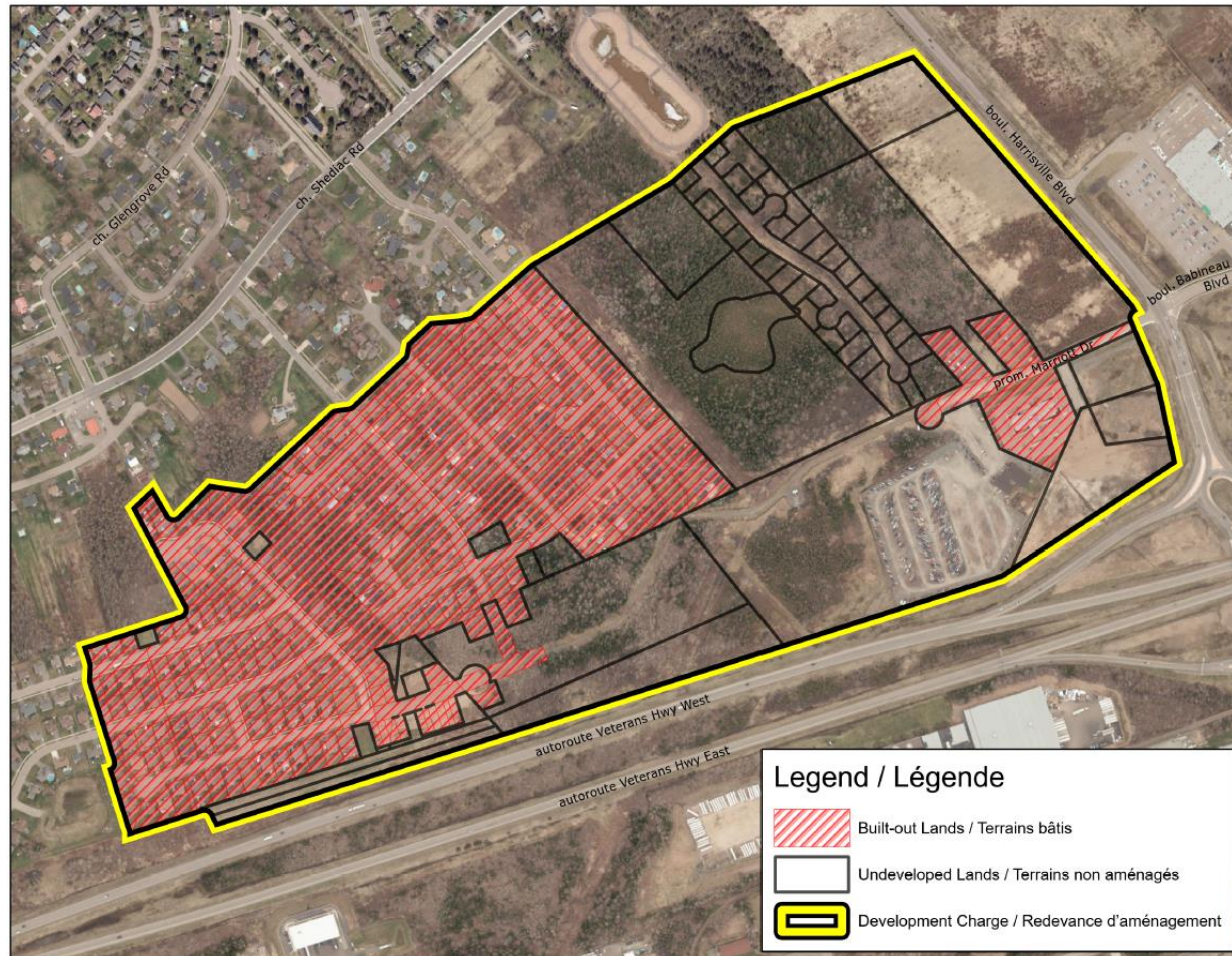


Figure 4-1
Zone de redevances d'aménagement de la promenade Marriott





Figure 4-2
Terrains bâtis et terrains à aménager de la promenade Marriott





4.2 Infrastructure

La Ville a recensé un certain nombre de travaux à réaliser pour l'aménagement de la zone de planification. Il faut élargir la promenade Marriott pour aménager une voie de virage à gauche et une voie de virage à droite à l'intersection du boulevard Harrisville. Les coûts indiqués ci-après comprennent l'acquisition des terrains nécessaires pour permettre d'élargir la chaussée. Il faut en outre prévoir un carrefour giratoire à la première intersection de la promenade Marriott avec les rues futures. On a aussi recensé un sentier polyvalent du côté nord de la promenade Marriott, jusqu'au chemin Shediac. On estime que ces travaux coûteront 2,35 millions de dollars (en dollars de 2023), comme l'indique le tableau 4-1 (Infrastructures nécessaires – zone de redevances d'aménagement de la promenade Marriott). La figure 4-3 (Infrastructures routières de la promenade Marriott) fait aussi état de ces travaux.

Tableau 4-1
Infrastructures nécessaires – zone de redevances d'aménagement de la promenade Marriott

| Projet | Estimation des dépenses brutes en immobilisations (\$ 2023) |
|--|---|
| Sentier de la ligne de transport de l'électricité | 320,000 |
| Carrefour giratoire - rue Warner et promenade Marriott | 1,100,000 |
| Promenade Marriott | 930,000 |
| Total | 2,350,000 \$ |



4.3 Mode de récupération

Le tableau ci-après, qui s'inspire du Cadre des principes décrits dans la section 2.1, fait la synthèse du mode de récupération des coûts des infrastructures à inclure dans cette zone de redevances. Nous proposons de calculer cette RA pour en faire une RAS d'après les principes suivants :

- sentier de la ligne de transport de l'électricité : infrastructures du sentier de l'artère;
- carrefour giratoire : amélioration de l'intersection sur une route collectrice;
- promenade Marriott : améliorations à apporter à une route collectrice à l'extérieur de la zone d'aménagement.

D'après le Cadre des principes de la section 2.1 de ce document, ces travaux doivent tous être compris dans la RAS.

Tableau 4-2
Infrastructures nécessaires – Mode de récupération

| Projet d'infrastructure | Description | Mode de récupération |
|--|--|----------------------|
| Sentier de la ligne de transport de l'électricité | Liaison de transport actif entre la promenade Marriott et le chemin Shediac | RAS |
| Carrefour giratoire - rue Warner et promenade Marriott | Liaison du réseau routier durable avec d'autres secteurs à aménager | RAS |
| Promenade Marriott | Conversion à quatre voies de circulation à l'angle du boulevard Harrisville. Sentier polyvalent du côté nord | RAS |

4.4 Dépenses en immobilisations

Pour pouvoir aménager le secteur, la Ville a calculé les dépenses en immobilisations à engager afin d'assurer les services augmentés. Ces dépenses se rapportent au transport (routes) exclusivement. La sous-section 3.4 du Cadre stratégique fait état des dépenses en immobilisations admissibles qui peuvent faire partie de chaque service; la sous-section 2.1 porte sur la hiérarchie du Cadre stratégique.



Les infrastructures notées ci-dessus et à aménager dans le secteur de la promenade Marriott devraient coûter 2,35 millions de dollars, qui seront récupérés auprès des propriétaires fonciers bénéficiaires grâce à une RAS.

Le tableau 4-3 (Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance) fait la synthèse des coûts des infrastructures et de la méthode de récupération des RA.

Tableau 4-3
Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance

| Projet | Service | Méthode de récupération des RA | Estimation des dépenses brutes en immobilisations (\$ 2023) |
|--|-----------|--------------------------------|---|
| Sentier de la ligne de transport de l'électricité | Sentier | RAS | 320,000 |
| Carrefour giratoire - rue Warner et promenade Marriott | Transport | RAS | 1,100,000 |
| Promenade Marriott | Transport | RAS | 930,000 |
| Total | | | 2,350,000 \$ |

4.5 Déductions

Conformément à l'analyse de la section 2.2.1, il faut procéder à un certain nombre de déductions à même l'augmentation des besoins en viabilisation. Nous analysons ces déductions plus en détail ci-après.

4.5.1 Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants

Les nouvelles infrastructures destinées à viabiliser la zone de redevances apportent des avantages à toutes les propriétés de cette zone. C'est pourquoi il faut affecter une partie des coûts aux propriétés déjà aménagées. Pour calculer la part des coûts des services qui profitent aux aménagements existants, nous avons tenu compte, dans les calculs, des secteurs aménagés dans l'ensemble de la zone de redevances de la promenade Marriott (ce qui correspond aux secteurs hachurés en rouge dans le graphique « Terrains bâtis et terrains à aménager de la promenade Marriott »). La part des coûts attribuable à ces secteurs doit être financée par la Ville en faisant appel à des sources de financement distinctes des RA (soit les réserves existantes).



4.5.2 Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus

On ne s'attend pas à percevoir de subventions pour ces projets. En outre, tous les ouvrages réputés faire partie de la viabilisation locale en vertu du Cadre stratégique ont été exclus dans les calculs. C'est pourquoi il n'y a pas de déduction à comptabiliser.

4.5.3 Réduction au titre des avantages postpériodiques

Puisque le coût des ouvrages est réparti parmi les propriétaires fonciers dans la zone de RA, l'horizon prévisionnel des travaux d'aménagement ne s'applique pas dans ce cas. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire de déduire quoi que ce soit pour les terrains à aménager éventuellement.

4.6 Zones d'aménagement

Les terrains aménageables s'étendent sur une superficie totale d'environ 113 acres; les terrains déjà bâtis s'étendent sur une superficie totale de 85 acres et comprennent à la fois des aménagements résidentiels et des aménagements non résidentiels, en plus des routes existantes dans la zone d'aménagement. La zone bénéficiaire totalise une superficie de 218 acres.

