



Redevances relatives aux stations de transport en commun (RSTC)

Guide de mise en
œuvre externe

ISBN: 978-1-4868-9224-2

Ontario



Table des matières

Introduction.....	3
1.Aperçu	4
1.1 Objet du présent guide.....	4
1.2 Redevances relatives aux stations de transport en commun.....	4
1.3 Fonctionnement des redevances relatives aux stations de transport en commun ..	4
2.Comment instaurer des redevances relatives aux stations de transport en commun...5	
2.1 Critères d’admissibilité aux redevances relatives aux stations de transport en commun	7
2.2 Réunion de consultation préalable.....	7
2.3 Lettre d’intention.....	7
2.4 Évaluation financière	8
2.5 Évaluation de la priorité accordée aux transports en commun.....	9
2.5.1 Évaluation de la viabilité de la station.....	9
2.6 Lettre de réponse.....	10
3.Étude préliminaire	11
3.1 Limites géographiques proposées	12
3.2 Contribution financière municipale	13
3.3 Ampleur des aménagements	13
3.4 Calcul des redevances proposées relatives aux stations de transport en commun	14
3.5 Plan municipal pour compenser les redevances relatives aux stations de transport en commun.....	15
4.Règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun.....	16
4.1 Carte de la zone.....	16
4.2 Règles pour déterminer l’applicabilité	17
4.2.1 Aménagements applicables	17
4.2.2 Calendrier	17
4.2.3 Montant.....	18

4.3	Consultation sur le projet de règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun.....	18
5.	Adoption d'un règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun	18
5.1	Présentation au ministre de l'Infrastructure	19
5.2	Le ministre de l'Infrastructure doit donner son consentement à l'utilisation des RSTC 20	
5.3	Règlement municipal final sur les redevances relatives aux stations de transport en commun.....	20
5.4	Modification d'un règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun	21
6.	Surveillance du règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun	22
	Foire aux questions.....	23
	Annexe A : Municipalités prescrites	26

Introduction

Au cours des deux prochaines décennies, la population de l'Ontario devrait augmenter de 4,2 millions de personnes, ce qui entraînera une augmentation de la congestion routière et une demande importante pour un accroissement des transports en commun et de nouvelles connexions de transport en commun.

Le gouvernement de l'Ontario s'engage à améliorer l'infrastructure des transports en commun à l'échelle de la province, notamment en mettant en œuvre le programme Expansion de GO, afin d'offrir un service de train plus rapide et plus fréquent, de réduire les temps de trajet et de diminuer les embouteillages.

L'Ontario collabore avec ses partenaires municipaux afin d'accélérer la construction de stations de transport en commun, de relier les collectivités en croissance et de faciliter et d'accélérer les déplacements dans la région élargie du Golden Horseshoe.

Dans le cadre de son plan visant à réaliser le plus grand projet d'expansion des transports en commun en Amérique du Nord, la province offre aux municipalités l'accès à un nouvel outil facultatif, prenant la forme de redevances relatives aux stations de transport en commun (RSTC), qui vise à favoriser les possibilités de transport en commun en permettant aux municipalités de financer les stations du réseau GO, puis de recouvrer leurs contributions au fil du temps, à mesure que des aménagements sont construits autour de la station. Les RSTC aideront les municipalités à créer des possibilités de logement afin de bâtir des collectivités dynamiques et polyvalentes autour des futures stations du réseau GO. Cela comprend les collectivités axées sur le transport en commun, qui rapprocheront les logements et les emplois des transports en commun en offrant aux résidents de nouvelles options de déplacement et en stimulant la croissance et l'aménagement de leurs collectivités.

Contexte

Le ministère de l'Infrastructure (INF) a rendu possible la mise en place des RSTC grâce à la *Loi de 2023 sur le financement des stations du réseau GO*. La Loi confère au ministre de l'Infrastructure le pouvoir de consentir (à une municipalité prescrite) à la mise en œuvre d'un règlement municipal sur les RSTC. Consulter l'annexe A pour connaître la liste des municipalités prescrites. Il est à noter que l'approbation d'une demande de RSTC n'est pas garantie. Le processus d'obtention des approbations est discrétionnaire et il prévoit des restrictions. Seules les demandes qui démontrent une harmonisation stratégique avec l'intérêt de la province à construire des logements et des transports en commun de façon rentable seront retenues pour aller de l'avant.

1. Aperçu

1.1 Objet du présent guide

Le guide de mise en œuvre des redevances relatives aux stations de transport en commun (le « présent guide ») vise à informer les municipalités des exigences relatives à la mise en œuvre des RSTC, notamment en ce qui concerne le processus, l'admissibilité, les rôles et les responsabilités.

1.2 Redevances relatives aux stations de transport en commun

Les RSTC sont des redevances que les municipalités peuvent utiliser pour soutenir la création de nouvelles stations du réseau GO en finançant entièrement ou partiellement les coûts de conception et de construction d'une nouvelle station du réseau GO. Les municipalités peuvent récupérer ces coûts au fil du temps, à mesure que de nouveaux aménagements sont construits autour de la station.

Conformément au [paragraphe 3\(3\) de la Loi](#), les municipalités ne peuvent utiliser les RSTC que si la construction de nouvelles stations du réseau GO a commencé le 4 décembre 2023 ou après cette date (le jour où la *Loi de 2023 pour un réseau de transport orienté vers l'avenir* a reçu la sanction royale). Elles ne peuvent pas être utilisées pour les stations du réseau GO existantes qui nécessitent des améliorations. Le [paragraphe 4\(1\) du Règlement de l'Ontario 207/25](#) précise davantage la définition de la construction d'une nouvelle station du réseau GO.

