

**Étude préliminaire de la Ville d'Ottawa sur la
modification des redevances d'aménagement :
Routes et services connexes**

Ville d'Ottawa

Mai 2018

1.0 Introduction

L'étude préliminaire sur la modification des redevances d'aménagement a été préparée aux termes de l'article 10 de la *Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement* et rendue publique, conformément à cette même loi, au moins deux semaines avant la réunion publique du Conseil et au moins 60 jours avant l'adoption de la modification au *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*.

L'étude vise à modifier la liste des projets d'aménagement de routes et de services connexes aux intersections pour la collectivité urbaine de l'ouest, afin d'y inclure l'intersection des promenades Huntsville et Terry Fox.

L'ajout de feux de circulation à l'intersection des promenades Huntsville et Terry Fox ne fera pas changer les taux de redevances d'aménagement aux termes du Règlement n° 2014-229 actuellement en vigueur. Cependant, la mise à jour du règlement en 2019 tiendra compte du coût de ces feux de circulation, et les taux seront ajustés en conséquence.

2.0 Politique sur les services locaux

Feux de circulation, systèmes de régulation de la circulation et modifications aux intersections

Dans le contexte de travaux d'aménagement ou d'élargissement d'artères ou de routes collectrices principales, les feux de circulation et les systèmes de régulation de la circulation sont, s'il y a lieu, considérés comme des infrastructures visées par les redevances d'aménagement.

Sur les artères ou les routes collectrices principales, les feux de circulation, les systèmes de régulation de la circulation et les modifications aux intersections hors site, qui sont nécessaires pour répondre à la croissance découlant des aménagements prévus et qui entraînent une augmentation de la circulation, sont considérés comme des infrastructures assujetties aux redevances d'aménagement, s'ils satisfont aux conditions.

Lorsque des modifications aux intersections et l'aménagement de feux de circulation et de systèmes de régulation de la circulation hors site, non obligatoires en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, sont requis en raison de la croissance, ces travaux seront considérés comme des projets visés par les redevances d'aménagement, dans la mesure où ils auront été associés à un programme de redevances d'aménagement. Les projets annuels associés au programme en question seront déterminés dans le cadre du processus budgétaire.

Conformément à la politique sur les services locaux, la nécessité des feux de circulation proposés à cet endroit découle directement de la croissance liée aux nouveaux aménagements, et ces feux n'offrent aucun avantage aux fins des redevances

d'aménagement pour les structures actuelles, comme c'est le cas pour d'autres infrastructures de contrôle des intersections déjà visées par le *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement*. Qui plus est, les feux de circulation proposés seront conformes à toutes les normes de conception applicables et n'excéderont pas le niveau moyen de service fourni par d'autres feux de circulation depuis les 10 dernières années. La capacité excédentaire nécessaire après cette période ne s'applique pas non plus au calcul, puisqu'aucune modification à la route n'est proposée au-delà de l'installation de l'équipement des feux de circulation (il n'est pas proposé d'aménager d'autres voies de virage).

3.0 Description du projet

L'intersection des promenades Huntsville et Terry Fox n'est pas visée par le *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* (n° 2014-229) actuellement en vigueur. Il est recommandé d'y installer des feux de circulation en vertu d'une entente préalable, entente qu'ont récemment approuvée le Comité de l'urbanisme (10 avril 2018) et le Conseil municipal (25 avril 2018) de la Ville d'Ottawa.

Dans sa configuration actuelle, l'intersection est formée d'une voie de virage à gauche en direction sud et d'une voie de virage à droite, en direction nord. Les voies auxiliaires ne sont pas assujetties aux redevances d'aménagement. Le coût des feux de circulation est estimé à 500 000 \$, coût qui sera engagé au cours de la période visée par l'étude préliminaire.