En règle générale, pour les secteurs plus denses, on applique une plus large part des coûts dans la zone de redevances. Nous avons réparti chaque propriété de la zone de redevances dans les composants du zonage qui constituent la superficie totale des terrains. Le tableau 4-4 (Superficie totale par zonage) fait état de cette répartition, et la figure 4-4 (Promenade Marriott – redevances d'aménagement sectorielles [RAS]) comprend la carte du zonage du secteur.

Afin d'appliquer un coefficient de pondération à chacune des catégories du zonage, nous avons tenu compte de la densité des travaux d'aménagement, ainsi que du nombre de déplacements que chaque aménagement devrait générer. En règle générale, les cibles de densité résidentielle pour chaque type de zonage sont exprimées en « unités par acre », et les cibles de densité non résidentielles sont exprimées à raison de 1 000 pi² par acre. Les hypothèses de densité ont été estimées par le personnel de la Ville. Pour les zones déjà bâties, nous avons calculé la densité d'après les unités réelles par acre ou en fonction de la superficie en pi² par acre. Nous avons ensuite multiplié ces densités



par les taux de production des déplacements prévus dans la version la plus récente du Trip Generation Manual de l'Institute of Transportation Engineers. Nous avons ainsi obtenu le coefficient de pondération pour chacun des types de zonage. Nous reproduisons ces calculs dans le tableau 4-5 (Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS).

Nous avons ensuite multiplié les coefficients des catégories de zonage par chacun des chiffres de superficie des terrains dans le tableau 4-4 (Superficie totale par zonage) afin de calculer la superficie foncière pondérée à utiliser dans le calcul des RAS. Ces calculs définitifs sont reproduits dans le tableau 4-6 (Superficie totale pondérée par zonage, rajustée en fonction de la pondération de la production des déplacements).



Figure 4-4
Promenade Marriott – redevances d'aménagement sectorielles (RAS)

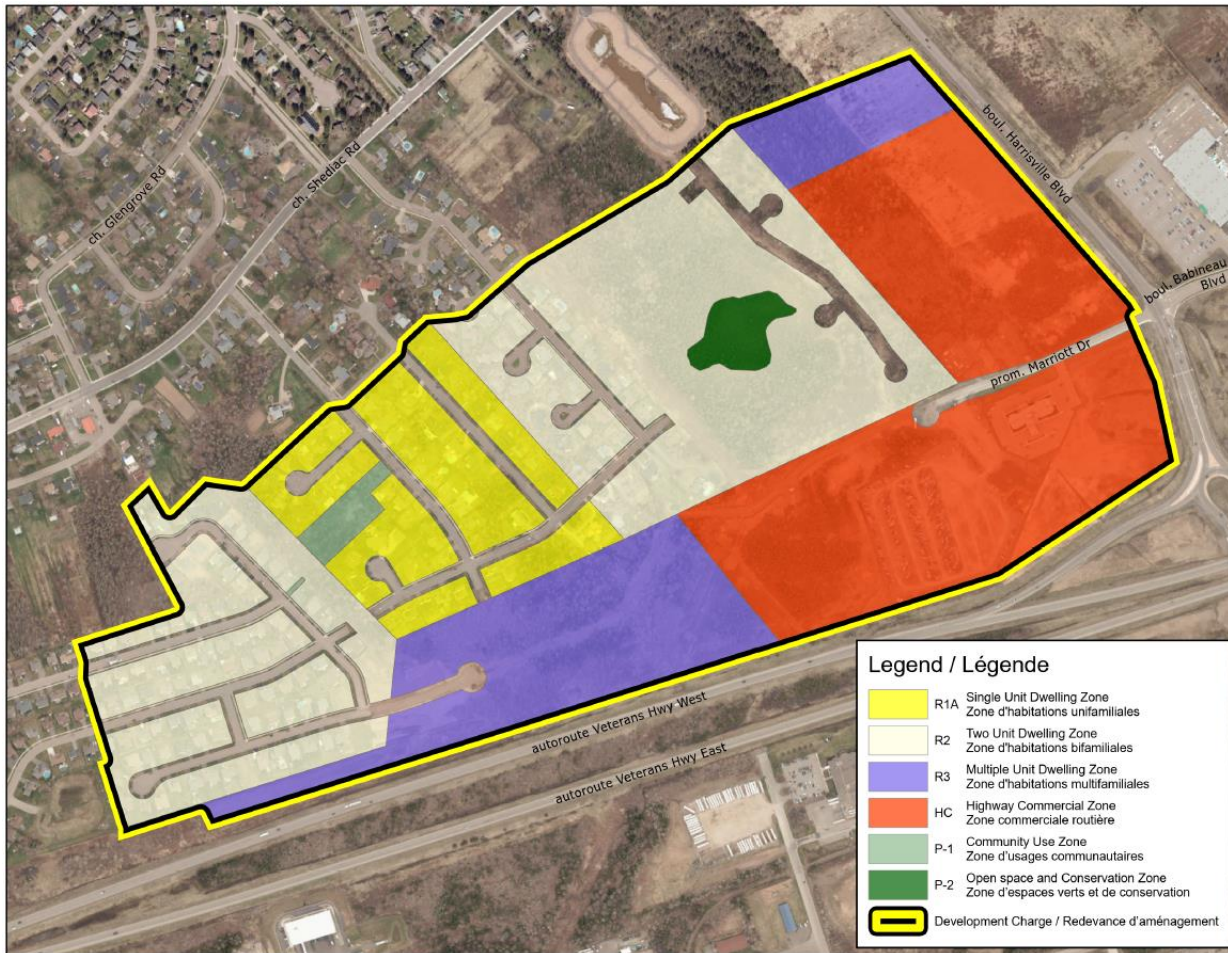




Tableau 4-4
Superficie totale par zonage

| Superficie selon le zonage | Superficie totale (acres) |
|---|---------------------------|
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 1.09 |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 29.52 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 27.66 |
| Zone commerciale routière (HC) | 52.06 |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 2.27 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 18.40 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 34.62 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 1.90 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 4.51 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 1.66 |
| Zones aménagées – Routes | 23.68 |
| Total | 197.37 |

Note : Les catégories de zonage sont établies d'après l'Arrêté de zonage de la Ville de Moncton



Tableau 4-5
Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS

| Zonage des propriétés | Base de l'hypothèse de densité ¹ | Hypothèse de densité ¹ | Base des taux de production des déplacements ² | Taux de production des déplacements ² | Coefficient de pondération des RAS |
|---|---|-----------------------------------|---|--|------------------------------------|
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | Logements par acre | 6.00 | Déplacements par logement | 0.52 | 3.11 |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | Logements par acre | 10.00 | Déplacements par logement | 0.52 | 5.18 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | Logements par acre | 40.00 | Déplacements par logement | 0.29 | 11.78 |
| Zone commerciale routière (HC) | 1 000 pi ² par acre | 8.56 | Déplacements par tranche de 1 000 pi ² | 0.66 | 5.63 |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | s.o. | - | s.o. | - | - |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | Logements par acre | 3.21 | Déplacements par logement | 0.52 | 1.66 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | Logements par acre | 4.02 | Déplacements par logement | 0.52 | 2.08 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | Logements par acre | 11.57 | Déplacements par logement | 0.29 | 3.41 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 1 000 pi ² par acre | 2.80 | Déplacements par tranche de 1 000 pi ² | 0.66 | 1.84 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | s.o. | - | s.o. | - | - |
| Zones aménagées – Routes | s.o. | - | s.o. | - | - |

1 : La densité des zones à aménager est calculée d'après les estimations les plus justes. La densité des zones bâties est calculée d'après le nombre réel de logements par acre ou le nombre de pieds carrés par acre.

2 : D'après le Trip Generation Manual de l'Institute of Transportation Engineers, 11^e édition.



Tableau 4-6

Superficie totale pondérée par zonage, rajustée en fonction de la pondération de la production des déplacements

| Zonage | Superficie totale (acres) | Coefficient de pondération des RAS | Superficie pondérée |
|---|---------------------------|------------------------------------|---------------------|
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 1.09 | 3.11 | 3.40 |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 29.52 | 5.18 | 152.92 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 27.66 | 11.78 | 325.75 |
| Zone commerciale routière (HC) | 52.06 | 5.63 | 292.94 |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 2.27 | - | - |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 18.40 | 1.66 | 30.56 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 34.62 | 2.08 | 72.00 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 1.90 | 3.41 | 6.48 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 4.51 | 1.84 | 8.29 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 1.66 | - | - |
| Zones aménagées – Routes | 23.68 | - | - |
| Total | 197.37 | | 892.34 |



4.1 Calcul de redevances d'aménagement

Comme nous l'avons fait observer ci-dessus, il faut calculer des RA sous la forme de RAS conformément au Cadre des principes. Le coût total estimé du projet, soit 2,35 millions de dollars, est réparti parmi toutes les propriétés de la zone d'aménagement, ce qui donne une RAS nette par superficie pondérée de 2 634 \$. On multiplie ensuite cette somme par la superficie pondérée totale pour chaque catégorie de zonage afin de calculer les RAS dans chaque catégorie.