1.3 Fonctionnement des redevances relatives aux stations de transport en commun

À la suite d'une réunion de consultation préalable avec le ministère et de la présentation d'une lettre d'intention, une municipalité doit satisfaire aux exigences énoncées au [paragraphe 6\(1\) de la Loi](#) pour adopter un règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun :

- effectuer une étude préliminaire qui comprend les renseignements prescrits et qui satisfait à toute autre exigence prescrite;
- donner avis de l'étude préliminaire et du projet de règlement au public de la manière que la municipalité estime appropriée et consulter les personnes, organismes publics et collectivités qu'elle estime appropriés;
- adopter une résolution demandant au ministre de consentir à l'adoption du règlement;
- obtenir le consentement du ministre à l'adoption du règlement, sous réserve des adaptations précisées par le ministre.

Une fois mises en œuvre, les RSTC permettraient à la municipalité de facturer des frais sur les nouveaux aménagements (p. ex. logements, commerces) construits autour de la nouvelle station du réseau GO et de récupérer sa contribution à la station au fil du temps.

Les RSTC appuieraient le principe selon lequel « la croissance paie pour la croissance » et représenteraient une nouvelle redevance perçue par les municipalités, dans ce cas-ci, visant les aménagements autour d'une nouvelle station du réseau GO.

2. Comment instaurer des redevances relatives aux stations de transport en commun

Les sections suivantes détaillent chaque étape nécessaire pour qu'une municipalité obtienne le consentement du ministre de l'Infrastructure afin d'adopter le règlement municipal sur les RSTC et contribuer au financement d'une nouvelle station du réseau GO.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des étapes à suivre. Il est à noter qu'en plus de ces étapes, l'INF mène plusieurs actions pour faciliter la gestion des approbations gouvernementales. L'INF collaborera avec le ministère des Transports (MTO) pour toutes les étapes liées aux stations de transport en commun ou aux stations du réseau GO.

Section du guide des RSTC	Étape	Description	Chef de file
2.2	1a	La municipalité organise une réunion de consultation préalable avec l'INF.	Municipalité
2.3	1b	La municipalité présente une lettre d'intention à l'INF pour utiliser les RSTC.	Municipalité

<p>2.4 2.5</p>	<p>2a</p>	<p>La province évalue la demande, notamment en fonction de son harmonisation avec les priorités provinciales (comme les transports en commun), et obtient les approbations nécessaires pour faire progresser la conception de la nouvelle station du réseau GO.</p>	<p>Province</p>
<p>2.6</p>	<p>2b</p>	<p>La province informe la municipalité qu'elle peut procéder à une étude préliminaire.</p>	<p>Province</p>
<p>3</p>	<p>3</p>	<p>La municipalité élabore une étude préliminaire (avec les commentaires de la province) afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. déterminer les limites géographiques proposées pour les redevances; b. déterminer la contribution municipale (qui sera recouvrée au moyen des RSTC) aux coûts de conception et de construction; c. déterminer l'ampleur des aménagements prévus à l'intérieur des limites géographiques proposées pour les redevances; d. déterminer le montant des frais qui seront facturés; e. déterminer la manière dont la contribution aux dépenses en immobilisations sera recouvrée, y compris la stratégie visant à mettre en œuvre des mesures qui compenseront l'incidence financière de la contribution. 	<p>Municipalité</p>
<p>4</p>	<p>4</p>	<p>La municipalité élabore un règlement municipal pour utiliser les RSTC, qui est envoyé à l'INF afin d'obtenir le consentement du ministre. Si celui-ci est approuvé, le conseil municipal adopte le règlement proposé.</p>	<p>Municipalité</p>
	<p>5</p>	<p>Les approbations provinciales internes sont obtenues pour procéder à la construction du nouveau modèle de station.</p>	<p>Province</p>
<p>5.2</p>	<p>6</p>	<p>La province informe la municipalité si le ministre de l'INF a donné son consentement.</p>	<p>Province</p>
	<p>7</p>	<p>La municipalité conclut des accords avec Metrolinx pour financer la conception et la construction de nouvelles stations du réseau GO.</p>	<p>Municipalité</p>
<p>5.3</p>	<p>8</p>	<p>La municipalité met en œuvre le règlement municipal sur les RSTC.</p>	<p>Municipalité</p>

2.1 Critères d'admissibilité aux redevances relatives aux stations de transport en commun

Pour être admissible aux RSTC, la nouvelle station proposée doit répondre aux critères suivants ¹:

- L'aménagement de la nouvelle station s'harmonise avec les priorités provinciales.
- La station proposée est située le long d'un corridor ferroviaire existant ou prévu du réseau GO, comme l'a confirmé la province.
- Metrolinx a confirmé que la station proposée n'aurait aucune incidence négative sur les niveaux de service et les réseaux existants et prévus, et que le projet offre des avantages stratégiques pour le réseau.
 - Si le projet est situé le long d'un corridor qui n'appartient pas à Metrolinx, Metrolinx a confirmé que des négociations sont en cours avec le propriétaire, conformément à la demande de nouvelle station.
- La municipalité peut s'engager à financer la station au moyen des RSTC ou d'autres contributions municipales (p. ex. terrains ou autres financements).

2.2 Réunion de consultation préalable

Si la nouvelle station proposée est jugée conforme aux critères, les municipalités souhaitant utiliser les RSTC doivent envoyer un courriel à l'INF à l'adresse TransitStationCharge@ontario.ca afin d'organiser une réunion de consultation pour en apprendre davantage sur les RSTC et discuter des exigences et des processus nécessaires à la mise en place des redevances.