La limite de vitesse indiquée sur la promenade Terry Fox est de 80 kilomètres à l'heure (km/h), mais la vitesse enregistrée est de 90 km/h, pour 85 % des véhicules. À l'heure de pointe du matin et de l'après-midi, environ 1 000 véhicules y circulent à l'heure, par voie, en direction de pointe. Les débits de circulation élevés et la vitesse de circulation réelle sur la promenade Terry Fox sont tels que les virages en direction ou en provenance de la promenade Huntsville sont difficiles et dangereux.

Les débits de circulation continueront d'augmenter dans le secteur, compte tenu des nouveaux logements construits et de l'ouverture d'une nouvelle école élémentaire à l'intersection du chemin Goulbourn Forced, prévue pour septembre 2018.

Il est probable que l'intersection satisfera aux exigences du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) en matière de signalisation routière en 2018.

L'installation de feux de circulation à cet endroit correspond aux définitions figurant dans le *Règlement municipal sur les redevances d'aménagement* (n° 2014-229).

4.0 Étude préliminaire sur les redevances d'aménagement – Exigences

La *Loi sur les redevances d'aménagement* et le Règlement 82/98 établissent les exigences relatives à la réalisation d'une étude préliminaire. Outre les questions abordées ci-dessus et la stratégie de gestion des actifs, ces exigences et la manière d'y satisfaire vont comme suit :

- i) L'ampleur, le type et l'emplacement envisagés de l'aménagement à l'égard duquel des redevances d'aménagement peuvent être imposées doivent être évalués.

L'ampleur, le type et l'emplacement envisagés de l'aménagement à l'égard duquel des redevances d'aménagement peuvent être imposées sont conformes à l'étude préliminaire adoptée le 11 juin 2014.

- ii) L'augmentation du besoin de services attribuable à l'aménagement envisagé doit être évalué pour chaque service visé par le règlement de redevances d'aménagement.

La nécessité des feux de circulation découle de la croissance dans le secteur.

- iii) L'évaluation visée à la disposition 2 ne peut inclure une augmentation du besoin que si le conseil de la municipalité a manifesté son intention de veiller à ce que ce besoin accru soit comblé. Les règlements peuvent régir la façon de déterminer si un conseil a manifesté une telle intention.

La Ville a manifesté son intention d'installer des feux de circulation dans le présent rapport.

- iv) L'évaluation visée à la disposition 2 ne doit pas inclure l'augmentation du niveau d'un service qui dépasserait le niveau moyen de ce service qui a été fourni dans la municipalité pendant la période de 10 ans qui précède immédiatement la préparation de l'étude préliminaire exigée par l'article 10. Les règlements peuvent régir le mode d'évaluation du niveau et du niveau moyen de service. L'évaluation ne doit pas non plus inclure l'augmentation du besoin de services à l'égard d'une période postérieure à la période de 10 ans qui suit immédiatement la préparation de l'étude préliminaire, sauf s'il s'agit d'un service prévu au paragraphe (5).

Les feux de circulation à installer ne dépassent pas le niveau moyen de service fourni au cours des 10 années précédentes.

- v) La fraction de l'augmentation du besoin de services attribuable à l'aménagement envisagé que peut combler la capacité excédentaire de la municipalité, à l'exclusion d'une capacité excédentaire qui serait payée par un nouvel aménagement selon l'intention qu'a manifestée le conseil de la municipalité, doit être déduite de cette augmentation. Les règlements peuvent régir le mode d'évaluation de la capacité excédentaire et la façon de déterminer si un conseil a manifesté l'intention de payer la capacité excédentaire par un nouvel aménagement.

Aucune capacité excédentaire n'est nécessaire pour fournir le service requis à cette intersection.

- vi) La mesure dans laquelle un aménagement existant tirerait avantage de l'augmentation des services que rend nécessaire l'augmentation du besoin de services doit être déduite de cette augmentation. Les règlements peuvent régir la mesure dans laquelle un aménagement existant tirerait avantage d'une augmentation des services.

Les aménagements existants ne tirent aucun avantage de l'installation de feux de circulation.

- vii) Les dépenses en immobilisations nécessaires pour augmenter les services doivent être évaluées et réduites de la manière prévue au paragraphe (2).