Tableau 4-7
Calculs des RA pour la promenade Marriott

| Projet | Estimation des dépenses brutes en immobilisations (\$ 2023) | | |
|---|---|---------------------|----------------------|
| Sentier de la ligne de transport de l'électricité | 320 000 | | |
| Carrefour giratoire - rue Warner et promenade Marriott | 1 100 000 | | |
| Promenade Marriott | 930 000 | | |
| Total | 2 350 000 \$ | | |
| | Propriétaire aménageur local | RACPL | RAS |
| Affectation des redevances d'aménagement | 0 % | 0 % | 100 % |
| Total des RACPL et des RAS | - | - | 2 350 000 |
| Calcul des RAS | | | |
| Coûts recouvrables des RAS | 2 350 000 \$ | | |
| Superficie totale pondérée | 892.34 | | |
| RAS nette par zone pondérée | 2 633.53 \$ | | |
| Propriété | Superficie pondérée | RAS \$ | RAS par acre réel \$ |
| Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 3.40 | 8 947 \$ | 8 185 \$ |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 152.92 | 402 714 \$ | 13 642 \$ |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 325.75 | 857 877 \$ | 31 018 \$ |
| Zone commerciale routière (HC) | 292.94 | 771 458 \$ | 14 820 \$ |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | - | 0 \$ | 0 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'habitations unifamiliales (R1-A) | 30.56 | 80 486 \$ | 4 373 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 72.00 | 189 619 \$ | 5 477 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 6.48 | 17 060 \$ | 8 972 \$ |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 8.29 | 21 840 \$ | 4 847 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | - | 0 \$ | 0 \$ |
| Zones aménagées – Routes | - | 0 \$ | 0 \$ |
| Total | 892.34 | 2 350 000 \$ | |

* Part des zones bâties à financer par Moncton.



Il faut noter que les coûts attribuables aux zones résidentielles et non résidentielles déjà aménagées s'établissent respectivement à 287 000 \$ et à 22 000 \$. Ainsi, la Ville de Moncton apporterait une contribution égale à cette somme aux dépenses en immobilisations correspondant aux RAS de la promenade Marriott.

4.2 Modèles de calculs des redevances

Le tableau 4-8 (Calculs des redevances d'aménagement) donne des exemples de différents aménagements et des redevances d'aménagement applicables.

Pour l'exemple n° 1, nous avons l'information suivante :

Type : habitation unifamiliale

Zonage : R1-A

Superficie (acres) : 0,229

Pondération : 3,108

Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 0,710

RAS par superficie pondérée : 2 634 \$

Voici la marche à suivre pour calculer les RAS applicables à verser.

1. Établir le coefficient de pondération correspondant à la superficie d'après le zonage (selon le tableau 4-5 : Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS).

$$\text{Coefficient de pondération de la zone R1-A} = 3,108$$

2. Multiplier la superficie du lot en acres par le coefficient de pondération pour obtenir la superficie pondérée en acres.

$$0,229 \text{ acre} \times 3,108 = 0,710 \text{ acre pondéré}$$

3. Multiplier la superficie pondérée en acres par les RAS par acre pondéré pour obtenir les RAS applicables à la propriété.

$$0,710 \text{ acre pondéré} \times 2\,634 \$ = 1\,871 \$$$


Puisqu'il n'y a qu'une seule unité, la redevance par unité s'établit aussi à 1 871 \$. Pour les exemples 2, 3 et 4, la RAS par propriété peut être divisée par le nombre d'unités pour



calculer la RAS par unité. De même, pour les aménagements non résidentiels, on peut calculer les redevances pour les exprimer par pi^2 de zone aménagée.



Tableau 4-8
Modèle des calculs des redevances d'aménagement

| Exemple n° | Exemple d'images pour les aménagements | Détails | RA applicables |
|------------|--|---|---|
| 1 |  | <p>Type : Habitation unifamiliale Zonage: R1-A Superficie (acres) : 0,229 Pondération : 3,108 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 0,710 RAS par superficie pondérée : 2 634 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 1 871 \$ Redevance par unité : 1 871 \$</p> |
| 2 |  | <p>Type : Habitation en bande (3 unités) Zonage: R3 Superficie (acres) : 0,282 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,318 RAS par superficie pondérée : 2 634 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 8 738 \$ Redevance par unité : 2 913 \$</p> |



| Exemple n° | Exemple d'images pour les aménagements | Détails | RA applicables |
|------------|--|---|--|
| 3 |  | <p>Type : Habitation en bande (4 unités) Zonage: R3 Superficie (acres) : 0,284 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,350 RAS par superficie pondérée : 2 634 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 8 822 \$ Redevance par unité : 2 206 \$</p> |
| 4 |  | <p>Type : Immeuble de 46 appartements Zonage: R3 Superficie (acres) : 1,740 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 20,489 RAS par superficie pondérée : 2 634 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 53 959 \$ Redevance par unité : 1 173 \$</p> |
| 5 |  | <p>Type : Zone commerciale suburbaine Zonage: SC Superficie (acres) : 0,577 Pondération : 5,627 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,245 RAS par superficie pondérée : 2 634 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 8 545 \$ Redevance par unité : 1,13 \$</p> |



Chapitre 5

Calcul des redevances d'aménagement – Modernisation de l'égout collecteur de Développement industriel de Moncton



5. Calculs des redevances d'aménagement – Zone de modernisation de l'égout collecteur de Développement industriel de Moncton

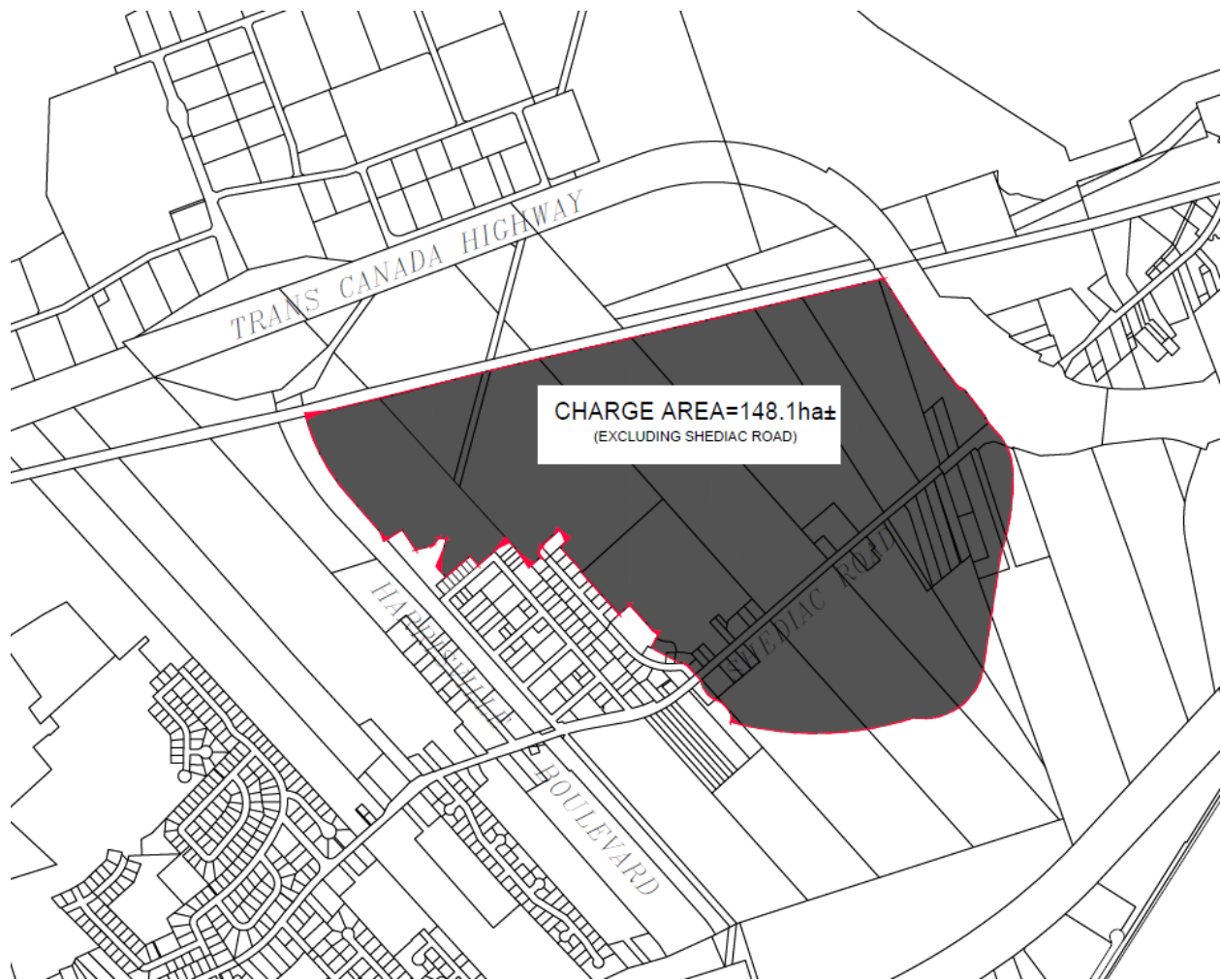
5.1 Zone d'aménagement

Afin de permettre d'aménager la zone du projet, la Ville a constaté qu'il fallait moderniser un égout collecteur existant le long du chemin Shediac. L'aire de l'étude se trouve essentiellement sur des terrains de DIM au sud du chemin Shediac, au nord de l'Autoroute des anciens combattants, à l'est du boulevard Harrisville et à l'ouest de la route Transcanadienne. En outre, ce projet de modernisation de l'égout collecteur fera jaillir des avantages sur les terrains à aménager au nord du chemin Shediac et au sud-ouest de la route Transcanadienne.