2.3 Lettre d'intention

La municipalité doit envoyer une lettre d'intention à l'INF pour lancer officiellement le processus si, après la consultation préalable, elle décide de demander à utiliser les RSTC. Le directeur municipal ou le directeur général d'une municipalité prescrite doit envoyer la lettre d'intention par courriel au ministère à l'adresse TransitStationCharge@ontario.ca. Consulter l'annexe A pour connaître la liste des municipalités prescrites.

¹ Si une station est admissible aux RSTC ou si la municipalité entame le processus de demande d'un règlement municipal sur les RSTC, la province ne s'engage pas à approuver ou à financer la station proposée.

La lettre d'intention peut être présentée par une municipalité de palier supérieur ou inférieur et doit comprendre les renseignements suivants :

1. L'intérêt de la municipalité à utiliser des RSTC pour financer une nouvelle station du réseau GO à l'intérieur de ses limites (y compris une déclaration indiquant si la municipalité de palier supérieur ou inférieur correspondante est d'accord);
2. L'emplacement de la ou des stations proposées;
3. Un aperçu de la façon dont la municipalité pourrait soutenir une ou plusieurs nouvelles stations du réseau GO, par exemple :
 - i. Le contexte de planification actuel ou futur prévu pour la zone (c.-à-d. les modifications en cours ou prévues du plan officiel ou du zonage qui augmenteront la densité et soutiendront la viabilité des transports en commun au niveau régional);
 - ii. Les modifications possibles des parcours et des services de transport en commun au niveau municipal qui pourraient attirer de nouveaux usagers vers la ou les futures stations du réseau GO;
 - iii. Les plans d'amélioration de l'infrastructure municipale qui pourraient accroître la capacité d'aménagement de la zone;
 - iv. Les nouveaux facteurs susceptibles d'attirer de nouveaux usagers (p. ex. attractions majeures, regroupements de bureaux et carrefours communautaires).
4. Une déclaration indiquant les sources de financement estimées que la municipalité entend utiliser pour financer les coûts liés à la conception et à la construction de la nouvelle station proposée, y compris tout plan d'emprunt de fonds, de financement provincial ou fédéral ou de financement provenant du fonds de réserve établi à l'égard de la station, ainsi qu'une stratégie d'atténuation de l'augmentation des coûts d'aménagement.²

2.4 Évaluation financière

Une fois que la province aura examiné la lettre d'intention, elle procédera à une évaluation financière pour déterminer si la contribution financière proposée par la

² Les sources de financement peuvent comprendre des fonds empruntés, des fonds provenant de financements provinciaux ou fédéraux, ou des fonds que la municipalité prévoit de recueillir au moyen des redevances relatives aux stations de transport en commun (RSTC). En ce qui concerne le montant estimatif du financement que la municipalité prévoit de verser à la station et qu'elle recouvrera au moyen des RSTC, l'estimation doit être étayée par une analyse économique du potentiel d'aménagement de la zone entourant la station proposée. Cette analyse doit également être présentée au ministère de l'Infrastructure.

municipalité est raisonnable compte tenu de sa capacité d'emprunt globale et de ses autres titres de créance.

Si l'évaluation financière de la province est favorable, la province procédera à une analyse de la viabilité de la station du réseau GO proposée.

Si l'évaluation financière n'est pas favorable à la mise en œuvre de RSTC par la municipalité, la province en informera cette dernière.

2.5 Évaluation de la priorité accordée aux transports en commun

À la suite d'une évaluation financière favorable, la province procédera à une évaluation de la priorité accordée aux transports en commun afin de déterminer la viabilité de la station du réseau GO proposée ou si une analyse supplémentaire est nécessaire.

L'évaluation de la priorité accordée aux transports en commun comprend habituellement :

- la vérification de l'existence d'une évaluation de la viabilité de la station³ pour la station;
- la confirmation des approbations gouvernementales existantes ou requises;
- la mise en évidence des défis connus liés à la mise en place de l'infrastructure nécessaire.

2.5.1 Évaluation de la viabilité de la station

Une évaluation de la viabilité de la station donne un aperçu fondé sur des données probantes de l'investissement proposé et de sa contribution aux buts et objectifs de la province. Elle comprend les avantages, les coûts et les risques de l'investissement proposé selon le cadre d'analyse de rentabilité de Metrolinx et ses quatre cas (stratégique, économique, financier, et productibilité et exploitation), et apporte des arguments fondés sur des données probantes pour justifier la mise en œuvre ou non de la nouvelle station du réseau GO.

Une évaluation de la viabilité de la station est l'une des nombreuses études et l'un des nombreux facteurs pris en compte pour prendre une décision finale concernant un projet. D'autres facteurs varient d'un projet à l'autre, notamment les objectifs

³ Une évaluation de la viabilité de la station équivaut à une analyse de rentabilité initiale réalisée par Metrolinx.

économiques généraux, les considérations relatives à la communauté locale et l'abordabilité.

2.5.1.1 Calendrier de l'évaluation de la viabilité de la station

Metrolinx peut avoir besoin d'au moins 12 mois pour mener à bien une évaluation de la viabilité de la station, selon la complexité du projet. La province, à son entière discrétion, a le droit de déterminer le calendrier de l'évaluation en fonction de la capacité des ressources, des engagements antérieurs et des priorités opérationnelles.