Les coûts d'immobilisation ont été établis à 500 000 \$ (voir ci-dessus). Ces coûts seront engagés au cours de la période prévue par l'étude préliminaire.

- viii) Les dépenses en immobilisations doivent être réduites de 10 pour cent. La présente disposition ne s'applique pas aux services énumérés au paragraphe (5).

Ne s'applique pas.

Selon l'examen mené aux termes du paragraphe 5 (2) de la *Loi sur les redevances d'aménagement*, aucune subvention ou contribution ne sera octroyée pour réduire le coût de l'intersection.

5.0 Répercussions sur le plan de la gestion des actifs

Le 3 décembre 2015, le gouvernement provincial a adopté le projet de loi 73, qui modifie la *Loi de 1997 sur les redevances d'aménagement*. Par la suite, le 18 décembre 2015, le Règlement de l'Ontario 428/15 a été publié, lequel venait modifier le Règlement de l'Ontario 82/98, pris en application de la *Loi sur les redevances d'aménagement*, et établissait de nouvelles directives pour la *Loi* ainsi modifiée. Les modifications exigent que l'étude préliminaire sur les redevances d'aménagement comprenne un plan de gestion des actifs pour la nouvelle infrastructure. Plus précisément, elles exigent un tel plan pour a) gérer tous les actifs devant être financés par des dépenses en immobilisations prévues en application du règlement de redevances d'aménagement; et b) démontrer que tous les actifs visés à l'alinéa 9a) sont financièrement viables pour la durée complète du cycle de vie.

En ce qui concerne les pratiques de gestion des actifs qu'a adoptées la Ville relativement aux coûts du cycle de vie et à la prise de décisions en fonction des risques pour ses infrastructures, existantes et planifiées, les mesures prises ou en cours sont résumées ci-dessous :

En 2012, la Ville a mis en œuvre le Programme de gestion intégrale des actifs (GIA), la Politique de gestion intégrale des actifs ainsi qu'une stratégie connexe à l'intention des cadres supérieurs pour garantir l'atteinte des objectifs énoncés dans la politique :

La plus récente version du Plan directeur de l'infrastructure, achevée en 2014, tient compte des coûts futurs des nouvelles infrastructures (p. ex. coûts du cycle de vie), à titre d'éventuel fardeau pour les contribuables, afin d'assurer la viabilité financière et d'ajuster (réduire) le volume de travaux prévus en conséquence.

La Ville s'est également dotée d'un programme et a lancé différentes initiatives pour se conformer aux exigences du projet de loi 6 concernant la planification de la gestion des infrastructures.

Le Programme de gestion intégrale des actifs, mentionné ci-dessus, fixe les attentes du Conseil en ce qui concerne la gestion des biens matériels de la Ville. La politique précise que les « [...] décisions liées aux actifs reposent sur une approche durable visant à assurer que les ajouts d'actifs ou l'amélioration d'actifs existants tiennent compte des conséquences sur la capacité de la Ville à financer l'entretien et la réfection dans le futur ». De plus, la Ville inspecte ses biens et évalue leur état régulièrement, après quoi elle mène des analyses fondées sur les risques et établit la programmation relative au renouvellement de ses infrastructures à partir des constats qu'elle fait. Enfin, elle révisé régulièrement ses prévisions des besoins à long terme afin de formuler son plan financier à long terme.

La Ville prépare régulièrement des plans financiers à long terme, qui établissent une série de stratégies financières visant à trouver un juste équilibre entre la nécessité d'entretenir les actifs corporels et d'en construire et la nécessité de gérer la dette, la réserve de remplacement et les augmentations de taux.

Les coûts annuels d'entretien et de fonctionnement pour un feu de circulation s'établissent à 12 541 \$ en 2018, coûts qui devraient augmenter annuellement de 3 % au cours des prochaines années.

Par conséquent, dans le contexte des exigences de la *Loi sur les redevances d'aménagement*, nous pouvons conclure que l'actif corporel concerné peut être géré de façon financièrement viable au cours de son cycle de vie.