Il y a actuellement des redevances de lotissement pour le secteur du chemin Shediac (depuis 2008) en raison de l'installation de l'égout collecteur originel (cf. la figure 5-1 : Zone de redevances d'aménagement du lotissement du chemin Shediac). Le reliquat de la capacité de cet égout collecteur est réservé aux autres terrains aménageables dans cette zone de redevances d'aménagement existante. Le surzonage des terrains de DIM pour l'aménagement du nouveau parc industriel explique que l'on doit moderniser l'égout collecteur, pour tenir compte des débits supplémentaires projetés en raison de l'aménagement du parc. Toutefois, ces travaux de modernisation augmenteront la capacité d'élimination des eaux usées et permettront d'aménager d'autres terrains bénéficiaires hors de la zone de redevances de lotissement originelle (soit les terrains à l'est de la réserve urbaine n° 3 de la Première Nation de Metepenagiag).



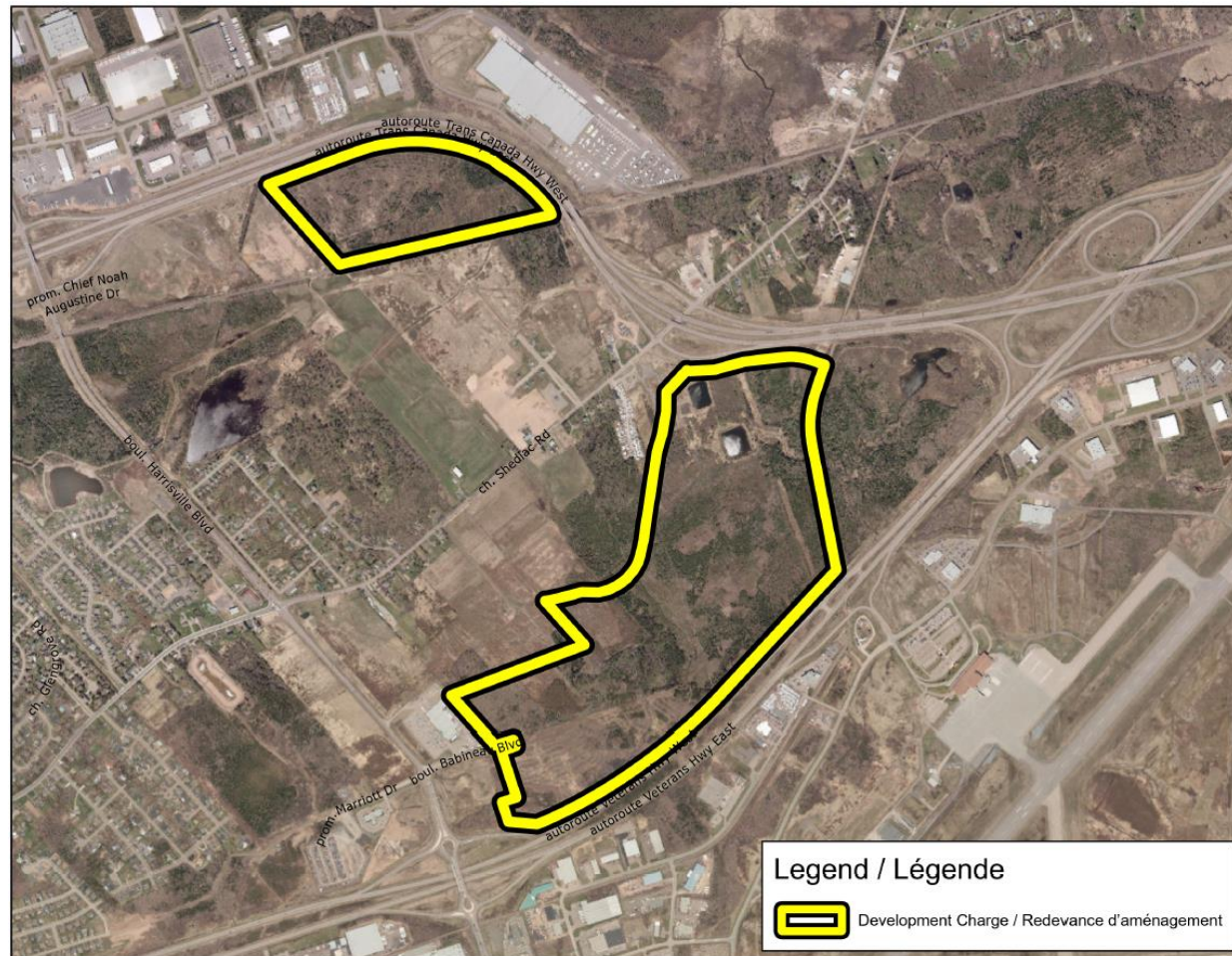
Figure 5-1
Zone de redevances d'aménagement du lotissement du chemin Shediac



Puisque seuls ont été comptabilisés les coûts liés au surdimensionnement de l'égout collecteur existant pour tenir compte des débits du nouveau projet d'aménagement, on ne peut attribuer les avantages de ces travaux qu'aux terrains non aménagés. C'est pourquoi il n'y a pas de terrains bâtis existants qui profitent du surdimensionnement de l'égout collecteur (cf. la figure 5-2 : Zone de redevances pour la modernisation de l'égout collecteur de DIM).



Figure 5-2
Zone de redevances pour la modernisation de l'égout collecteur de DIM





5.2 Infrastructure

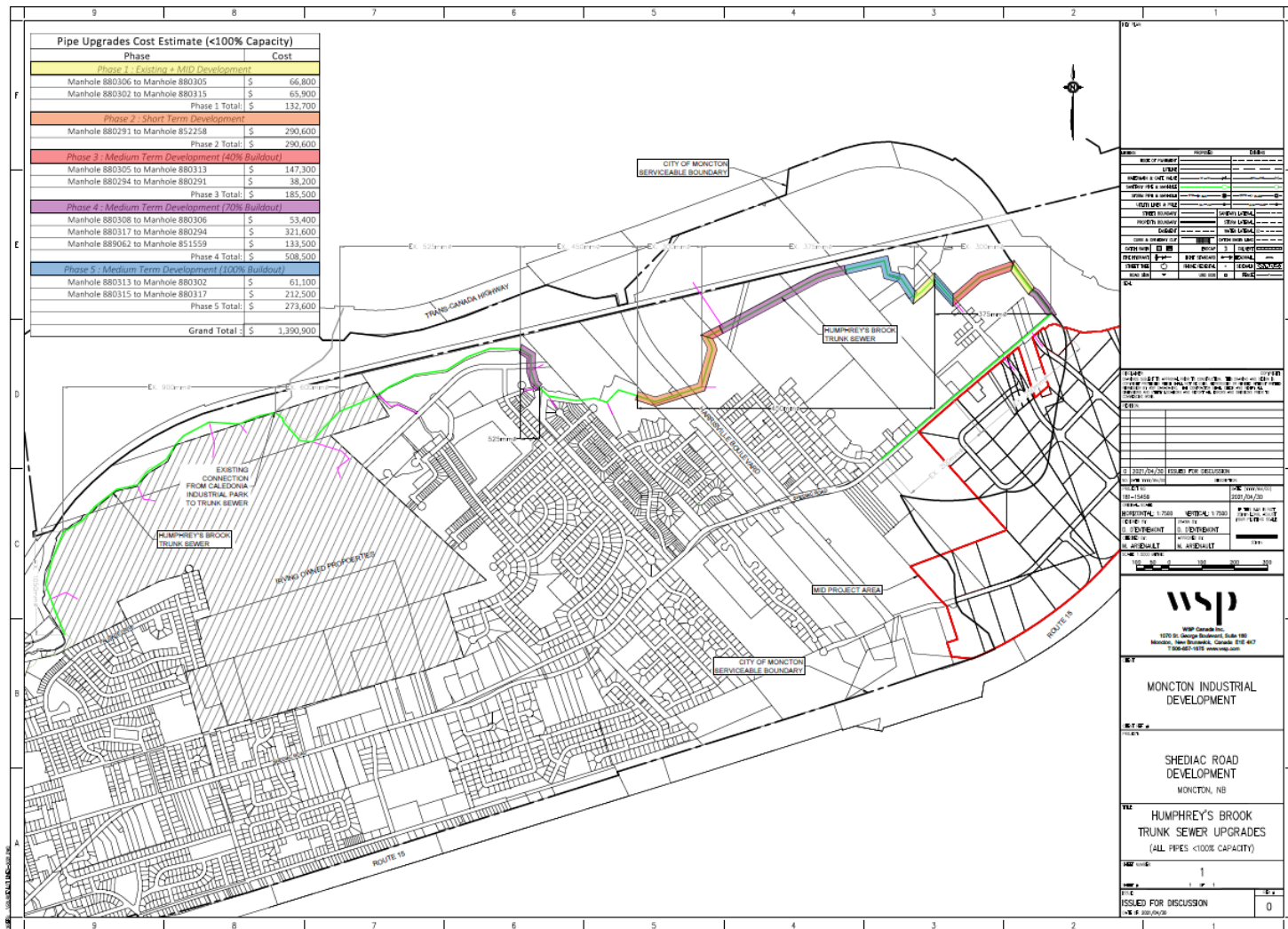
Comme nous l'avons mentionné, la Ville a constaté qu'il fallait moderniser l'égout collecteur existant nécessaire pour l'aménagement de la zone de planification. Ces travaux permettront d'accroître les débits des égouts sanitaires en raison des nouveaux projets d'aménagement au nord et au sud du chemin Shediac. On estime que ces travaux coûteront 3,2 millions de dollars (en dollars de 2023), comme l'indique le tableau 5-1 (Infrastructures nécessaires – zone de RA pour la modernisation de l'égout collecteur). La figure 5-3 (Modernisation de l'égout collecteur de DIM – Infrastructures du collecteur d'égout sanitaire) fait aussi état de ces travaux.