2.5.1.2 Financement de l'évaluation de la viabilité de la station

Metrolinx déterminera la portée des travaux, le coût et le calendrier de l'évaluation de la viabilité de la station. Les municipalités devraient financer le coût de ces travaux, qui est estimé à 500 000 dollars maximum, en fonction de la portée prévue des travaux. Les municipalités pourraient devoir conclure un accord avec Metrolinx.

Si le ministre de l'Infrastructure consent à l'adoption d'un règlement municipal sur les RSTC, les municipalités auront la possibilité de recouvrer le coût d'une évaluation de la viabilité de la station au moyen des RSTC.

2.6 Lettre de réponse

Une fois que la province aura terminé l'évaluation financière et l'évaluation de la priorité accordée aux transports en commun, elle communiquera les résultats des analyses à la municipalité.

- Si les évaluations ne sont pas favorables, deux options sont possibles :
 - la province détermine qu'aucune autre évaluation n'est nécessaire; elle communique les résultats des analyses et informe la municipalité qu'elle ne donnera pas suite à la mise en œuvre des RSTC;
 - la province détermine que d'autres analyses sont nécessaires pour évaluer la station du réseau GO proposée; elle communique :
 - 1) le coût estimatif pour la municipalité de financer l'analyse supplémentaire requise et de chercher à conclure un accord exécutoire pour recouvrer ces coûts;
 - 2) que le processus relatif aux RSTC sera suspendu jusqu'à ce que cette analyse soit terminée.
- Si les évaluations sont favorables, la province communiquera les résultats des analyses et demandera à la municipalité de prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre des RSTC. Cela comprend les exigences relatives à

l'étude préliminaire, les commentaires sur la rédaction du règlement municipal sur les RSTC et la planification de la consultation publique.

3. Étude préliminaire

Une étude préliminaire sera nécessaire pour que la municipalité puisse élaborer et rédiger un règlement municipal sur les RSTC visant à mettre en œuvre des RSTC. L'objectif de cette étude préliminaire est de permettre à la municipalité d'évaluer et de démontrer clairement la contribution estimée qu'elle prévoit apporter à la nouvelle station. L'étude préliminaire permettrait également de déterminer les limites géographiques assujetties aux redevances, ainsi que la manière dont les coûts initiaux payés par la municipalité seront recouverts et la stratégie d'atténuation en cas d'augmentation des coûts d'aménagement ou de modification des aménagements prévus à l'intérieur des limites géographiques de la zone de RSTC.

Il est important de noter que Metrolinx possédera/contrôlera la station et les infrastructures annexes (p. ex. le stationnement), ainsi que le corridor ferroviaire connexe. Elle sera également responsable de la conception de la station, de l'obtention de tous les permis et de la réalisation du projet.

Les municipalités sont invitées à solliciter rapidement et de manière itérative les commentaires de l'INF sur les composantes de l'étude préliminaire afin d'assurer l'harmonisation des éléments qui constituent une justification solide pour qu'une municipalité utilise les RSTC.

Comme le prévoit le paragraphe 8(1) du Règlement de l'Ontario 207/25, l'étude préliminaire doit comprendre ce qui suit :

- a) les limites géographiques proposées qui seront assujetties aux RSTC, ainsi que les critères utilisés pour établir les limites de la zone de RSTC;
- b) les coûts que la municipalité accepte de payer pour la nouvelle station;
- c) l'ampleur des aménagements prévus à l'intérieur des limites géographiques proposées auxquelles s'appliqueraient les RSTC;
- d) le montant proposé des RSTC, calculé à partir des estimations de coûts et de l'ampleur des aménagements prévus;
- e) la stratégie de la municipalité pour mettre en œuvre des mesures visant à compenser les incidences financières des RSTC sur les aménagements prévus.

Outre les exigences susmentionnées, l'[alinéa 6\(1\)b](#)) de la Loi exige également que les municipalités donnent un avis au public et le consultent au sujet de l'étude préliminaire.

Les sections suivantes donnent aux municipalités qui mènent une étude préliminaire des conseils et des considérations supplémentaires concernant les renseignements prescrits énumérés ci-dessus.

3.1 Limites géographiques proposées

Le [Règlement de l'Ontario 207/25](#) ne prévoit aucune exigence particulière concernant la cartographie de la zone assujettie aux RSTC. Étant donné que chaque municipalité et chaque station sont uniques, les limites cartographiques auxquelles s'appliquent les RSTC varieront probablement d'un projet à l'autre. Les municipalités doivent clairement énoncer les critères utilisés pour déterminer les limites géographiques recommandées pour l'application des RSTC.

Les municipalités doivent garder à l'esprit les principes suivants lorsqu'elles proposent une zone où appliquer les RSTC :

- Les limites géographiques devraient tenir compte de l'incidence que la nouvelle station de transport en commun aurait sur la valeur immobilière. Les personnes qui seraient susceptibles de bénéficier le plus de la présence de la station devraient être prises en considération dans la délimitation des limites, à l'instar de la manière dont les collectivités axées sur le transport en commun sont construites dans un rayon de 1 200 mètres autour des stations du réseau GO.
- Lorsqu'il est proposé d'étendre une limite bien au-delà des environs immédiats de la station (ou même de la zone de grande station de transport en commun), les RSTC peuvent varier en fonction de la proximité de la station. Le [paragraphe 7\(4\)](#) du règlement prévoit des redevances progressives dans ces situations.
- Les limites géographiques des RSTC pourraient être proposées de manière à dépasser les limites municipales; toutefois, les municipalités concernées devraient donner leur accord.
- Lorsqu'un seul règlement municipal sur les RSTC s'applique à plus d'une station, à condition que les exigences de la Loi et du règlement soient respectées, le règlement municipal doit comprendre des limites géographiques et des redevances distinctes pour chaque station.