Tableau 5-1
Infrastructures nécessaires – zone de RA pour la modernisation de l'égout collecteur

| Projet d'infrastructure | Description | Coût en \$ 2023 |
|--|---|------------------|
| Modernisation pour l'égout collecteur existant | Surdimensionnement de l'égout collecteur existant le long du chemin Shediac | 3,200,000 |
| Total | | 3,200,000 |



Figure 5-3
 Modernisation de l'égout collecteur de DIM – Infrastructures du collecteur d'égout sanitaire





5.3 Mode de récupération

Le tableau ci-après, qui s’inspire du Cadre des principes, fait la synthèse du mode de récupération des redevances d’infrastructures à inclure dans cette zone de redevances.

Tableau 5-2
Infrastructures nécessaires – Mode de récupération

| Projet d’infrastructure | Description | Mode de récupération |
|--|---|----------------------|
| Modernisation pour l’égout collecteur existant | Surdimensionnement de l’égout collecteur existant le long du chemin Shediac | RAS |

5.4 Dépenses en immobilisations

Comme nous l’avons mentionné, il faut surdimensionner l’égout collecteur existant le long du chemin Shediac pour réaliser les travaux d’aménagement de la zone de planification. Le coût de ces infrastructures, qui devrait s’élever à 2,1 millions de dollars, sera récupéré auprès des propriétaires fonciers bénéficiaires grâce à une RAS.

Le tableau 5-3 (Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance) fait la synthèse des coûts des infrastructures et de la méthode de récupération des RA.

Tableau 5-3
Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance

| Projet d’infrastructure | Service | Mode de récupération | Coût en \$ 2023 |
|--|------------|----------------------|------------------|
| Modernisation pour l’égout collecteur existant | Eaux usées | RAS | 3,200,000 |
| Total des RAS | | | 3,200,000 |

5.5 Déductions

Comme nous l’avons vu dans la section 2.2.1, il est nécessaire de procéder à un certain nombre de déductions à même l’accroissement des besoins en viabilisation. Nous exposons ces déductions plus en détail ci-après.



5.5.1 Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants

Les coûts relatifs aux nouvelles infrastructures recensées pour viabiliser la zone de redevances sont liés aux terrains à aménager dans cette zone. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire de déduire quoi que ce soit pour les avantages apportés aux aménagements existants.

5.5.2 Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus

On ne s'attend pas à percevoir de subventions pour ces projets. En outre, tous les ouvrages réputés faire partie de la viabilisation locale en vertu du Cadre stratégique ont été exclus dans les calculs. C'est pourquoi il n'y a pas de déduction à comptabiliser.

5.5.3 Réduction au titre des avantages postpériodiques

Puisque le coût des ouvrages est réparti parmi les propriétaires fonciers dans la zone des RA, la période prévue pour les travaux d'aménagement ne s'applique pas dans ce cas. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire de déduire quoi que ce soit pour les terrains à aménager éventuellement.

5.6 Calcul de redevances d'aménagement

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, il faut calculer les RA en fonction des RAS conformément au Cadre des principes. Le coût total estimatif du projet, soit 3,2 millions de dollars, est attribué aux différents secteurs d'après la quote-part des débits des égouts sanitaires projetés. Les travaux d'aménagement des terrains est de DIM représenteront environ 84 % des débits projetés, alors que les travaux d'aménagement des terrains à l'est de la Réserve urbaine (soit au nord du chemin Shediac) interviendraient pour 16 % des débits projetés. Le total des RAS attribués à chaque secteur est calculé d'après ces quotes-parts, ce qui donne une RAS à payer au titre des terrains de l'est de DIM, soit 2,68 million de dollars, et à une RAS pour les terrains à l'est de la Réserve urbaine, soit 522 000 \$. Relativement aux terrains situés à l'est de la Réserve urbaine, nous avons attribué les RAS aux différents NID d'après la superficie de chaque propriété. C'est ce qu'indique le tableau 5-5 (Coûts par NID pour les terrains à l'est de la Réserve urbaine).



Tableau 5-4
Calculs des RA pour la modernisation de l'égout collecteur de DIM

| Projet | Estimation des dépenses brutes en immobilisations (\$ 2023) | | |
|--|---|---------------------|------------------|
| Modernisation pour l'égout collecteur existant | 3,200,000 | | |
| | | | |
| | Propriétaire aménageur local | RACPL | RAS |
| Affectation des redevances d'aménagement | 0 % | 0 % | 100 % |
| Total des RACPL et des RAS | - | - | 3,200,000 |
| | | | |
| Propriété | Quote-part des débits | RAS \$ | |
| Terrains de l'est de DIM | 83.7 % | 2,678,400 \$ | |
| Terrains à l'est de la réserve urbaine | 16.3 % | 521,600 \$ | |
| Total | | 3,200,000 \$ | |

Tableau 5-5
Coûts par NID pour les terrains à l'est de la Réserve urbaine

| NID | Zonage | Superficie (m ²) | Superficie (acres) | RAS par acre pondéré | Total des RAS à verser |
|--------------|--------|------------------------------|--------------------|----------------------|------------------------|
| 1002369 | HC | 129,515.22 | 32.00 | 9,019.36 \$ | 288,654 \$ |
| 930156 | HC | 33,939.54 | 8.39 | 9,019.36 \$ | 75,642 \$ |
| 70237706 | HC | 26,205.39 | 6.48 | 9,019.36 \$ | 58,405 \$ |
| 70317508 | HC | 22,180.52 | 5.48 | 9,019.36 \$ | 49,434 \$ |
| 70237722 | HC | 22,194.03 | 5.48 | 9,019.36 \$ | 49,464 \$ |
| Total | | 234,034.70 | 57.83 | | |



Chapitre 6

Calculs des redevances d'aménagement – chemin Shediac



6. Calculs des redevances d'aménagement – chemin Shediac

6.1 Zone d'aménagement

Pour permettre d'aménager la zone du projet, la Ville a constaté qu'il fallait moderniser le chemin Shediac. L'aire de l'étude se situe au nord de l'Autoroute des anciens combattants, au sud et à l'ouest de la route Transcanadienne et à l'est du boulevard Harrisville (cf. la figure 6-1 : Zone de redevances d'aménagement du chemin Shediac).

Les terrains sont constitués d'un ensemble de zones résidentielles et non résidentielles déjà aménagées, en plus des zones à aménager. La figure 6-2 (Terrains bâtis et terrains à aménager du chemin Shediac) fait état de la délimitation des terrains à aménager et des terrains bâtis existants qui constituent la zone de redevances d'aménagement du chemin Shediac. Il faut noter que les terrains à aménager représentent approximativement 627 acres de la superficie totale, alors que les terrains bâtis existants représentent environ 107 acres (en tenant compte des routes existantes dans le secteur). La superficie bénéficiaire totale se chiffre à 734 acres.

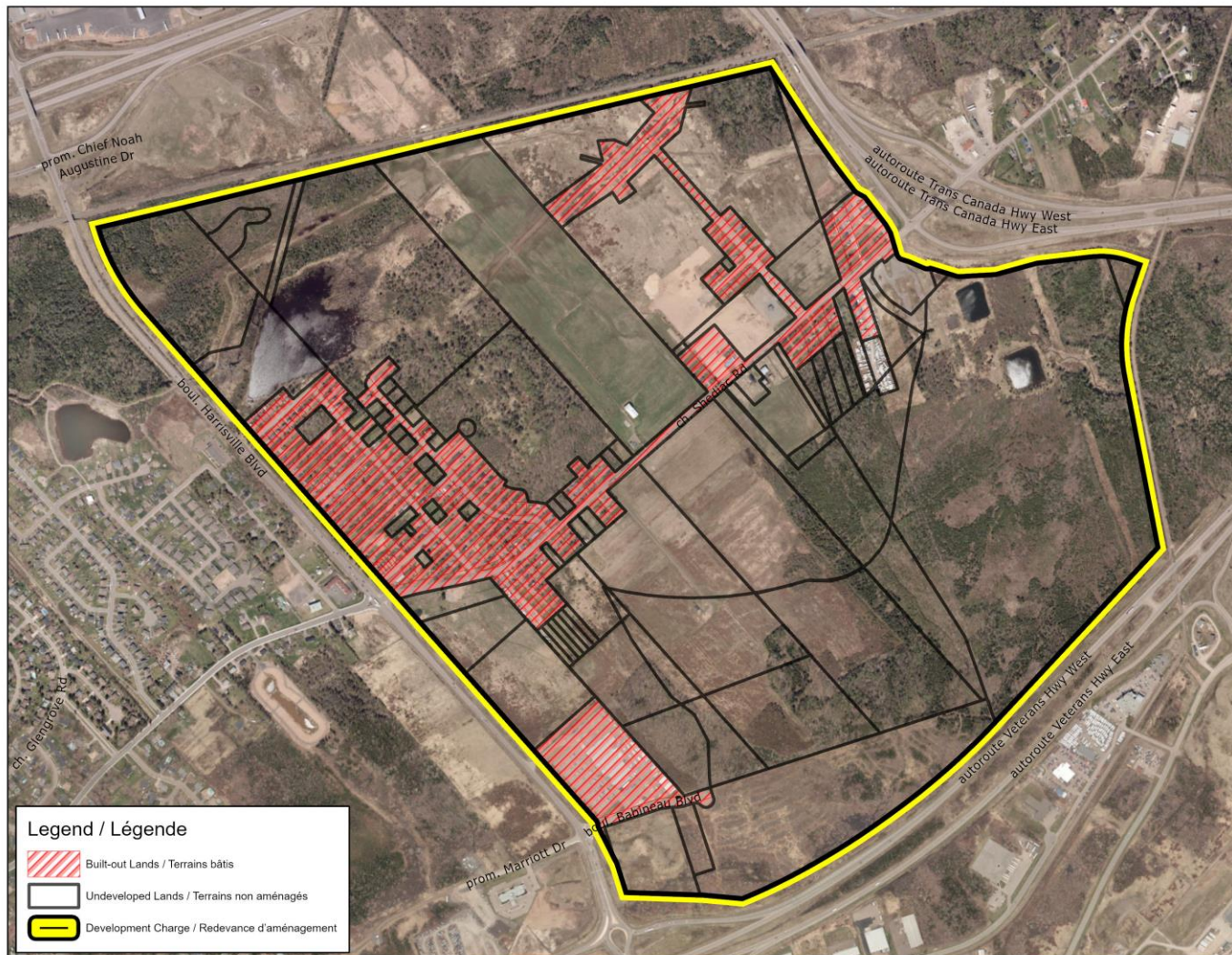


Figure 6-1
Zone de redevances d'aménagement du chemin Shediac





Figure 6-2
Terrains bâtis et terrains à aménager du chemin Shediac





6.2 Infrastructure

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la Ville a constaté qu'il fallait moderniser le chemin Shediac, actuellement aménagé en section transversale rurale de trois voies. Pour permettre d'aménager le secteur, il faut moderniser le chemin Shediac pour en faire une section transversale de trois voies. Il faudra aussi prévoir deux intersections à feux entre la route Transcanadienne et le boulevard Harrisville. Les travaux consistent à aménager un sentier polyvalent du côté nord de la route et un trottoir du côté sud. L'estimation des coûts tient compte des travaux de gestion des eaux pluviales se rapportant aux eaux de ruissellement de la route. Ces travaux devraient coûter 9,5 millions de dollars (en dollars de 2023), comme l'indique le tableau 6-1 (Infrastructures nécessaires – zone de redevances d'aménagement du chemin Shediac). La figure 6-3 (Infrastructures routières du chemin Shediac) fait aussi état de ces travaux.

Tableau 6-1
Infrastructures nécessaires – zone de redevances d'aménagement du chemin Shediac

| Projet d'infrastructure | Description | Coût (dont la TVH) \$ 2023 |
|-------------------------|---|-------------------------------|
| Chemin Shediac | Conversion en section transversale urbaine à trois voies de circulation. Deux intersections à feux. Sentier polyvalent et trottoir. Gestion des eaux pluviales de la route comprise dans le coût. | 9,500,000 |



Figure 6-3
Infrastructures routières du chemin Shediac





6.3 Mode de récupération

D'après le Cadre des principes de la section 2.1 de ce document, on propose de récupérer, grâce à une RAS, les coûts des infrastructures à inclure dans cette zone de redevances, puisqu'il s'agit d'améliorations à apporter à une artère.

Tableau 6-2
Infrastructures nécessaires – Mode de récupération

| Projet d'infrastructure | Description | Mode de récupération |
|-------------------------|---|----------------------|
| Chemin Shediac | Conversion en section transversale urbaine à trois voies de circulation. Deux intersections à feux. Sentier polyvalent et trottoir. Gestion des eaux pluviales de la route comprise dans le coût. | RAS |

6.4 Dépenses en immobilisations

Pour pouvoir aménager le secteur, la Ville a calculé les dépenses en immobilisations à engager afin d'assurer les services augmentés. Ces dépenses se rapportent au transport (routes) exclusivement. La sous-section 3.4 du Cadre stratégique fait état des dépenses en immobilisations admissibles qui peuvent faire partie de chaque service; la sous-section 2.1 porte sur la hiérarchie du Cadre stratégique.

Comme nous l'avons déjà indiqué, il faut effectuer différents travaux de modernisation sur le chemin Shediac. Les coûts de ces infrastructures, qui devraient s'élever à 9,5 millions de dollars, seront récupérés auprès des propriétaires bénéficiaires grâce à une RAS. Le tableau 6-3 (Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance) fait la synthèse des coûts des infrastructures et de la méthode de récupération des RA.

Tableau 6-3
Infrastructures nécessaires pour viabiliser la croissance

| Projet d'infrastructure | Description | Mode de récupération | Coût en \$ 2023 |
|-------------------------|---|----------------------|-----------------|
| Chemin Shediac | Conversion en section transversale urbaine à trois voies de circulation. Deux intersections à feux. Sentier polyvalent et trottoir. Gestion des eaux pluviales de la route comprise dans le coût. | RAS | 9,500,000 |



6.5 Dédutions

Comme nous l'avons vu dans la section 2.2.1, il est nécessaire de prévoir un certain nombre de déductions en raison de l'augmentation des besoins en viabilisation. En outre, on a aussi constaté qu'il fallait prélever une déduction liée aux avantages régionaux de l'aménagement des infrastructures des artères.

Nous analysons plus en détail, ci-après, ces déductions.

6.5.1 Réduction au titre des avantages apportés aux aménagements existants

Les nouvelles infrastructures destinées à viabiliser la zone de redevances apportent des avantages à toutes les propriétés de cette zone. C'est pourquoi il faut affecter une partie des coûts aux propriétés déjà aménagées. Pour calculer la part des coûts des services qui profitent aux aménagements existants, nous avons tenu compte, dans les calculs, des secteurs aménagés dans l'ensemble de la zone de redevances du chemin Shediac (ce qui correspond aux secteurs hachurés en rouge dans le graphique « Terrains bâtis et terrains à aménager du chemin Shediac »). La part des coûts attribuable à ces secteurs doit être financée par la Ville en faisant appel à des sources de financement distinctes des RA (soit les réserves existantes).

6.5.2 Réduction au titre des subventions, des subsides et des autres contributions prévus

On ne s'attend pas à percevoir de subventions pour ces projets. En outre, tous les ouvrages réputés faire partie de la viabilisation locale en vertu du Cadre stratégique ont été exclus dans les calculs. C'est pourquoi il n'y a pas de déduction à comptabiliser.

6.5.3 Réduction au titre des avantages postpériodiques

Puisque les coûts des travaux sont répartis parmi les propriétaires fonciers dans la zone de RA, la période prévue pour les travaux d'aménagement ne s'applique pas dans ce cas. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire de déduire quoi que ce soit pour les terrains à aménager.



6.5.4 Ensemble des avantages sectoriels de l'aménagement des infrastructures – artères

Cette déduction se rapporte à la tranche des dépenses en immobilisations qui apporterait des avantages à l'ensemble de la région, hors de la zone de RA définies pour l'agrandissement ou l'aménagement des artères. Puisque les artères assurent un niveau de service dans les secteurs qui débordent la zone définie pour les RA, on peut attribuer une quote-part des coûts des améliorations constatées à l'ensemble d'un secteur. On peut ainsi réduire les dépenses en immobilisations attribuées aux terrains bénéficiaires et existants recensés dans la zone de redevances définie.

Bien que l'on considère que cet avantage, pour l'ensemble du secteur, est en partie lié à la croissance, ces types de RA pour l'agrandissement des secteurs ne sont pas en vigueur à l'heure actuelle. Il faut noter que Moncton a effectivement, en vertu de la loi, le pouvoir d'imposer des RA pour l'ensemble des secteurs (soit pour tout le territoire municipal) et qu'elle pourrait en récupérer les coûts pour l'ensemble de ce secteur éventuellement, d'après les directives du Conseil municipal.

La Ville et le Conseil municipal peuvent préparer des dénombrements de la circulation et des estimations pour établir la quote-part de l'ensemble du secteur au titre de l'utilisation prévue d'une artère. La quote-part calculée serait attribuée à la Ville au titre des coûts des avantages pour l'ensemble du secteur (ou des redevances d'aménagement potentielles pour l'ensemble de ce secteur). Les calculs des RA tiendront alors compte de la quote-part des dépenses en immobilisations pour chacun des secteurs suivants :

- les terrains à aménager dans la zone de redevances (financés par les propriétaires fonciers aménageurs grâce aux RAS);
- les travaux d'aménagement existants dans la zone de redevances (financés par la Ville);
- l'ensemble du secteur qui bénéficie des infrastructures des artères (financées par la Ville ou grâce à des redevances d'aménagement potentielles pour l'ensemble du secteur).



6.6 Zone d'aménagement

Les terrains aménageables totalisent approximativement 626 acres; les terrains bâtis existants ont une superficie totale de l'ordre de 107 acres et comprennent un ensemble d'aménagements résidentiels et non résidentiels, en plus des routes existantes du secteur.

En règle générale, pour les zones de plus grande densité, on applique une part plus importante des coûts dans la zone de redevances. Nous avons réparti chaque propriété de la zone de redevances dans les composants du zonage qui constituent la superficie totale des terrains. Le tableau 6-4 (Superficie totale par zonage) fait état de cette répartition, et la figure 6-4 (Chemin Shediac – redevances d'aménagement sectorielles [RAS]) reproduit la carte du zonage du secteur.

Afin d'appliquer un coefficient de pondération à chacune des catégories du zonage, nous avons tenu compte de la densité des travaux d'aménagement, ainsi que du nombre de déplacements que chaque aménagement devrait générer. En règle générale, les cibles de densité résidentielle pour chaque type de zonage sont exprimées en « unités par acre », et les cibles non résidentielles sont calculées à raison de 1 000 pi² par acre. Le personnel de la Ville a estimé les hypothèses de densité. Pour les zones déjà bâties, nous avons calculé la densité d'après les unités réelles par acre ou en fonction de la superficie en pi² par acre. Nous avons ensuite multiplié ces densités par les taux de production des déplacements prévus dans la version la plus récente du Trip Generation Manual de l'Institute of Transportation Engineers. Nous avons ainsi obtenu le coefficient de pondération pour chacun des types de zonage. Nous reproduisons ces calculs dans le tableau 6-5 (Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS).