Veillez noter que lorsque des RSTC sont établies à l'intérieur de deux limites municipales différentes (p. ex. deux municipalités de palier inférieur ou une municipalité de palier supérieur et une municipalité de palier inférieur), une municipalité doit être désignée comme responsable afin d'assurer l'harmonisation et la coordination avec l'INF.

3.2 Contribution financière municipale

Les RSTC ne peuvent être imposées par une municipalité que pour recouvrer les coûts liés à la conception et à la construction d'une nouvelle station du réseau GO que la municipalité a accepté de payer. Par conséquent, les municipalités doivent clairement indiquer la contribution financière municipale estimée dans l'étude préliminaire.

L'[article 3 du Règlement de l'Ontario 207/25](#) décrit les coûts admissibles que les municipalités peuvent recouvrer au moyen des RSTC.

- 1) **Conception et construction de la station** : les coûts liés à la conception et à la construction de la nouvelle station du réseau GO, comme il est indiqué dans l'accord municipal conclu avec Metrolinx.
- 2) **Acquisition de biens-fonds** : les coûts liés à l'achat de biens-fonds pour la nouvelle station.
- 3) **Étude préliminaire** : les coûts qu'engage la municipalité pour réaliser l'étude préliminaire.
- 4) **Financement et intérêts** : tout prêt ou financement qu'engage la municipalité à l'égard de ce qui précède (c.-à-d. conception et construction de la station, acquisition de biens-fonds, étude préliminaire).
- 5) **Évaluation de la viabilité de la station** : sous réserve de l'obtention du consentement du ministre concernant le règlement municipal sur les RSTC, les municipalités peuvent recouvrer le coût de l'évaluation de la viabilité de la station au moyen des RSTC à titre de « coûts liés à la conception et à la construction de la station du réseau GO ». Le coût d'une évaluation de la viabilité de la station est estimé à 500 000 dollars maximum, en fonction de la portée prévue des travaux.

3.3 Ampleur des aménagements

Les municipalités doivent inclure des prévisions de croissance à long terme décrivant l'ampleur prévue des aménagements à l'intérieur des limites géographiques proposées pour les RSTC à percevoir. Le Règlement de l'Ontario 207/25 ne définit pas d'exigences particulières sur la manière de mener cette analyse; toutefois, les municipalités devraient envisager une approche qui comprend les éléments suivants :

- Croissance démographique prévue selon les [Projections démographiques du ministère des Finances de l'Ontario](#), qui éclaire la [Déclaration provinciale sur la planification](#)
- Caractéristiques de l'emplacement géographique proposé (c.-à-d. l'utilisation des terres et les tendances du marché, les projections de croissance dans les récentes études préliminaires sur les redevances d'aménagement et les plans officiels municipaux)
- Ampleur et type des possibilités de réaménagement
- Taux d'absorption prévus du marché
- Examen de la croissance dans des zones similaires avec et sans collectivités axées sur le transport en commun
- Sur la base des facteurs ci-dessus, ampleur globale des aménagements prévus par type d'utilisation des terres (c.-à-d. résidentiel, commercial, industriel)

3.4 Calcul des redevances proposées relatives aux stations de transport en commun

Les municipalités doivent expliquer clairement comment elles ont calculé le montant des RSTC. Ce calcul doit être exprimé en fonction de la contribution municipale totale aux coûts liés à la conception et à la construction d'une nouvelle station et de l'ampleur prévue des aménagements autour de la station.

Conformément à l'[article 7 du Règlement de l'Ontario 207/25](#), les municipalités peuvent exprimer les redevances :

- pour les aménagements commerciaux, par pied carré;
- pour les utilisations résidentielles, par unité d'habitation ou par pied carré;
- pour toute autre utilisation des terres (c'est-à-dire industrielle, institutionnelle), par pied carré.

Les municipalités doivent démontrer clairement le fondement des RSTC, quelle que soit l'approche retenue (p. ex., pour les utilisations résidentielles, imposer les RSTC par unité ou par pied carré). En outre, si les RSTC sont structurées d'une certaine manière

(p. ex., si une municipalité propose de faire varier les RSTC en fonction de la proximité de la station ou d'utilisations particulières des terres), les municipalités doivent justifier leur décision.

3.5 Plan municipal pour compenser les redevances relatives aux stations de transport en commun

Comme le prévoit la [disposition 5 du paragraphe 8\(1\) du Règlement de l'Ontario 207/25](#), l'étude préliminaire doit inclure un plan de mise en œuvre de mesures visant à compenser les incidences financières des redevances sur les promoteurs et, en fin de compte, sur les propriétaires. Ces mesures peuvent être quantitatives ou qualitatives si elles comprennent des efforts visant à réduire les coûts liés à l'aménagement (comme la suppression de frais ou d'exigences) ou à réaliser des gains de temps équivalents à un allègement financier (comme la mise en œuvre d'un zonage à plus forte densité, l'accélération des approbations en matière de planification ou le classement par ordre de priorité des affectations de services).

Les municipalités devraient discuter des stratégies de compensation potentielles et proposées avec les intervenants (p. ex. le milieu de l'aménagement) et le public. Le plan devrait inclure un calendrier indiquant les dates auxquelles la municipalité prévoit mettre en œuvre ces mesures, en particulier celles qui nécessitent l'adoption de nouveaux règlements ou la modification de règlements existants.

Les municipalités sont également tenues de communiquer de manière itérative leurs stratégies de compensation proposées à l'INF afin d'obtenir ses commentaires avant de demander au ministre de l'Infrastructure de consentir à l'utilisation des RSTC.

La province tiendra compte des éléments suivants lors de l'évaluation de ces mesures :

- D'autres compensations des coûts liés à l'aménagement ont-elles été envisagées (p. ex. réaffectation des redevances d'aménagement ou allègement des redevances d'aménagement ou frais de demande pour l'aménagement dans la zone de RSTC)?
- La municipalité réduira-t-elle les exigences relatives aux nouveaux aménagements dans la zone de RSTC? Si oui, quand?
- La municipalité prévoit-elle modifier le règlement de zonage pour augmenter les densités d'aménagement dans la zone de RSTC ou accélérer d'autres approbations en matière de planification (p. ex. le pré-zonage pour éviter d'attendre les demandes de zonage)? Si oui, quand?
- La municipalité fournira-t-elle des délais d'approbation garantis ou fixes pour les décisions d'examen et d'aménagement dans la zone de RSTC?

- La municipalité contribuera-t-elle à la construction d'infrastructures qui seraient autrement à la charge des promoteurs (p. ex. routes, aqueduc/égout)?
- La municipalité prévoit-elle d'augmenter les services de transport en commun locaux dans la zone de RSTC? Si oui, quand?
- La municipalité accordera-t-elle la priorité à l'attribution des infrastructures et aux délais fixes d'approbation municipale dans la zone de RSTC? Si oui, comment, quand et quelle sera l'incidence sur les délais d'aménagement?
- Quels ont été les commentaires du public, y compris du milieu de l'aménagement, concernant les discussions sur les mesures proposées, et comment ces commentaires ont-ils servi à élaborer le plan de compensation?

4. Règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun

Les municipalités doivent utiliser l'étude préliminaire comme base pour rédiger le règlement municipal sur les RSTC. Le [paragraphe 3\(1\) de la Loi](#) stipule que les municipalités doivent être guidées par les principes suivants lorsqu'elles envisagent d'adopter un règlement municipal :

- Appuyer la création d'un plus grand nombre de connexions de transport en commun
- Encourager les collectivités axées sur le transport en commun à proximité des stations du réseau GO
- Recouvrer les coûts du financement des immobilisations d'une nouvelle station du réseau GO d'une manière raisonnable, transparente et équitable.

Comme décrit ci-dessous, le règlement doit inclure une carte de la zone à laquelle il s'applique, ainsi que des règles claires permettant de déterminer s'il est payable et pour quel montant. Les municipalités doivent également consulter le public et les intervenants concernés sur le projet de règlement.

Dans un souci de souplesse maximale, les municipalités peuvent mettre à jour leur règlement municipal sur les RSTC au besoin pendant la période de perception des RSTC. Consulter la section 5.4 du présent guide pour obtenir de plus amples renseignements sur la modification d'un règlement municipal sur les RSTC.

4.1 Carte de la zone

La carte doit indiquer clairement la zone dans laquelle les RSTC seront imposées, comme déterminé par la municipalité et conformément à l'analyse détaillée dans l'étude préliminaire.

4.2 Règles pour déterminer l'applicabilité

Le projet de règlement doit énoncer les règles utilisées pour déterminer quels aménagements seraient assujettis aux RSTC (en fonction de la proximité de la station du réseau GO), quels aménagements seraient exemptés des RSTC, ainsi que le montant des frais qui seront imposés aux nouveaux aménagements à l'intérieur des limites géographiques et le moment de la perception des RSTC.

4.2.1 Aménagements applicables

En vertu du paragraphe 3(5) de la Loi, les RSTC peuvent être imposées pour des aménagements qui nécessitent ce qui suit :

- Règlement municipal de zonage, y compris les modifications à un règlement municipal de zonage
- Dérogations mineures
- Cession d'un bien-fonds
- Plans de lotissement et autorisation en vertu de l'article 53 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*
- Plan des condominiums
- Délivrance de permis de construire ou d'occupation

L'article 6 du Règlement de l'Ontario 207/25 exempte certaines utilisations des terres des RSTC, notamment :

- Aménagements qui agrandissent une unité d'habitation existante, autorisent des unités locatives supplémentaires ou ajoutent des unités d'habitation à un logement existant
- Foyers de soins de longue durée
- Maisons de retraite
- Établissements postsecondaires
- Lieu commémoratif, pavillon ou terrain d'athlétisme de la Légion royale canadienne
- Hospices

4.2.2 Calendrier

Comme indiqué à l'[article 7 de la Loi](#), les RSTC sont payables par le promoteur à la municipalité lorsqu'un permis de construire a été délivré à l'égard d'un aménagement. Les aménagements de logements locatifs bénéficient d'un délai plus long pour payer les RSTC et peuvent les payer en versements annuels égaux sur une période de cinq (5) ans à compter de la date de délivrance du permis de construire ou de la première occupation du bâtiment, selon la première éventualité. Conformément à l'[article 8 de la Loi](#), les municipalités peuvent faire preuve de souplesse en modifiant le calendrier de paiement des RSTC.

Si les RSTC ne sont pas payées à la date d'échéance, les municipalités ne seront pas tenues de délivrer un permis de construire ou pourront choisir de facturer des intérêts.

4.2.3 Montant

Les RSTC peuvent être imposées par pied carré ou par unité d'habitation. Les municipalités peuvent choisir l'une ou l'autre option selon leur préférence. Comme il est expliqué à la section 3 du présent guide, l'étude préliminaire traiterait des RSTC potentielles ainsi que de leur justification.