Nous avons ensuite multiplié les coefficients des catégories de zonage par chacun des chiffres de superficie des terrains dans tableau 6-4 (Superficie totale par zonage) afin de calculer la superficie foncière pondérée à utiliser dans le calcul des RAS. Ces calculs définitifs sont reproduits dans tableau 6-7 (Superficie totale pondérée par zonage, rajustée en fonction de la pondération de la production des déplacements).



Figure 6-4
Chemin Shediac – redevances d'aménagement sectorielles (RAS)

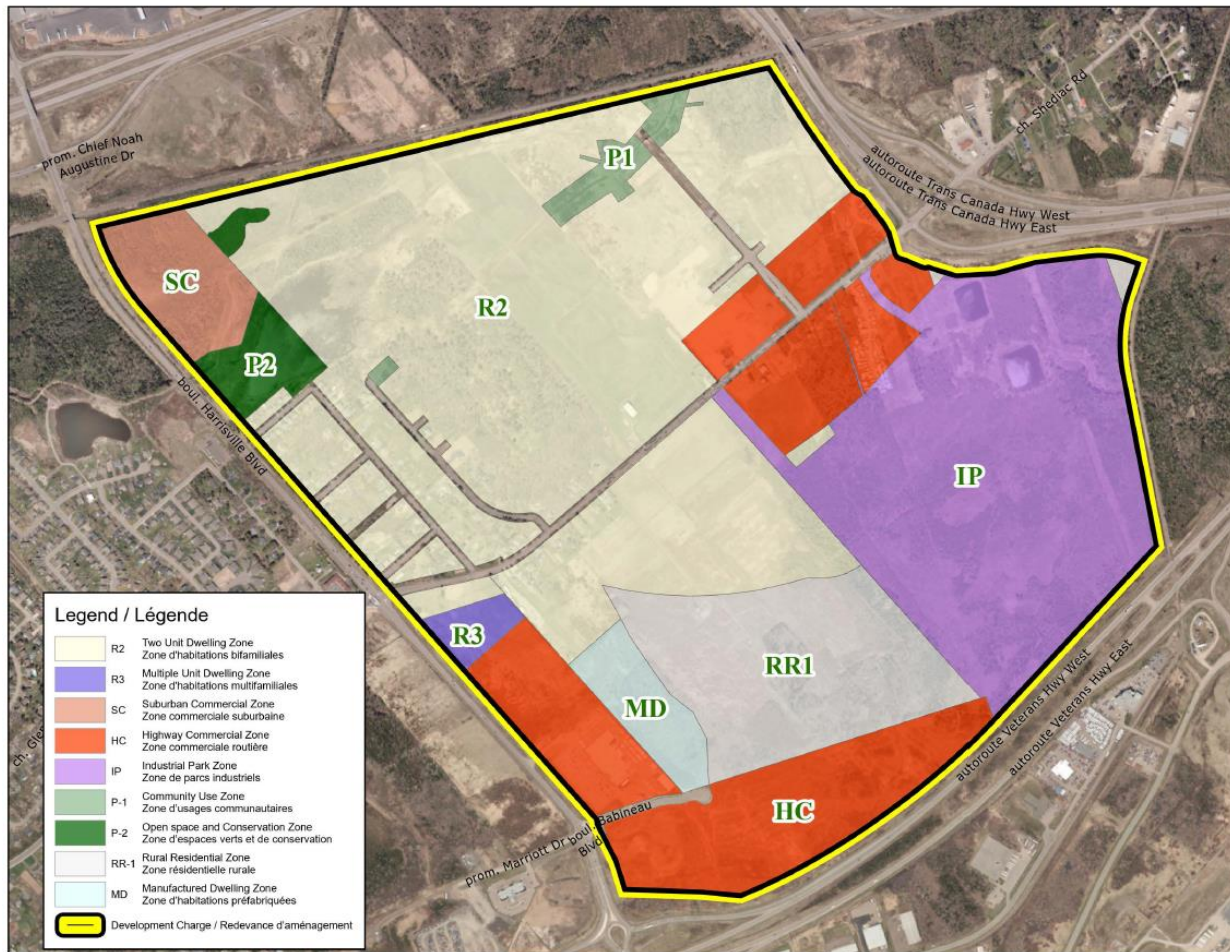




Tableau 6-4
Superficie totale par zonage

| Superficie selon le zonage | Superficie totale (acres) |
|--|---------------------------|
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 262.02 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 6.29 |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | 64.72 |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 22.28 |
| Zone commerciale routière (HC) | 93.87 |
| Zone de parcs industriels (IP) | 150.03 |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 13.66 |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | 13.95 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 44.74 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 25.36 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 9.27 |
| Zones aménagées – Routes | 28.18 |
| Total | 734.37 |

Note : Les catégories de zonage sont établies d'après l'Arrêté de zonage de la Ville de Moncton.



Tableau 6-5
Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS

| Zonage des propriétés | Base de l'hypothèse de densité ¹ | Hypothèse de densité ¹ | Base des taux de production des déplacements ² | Taux de production des déplacements ² | Coefficient de pondération des RAS |
|---|---|-----------------------------------|---|--|------------------------------------|
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | Logements par acre | 10.00 | Déplacements par logement | 0.52 | 5.18 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | Logements par acre | 40.00 | Déplacements par logement | 0.29 | 11.78 |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | Logements par acre | 1.00 | Déplacements par logement | 0.52 | 0.52 |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 1 000 pi ² par acre | 8.56 | Déplacements par tranche de 1 000 pi ² | 0.66 | 5.63 |
| Zone commerciale routière (HC) | 1 000 pi ² par acre | 8.56 | Déplacements par tranche de 1 000 pi ² | 0.66 | 5.63 |
| Zone de parcs industriels (IP) | 1 000 pi ² par acre | 24.71 | Déplacements par tranche de 1 000 pi ² | 0.06 | 1.60 |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | s.o. | - | s.o. | - | - |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | Logements par acre | 12.00 | Déplacements par logement | 0.31 | 3.70 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | Logements par acre | 2.56 | Déplacements par logement | 0.52 | 1.33 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 1 000 pi ² par acre | 3.57 | Déplacements par tranche de 1 000 pi ² | 0.66 | 2.35 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | s.o. | - | s.o. | - | - |
| Zones aménagées – Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | s.o. | - | s.o. | - | - |
| Zones aménagées – Routes | s.o. | - | s.o. | - | - |

1 : La densité des zones à aménager est calculée d'après les estimations les plus justes. La densité des zones bâties est calculée d'après le nombre réel de logements par acre ou le nombre de pieds carrés par acre.

2 : D'après le Trip Generation Manual de l'Institute of Transportation Engineers. 11^e édition.



Tableau 6-6
Superficie totale pondérée par zonage, rajustée en fonction de la pondération de la production des déplacements

| Zonage | Superficie totale (acres) | Coefficient de pondération des RAS | Superficie pondérée |
|--|---------------------------|------------------------------------|---------------------|
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 262.02 | 5.18 | 1,357.27 |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 6.29 | 11.78 | 74.14 |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | 64.72 | 0.52 | 33.53 |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 22.28 | 5.63 | 125.40 |
| Zone commerciale routière (HC) | 93.87 | 5.63 | 528.25 |
| Zone de parcs industriels (IP) | 150.03 | 1.60 | 239.49 |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | 13.66 | - | - |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | 13.95 | 3.70 | 51.56 |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 44.74 | 1.34 | 60.09 |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 25.36 | 2.35 | 59.49 |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | 9.27 | - | - |
| Zones aménagées – Routes | 28.18 | - | - |
| Total | 734.37 | | 2,529.22 |



6.1 Calcul de redevances d'aménagement

Comme nous l'indiquons ci-dessus, il faut calculer les RA dans les RAS conformément au Cadre des principes. Le coût total estimatif de ce projet, qui s'établit à 9,5 millions de dollars, est réparti parmi toutes les propriétés de la zone de redevances, en tenant compte de l'ensemble de la région bénéficiaire. Nous avons prélevé une déduction de 2,4 millions de dollars pour tenir compte des avantages de l'amélioration de l'artère pour l'ensemble de la région. Cette somme doit être financée par la Ville ou au moyen d'une redevance d'aménagement potentielle pour l'ensemble du secteur. Ce calcul donne une RAS nette par superficie pondérée de 2 820 \$. On multiplie ensuite cette somme par la superficie pondérée totale de chaque catégorie du zonage afin de calculer les RAS pour chaque catégorie.

Tableau 6-7
Calculs des RA pour le chemin Shediac

| Projet | Estimation des dépenses brutes en immobilisations (\$ 2023) | Déduction des avantages pour l'ensemble de la région (\$ 2023) | Coût net lié à la croissance (\$ 2023) |
|--|---|--|--|
| Chemin Shediac | 9,500,000 | 2,375,000 | 7,125,000 |
| | | | |
| | Propriétaire aménageur local | RACPL | RAS |
| Affectation des redevances d'aménagement | 0 % | 0 % | 100 % |
| Total des RACPL et des RAS | - | - | 7,125,000 |
| Calcul des RAS | | | |
| Coûts recouvrables des RAS | 7,125,000 \$ | | |
| Superficie totale pondérée | 2,529.22 | | |
| RAS nette par zone pondérée | 2,817.08 \$ | | |
| | | | |
| Propriété | Superficie pondérée | RAS \$ | RAS par acre réel \$ |
| Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 1,357.27 | 3,823,523 \$ | 14,592 \$ |
| Zone d'habitations multifamiliales (R3) | 74.14 | 208,861 \$ | 33,180 \$ |
| Zone résidentielle rurale (RR1) | 33.53 | 94,443 \$ | 1,459 \$ |
| Zone commerciale suburbaine (SC) | 125.40 | 353,256 \$ | 15,853 \$ |
| Zone commerciale routière (HC) | 528.25 | 1,488,126 \$ | 15,853 \$ |
| Zone de parcs industriels (IP) | 239.49 | 674,675 \$ | 4,497 \$ |
| Zone d'espaces verts et de conservation (P-2) | - | 0 \$ | 0 \$ |
| Zone d'habitations préfabriquées (MD) | 51.56 | 145,259 \$ | 10,415 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'habitations bifamiliales (R2) | 60.09 | 169,273 \$ | 3,784 \$ |
| Zones aménagées – Zone commerciale routière (HC) | 59.49 | 167,584 \$ | 6,609 \$ |
| Zones aménagées – Zone d'usages communautaires (P-1) | - | 0 \$ | 0 \$ |
| Zones aménagées – Routes | - | 0 \$ | 0 \$ |
| Total | 2,529.22 | 7,125,000 \$ | |



Il faut noter que les coûts attribuables aux propriétés résidentielles et non résidentielles déjà aménagées dans la zone de RA s'élèvent respectivement à 169 000 \$ et à 168 000 \$. Ainsi, la Ville de Moncton apporterait une contribution égale à ces sommes aux dépenses en immobilisations correspondant aux RAS du chemin Shediac, en plus des coûts de 2,4 millions de dollars liés aux avantages régionaux des infrastructures.

6.2 Modèles de calculs des redevances

Le tableau 6-8 (Calculs des redevances d'aménagement) donne des exemples de différents aménagements et des redevances d'aménagement applicables.

Pour l'exemple n° 1, nous avons l'information suivante :

Type : habitation à trois logements

Zonage : R3

Superficie (acres) : 0,282

Pondération : 11,778

Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,318

RAS par superficie pondérée : 2 820 \$

Voici la marche à suivre pour calculer les RAS applicables à verser.

1. Établir le coefficient de pondération correspondant à la superficie d'après le zonage (selon le tableau 6-5 : Pondération de la superficie des terrains pour les calculs des RAS).

$$\text{Coefficient de pondération de la zone R3} = 11,778$$

4. Multiplier la superficie du lot en acres par le coefficient de pondération pour obtenir la superficie pondérée en acres.

$$0,282 \text{ acre} \times 11,778 = 3,318 \text{ acres pondérés}$$

5. Multiplier la superficie pondérée en acres par les RAS par acre pondéré pour obtenir les RAS applicables à la propriété.

$$3,318 \text{ acres pondérés} \times 2\,820 \$ = 9\,356 \$$$



La RAS par propriété peut être divisée par le nombre d'unités pour calculer la RAS par unité. Par conséquent, la redevance par unité se chiffre à 3 119 \$. De même, pour les aménagements non résidentiels, on peut calculer les redevances pour les exprimer par pi^2 de zone aménagée.



Tableau 6-8
Modèle des calculs des redevances d'aménagement

| Exemple n° | Exemple d'images pour les aménagements | Détails | RA applicables |
|------------|---|---|--|
| 1 |  | <p>Type : Habitation en bande (3 unités) Zonage: R3 Superficie (acres) : 0,282 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,318 RAS par superficie pondérée : 2 820 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 9 356 \$ Redevance par unité : 3 119 \$</p> |
| 2 |  | <p>Type : Habitation en bande (4 unités) Zonage: R3 Superficie (acres) : 0,284 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,350 RAS par superficie pondérée : 2 820 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 9 447 \$ Redevance par unité : 2 362 \$</p> |
| 3 |  | <p>Type : Immeuble de 46 appartements Zonage: R3 Superficie (acres) : 1,740 Pondération : 11,778 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 20,489 RAS par superficie pondérée : 2 820 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 57 780 \$ Redevance par unité : 1 256 \$</p> |



| Exemple n° | Exemple d'images pour les aménagements | Détails | RA applicables |
|------------|---|---|--|
| 4 |  | <p>Type : Zone commerciale routière Zonage: HC Superficie (acres) : 0,577 Pondération : 5,627 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,245 RAS par superficie pondérée : 2 820 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 9 150 \$ Redevance par pi2 : 1,21 \$</p> |
| |  | <p>Type : Parc industriel Zonage : IP Superficie (acres) : 1,956 Pondération : 1,596 Superficie pondérée en acres (superficie x pondération) : 3,122 RAS par superficie pondérée : 2 820 \$</p> | <p>Redevances par zone aménageable : 8 803 \$ Redevance par pi2 : 0,64 \$</p> |



Chapitre 7

Principes des redevances d'aménagement, recommandations et règles de l'Arrêté concernant la redevance d'aménagement



7. Principes des redevances d'aménagement, recommandations et règles de l'Arrêté concernant la redevance d'aménagement

7.1 Introduction

On peut mettre au point des règles pour savoir si une RA est payable dans un cas particulier et pour calculer le montant de la redevance soumise à des limitations. En règle générale, ces règles peuvent prévoir des exemptions, un échelonnement ou encore l'indexation des redevances. Il est recommandé que l'application, l'indexation et le calendrier de perception des RA soient conformes à la sous-section 3.3 (Autres principes) du Cadre stratégique.

7.2 Perception des redevances d'aménagement

7.2.1 Imposition et calendrier des redevances d'aménagement

L'Arrêté concernant la redevance d'aménagement définit les conditions de l'imposition et du calendrier de la perception des RA.

Les articles 5 et 6 de l'Arrêté sont libellés comme suit :

Imposition d'une redevance d'aménagement

5(1) Les redevances d'aménagement énumérées à l'annexe C seront imposées au demandeur et perçues auprès de lui avant l'approbation d'un plan de lotissement par l'agent d'aménagement ou la délivrance d'un permis d'aménagement sous le régime de l'Arrêté de zonage.

5(2) Pour l'aménagement des éléments des secteurs bénéficiaires indiqués à l'annexe B, les redevances d'aménagement sectorielles seront calculées en fonction des redevances d'aménagement sectorielles par acre pondéré et seront imposées au demandeur et perçues auprès de lui avant l'approbation d'un plan de lotissement par l'agent d'aménagement ou la délivrance d'un permis d'aménagement sous le régime de l'Arrêté de zonage. 2021, Z-1519.1



Entente sur les redevances d'aménagement

6(1) Malgré l'imposition des redevances d'aménagement prévues au présent arrêté, le conseil municipal, sur entente, peut accorder au demandeur qui construit à ses propres frais des services à l'égard desquels le budget d'immobilisations prévoit une augmentation un crédit envers une redevance d'aménagement.

6 (2) Le conseil municipal peut envisager la conclusion d'une entente concernant la redevance d'aménagement prévoyant le paiement retardé d'un montant maximal correspondant à 50 % de la redevance d'aménagement.

Si par exemple on ne percevait pas, à l'étape du lotissement de RA, il faudrait acquitter le solde à l'étape de la délivrance du permis de construction ou d'aménagement. On peut se prévaloir des dispositions relatives au paiement retardé dans le cadre d'une entente en vertu du paragraphe 6(2) dans les cas où le propriétaire foncier demande que l'imposition des RA soit répartie en parts égales (50-50) aux étapes du lotissement et de la délivrance du permis de construction ou d'aménagement. Toutefois, dans les cas où il n'y a pas d'entente, la Ville doit percevoir les RA dès la première étape, soit celle du lotissement. Remarque : On peut envisager de passer des ententes sur les redevances d'aménagement pour les paiements retardés lorsque les RA sont supérieurs à 500 000 \$, à la discrétion du personnel de la Ville ou du Conseil municipal, conformément à la section 3.3.3 du Cadre stratégique de la redevance d'aménagement.

7.3 Structure de l'Arrêté municipal

Afin de mettre en œuvre la redevance d'aménagement pour les cinq zones d'aménagement conformément aux recommandations de cette étude du contexte, il est recommandé de modifier l'Arrêté concernant la redevance d'aménagement n° Z-1519 pour :

- I. ajouter les sous-annexes suivantes dans l'annexe A (Services municipaux désignés), afin de désigner les services récupérables suivants :
 4. boulevard Harrisville
 - 1) Transport : travaux de modernisation du boulevard Harrisville
 5. promenade Marriott



- 1) Transport : travaux de modernisation de la promenade Marriott
- 2) Transport : carrefour giratoire – rue Warner et promenade Marriott
- 3) Sentiers : sentier de la ligne de transport de l'électricité

6. modernisation de l'égout collecteur de DIM

- 1) Eaux usées : modernisation de l'égout collecteur existant

7. chemin Shediac

- 2) Transport : travaux de modernisation du chemin Shediac

II. ajouter les sous-annexes suivantes dans l'annexe B (Zones bénéficiaires) :

4 Carte de la zone bénéficiaire du boulevard Harrisville

5 Carte de la zone bénéficiaire de la promenade Marriott

6 Carte de la zone bénéficiaire des travaux de modernisation de l'égout collecteur de DIM

7 Carte de la zone bénéficiaire du chemin Shediac

III. ajouter les sous-annexes suivantes dans l'annexe C (Redevances d'aménagement par zone bénéficiaire), dont les types et les taux de redevance sont calculés d'après les recommandations exposées dans cette étude du contexte.

4 Zone bénéficiaire du boulevard Harrisville (taux de 2023)

5 Zone bénéficiaire de la promenade Marriott (taux de 2023)

6 Zone bénéficiaire des travaux de modernisation de l'égout collecteur de DIM (taux de 2023)

7 Zone bénéficiaire du chemin Shediac (taux de 2023)