4.3 Consultation sur le projet de règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun

Comme pour l'étude préliminaire, les municipalités doivent soumettre le projet de règlement municipal sur les RSTC à une consultation publique. Elles sont invitées à faire preuve de discernement pour déterminer la manière la plus appropriée et la plus efficace de procéder (p. ex. en organisant la consultation sur le règlement municipal en même temps que l'étude préliminaire).

Les municipalités sont encouragées à profiter de cette occasion pour recueillir les commentaires des intervenants concernés, en particulier le milieu de l'aménagement, sur des questions allant de l'application et du montant des redevances aux mesures de compensation, ainsi que pour répondre aux préoccupations soulevées.

5. Adoption d'un règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun

À la suite de consultations sur l'étude préliminaire et le projet de règlement, le conseil municipal doit adopter une résolution demandant au ministre de l'Infrastructure de consentir à l'adoption du projet de règlement municipal sur les RSTC et autorisant la municipalité à verser une contribution fixe pour la nouvelle station.

La résolution du conseil doit inclure une copie du règlement municipal proposé sur les RSTC, ainsi qu'un engagement explicite à utiliser la totalité du montant des RSTC perçues, moins les coûts recouvrables indiqués dans le présent guide, pour financer les coûts liés à la conception et à la construction d'une nouvelle station du réseau GO, et une carte de la zone de RSTC. La résolution doit être transmise au ministère de l'Infrastructure dans les 15 jours civils suivant son adoption.

5.1 Présentation au ministre de l'Infrastructure

Les municipalités doivent joindre les documents suivants lorsqu'elles présentent la résolution approuvée par le conseil et le dossier au ministre de l'Infrastructure :

- a) Lettre d'accompagnement adressée au ministre de l'Infrastructure, demandant le consentement à la mise en œuvre du règlement municipal sur les RSTC et s'engageant à utiliser la totalité du montant des RSTC perçues, moins les coûts recouvrables indiqués dans le présent guide, pour la nouvelle station du réseau GO
- b) Copie du règlement municipal sur les RSTC approuvé par le conseil
- c) Copie de l'étude préliminaire approuvée par le conseil
- d) Description du dossier de consultation de la municipalité pour l'étude préliminaire et le projet de règlement
- e) Déclaration indiquant les sources de financement que la municipalité entend utiliser pour couvrir les coûts liés à la conception et à la construction de la nouvelle station proposée
 - Les sources de financement peuvent comprendre des fonds empruntés, des fonds provinciaux ou fédéraux, ou des fonds provenant des fonds de réserve expressément créés pour la station
- f) Déclaration divulguant les mesures qualitatives et quantitatives visant à compenser les RSTC afin de réduire au minimum les répercussions sur les coûts d'aménagement

Toutes les présentations doivent être envoyées à l'adresse TransitStationCharge@ontario.ca.

Le ministre de l'Infrastructure peut exiger des municipalités qu'elles fournissent des renseignements ou des documents supplémentaires qu'il juge nécessaires pour évaluer la présentation avant d'approuver l'utilisation des RSTC. Par exemple, si une municipalité prévoit utiliser des fonds empruntés, le ministre peut demander des renseignements sur le crédit (p. ex. la cote de crédit de la municipalité).

Les municipalités sont encouragées à travailler en étroite collaboration avec l'INF tout au long de ce processus afin de s'assurer que le dossier envoyé au ministre répond à toutes les exigences.

5.2 Le ministre de l'Infrastructure doit donner son consentement à l'utilisation des RSTC

Le personnel du ministère examinera l'étude préliminaire et le projet de règlement après avoir reçu la présentation de la municipalité et fera une recommandation au ministre de l'Infrastructure.

Il appartient au ministre de l'Infrastructure de décider d'accepter ou de refuser la demande de la municipalité d'utiliser les RSTC. En outre, le consentement accordé peut faire l'objet de modifications que la municipalité doit accepter lors de l'adoption du règlement municipal final sur les RSTC.

5.3 Règlement municipal final sur les redevances relatives aux stations de transport en commun

Si le ministre de l'Infrastructure demande des modifications au projet de règlement municipal sur les RSTC, les municipalités peuvent mettre en œuvre le règlement municipal sur les RSTC une fois qu'elles ont mis à jour le projet de règlement en conséquence.

Les municipalités doivent conclure tous les accords nécessaires avec Metrolinx concernant la création de la nouvelle station du réseau GO, après que le règlement municipal ait été approuvé par le ministre.

Par souci de transparence, tout accord exécutoire entre la province ou Metrolinx et la municipalité officialisera le montant que la municipalité verserait pour financer la conception et la construction de la nouvelle station, y compris la fréquence des paiements et les jalons.

De plus, il convient de noter que seule la municipalité est tenue de percevoir les RSTC. Metrolinx ne percevra pas ces redevances au nom de la municipalité.

Enfin, le règlement devrait également préciser que Metrolinx (au nom de la province) possédera/contrôlera la station et les infrastructures annexes (p. ex. le stationnement), ainsi que le corridor ferroviaire connexe. Il convient également de noter que Metrolinx sera également responsable de la conception de la station, de l'obtention de tous les permis, de la réalisation du projet et de la consultation avec la municipalité tout au long du processus.

5.4 Modification d'un règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun

Les municipalités ont la possibilité de modifier le règlement municipal sur les RSTC si les conditions du marché ou d'autres circonstances changent. Les modifications peuvent porter sur les RSTC, les prévisions de croissance de l'aménagement, les zones géographiques concernées ou d'autres aspects comme les délais, etc.

Une municipalité doit présenter une demande à l'INF afin d'obtenir le consentement du ministre pour modifier un règlement municipal sur les RSTC. La présentation peut être envoyée par courriel à l'adresse TransitStationCharge@ontario.ca et doit inclure les éléments suivants :

- a) Lettre d'accompagnement adressée au ministre de l'Infrastructure, demandant le consentement à la modification du règlement municipal sur les RSTC et comprenant la justification des modifications
- b) Résolution du conseil approuvant la modification du règlement municipal et demandant au ministre de consentir à la modification
- c) Sections mises à jour de l'étude préliminaire (originale) applicables aux modifications proposées, y compris les prévisions de croissance, les projections d'aménagement, le calcul des frais et la base géographique
- d) Sections mises à jour de l'accord contractuel conclu avec Metrolinx pour indiquer les modifications apportées aux montants des paiements, aux délais ou à toute autre section concernée en fonction de la nature de la modification du règlement municipal

À l'instar de l'adoption du règlement municipal initial sur les RSTC, le règlement municipal modifié entrera en vigueur après l'obtention du consentement du ministre et l'approbation du conseil.

6. Surveillance du règlement municipal sur les redevances relatives aux stations de transport en commun

Une fois le règlement municipal sur les RSTC mis en œuvre, les municipalités seront chargées de surveiller les progrès de sa mise en œuvre et d'en rendre compte chaque année à la province.

Les municipalités sont tenues de présenter une mise à jour annuelle à l'INF à l'adresse TransitStationCharge@ontario.ca afin de contrôler la conformité des RSTC par rapport aux résultats escomptés et de garantir la responsabilisation et la transparence.

Conformément à l'[article 12 du Règlement de l'Ontario 207/25](#), cette mise à jour doit être présentée le 1^{er} juin de chaque année pendant laquelle le règlement municipal sur les RSTC est en vigueur.

La mise à jour annuelle doit comprendre les éléments suivants :

- 1) **Mise à jour sur la station** : les progrès réalisés vers la construction d'une nouvelle station du réseau GO. Cette section peut être liée aux paiements prévus dans l'accord contractuel conclu avec Metrolinx. La municipalité est encouragée à collaborer avec Metrolinx afin de fournir les renseignements pertinents.
- 2) **Mise à jour sur les aménagements** : les progrès réalisés concernant les aménagements résidentiels, commerciaux et autres prévus sur lesquels le calcul des RSTC a été fondé, à l'intérieur des limites géographiques auxquelles s'appliquent les RSTC.
- 3) **Mise à jour sur les recettes** : un état financier de ce qui précède présente la contribution municipale au coût total de la station, le montant perçu au moyen des RSTC et le montant restant (consulter l'[article 12 du Règlement de l'Ontario 207/25](#) et l'[article 17 de la Loi](#) pour obtenir de plus amples renseignements).
- 4) **Mise en commun des fonds (le cas échéant)** : si une municipalité décide de mettre en commun les recettes générées par un règlement municipal qui s'applique à plusieurs nouvelles stations, elle continuera d'être tenue de documenter la perception des redevances « par station » et de veiller à ce que les redevances soient utilisées pour la construction ou le financement de la station pour laquelle elles ont été perçues.

- 5) **Modifications (le cas échéant)** : une justification de toute modification apportée au règlement (p. ex. modification du calcul des frais ou de la zone géographique couverte par les RSTC).

Foire aux questions

1. En quoi les RSTC diffèrent-elles des redevances d'aménagement?

Les RSTC sont des redevances liées à l'aménagement qui peuvent soutenir la création de nouvelles stations du réseau GO en permettant aux municipalités de financer la totalité ou une partie du coût d'une nouvelle station du réseau GO, puis de recouvrer ces coûts au fil du temps, à mesure que de nouveaux aménagements sont construits autour de la station.

Les redevances d'aménagement aident les municipalités à recouvrer une partie des dépenses en immobilisations liées à la croissance engagées pour fournir des services aux nouveaux résidents et aux nouvelles entreprises. Les recettes provenant des redevances d'aménagement aident les municipalités à construire des infrastructures essentielles, comme les aqueducs, les égouts, les routes et les services de protection contre les incendies, afin de garantir la poursuite de l'aménagement, ainsi que des infrastructures communautaires, comme les transports en commun, les logements abordables, les parcs, les loisirs et les bibliothèques publiques à l'intérieur ou autour des aménagements afin de les rendre plus attrayants pour les nouveaux résidents.

Les principes de ces redevances présentent les similitudes suivantes :

- **Redevance discrétionnaire** : les municipalités peuvent choisir de prélever une redevance d'aménagement sur les nouveaux aménagements ou les réaménagements afin de financer les infrastructures.
- **La croissance paie pour la croissance** : les redevances d'aménagement doivent être liées au coût de la fourniture d'infrastructures pour les services liés à la croissance.
- **Responsabilisation et transparence** : les mécanismes de responsabilisation prévus par la législation régissent l'administration et l'utilisation des fonds recueillis et prévoient des recours pour les promoteurs et les autres intervenants s'ils ne sont pas d'accord avec la redevance d'aménagement qui leur est imposée.

2. Quand une municipalité doit-elle s'attendre à effectuer des paiements pour financer la conception et la construction d'une nouvelle station du réseau GO?

Les municipalités sont tenues d'effectuer des paiements à Metrolinx selon le calendrier prévu dans un accord de contribution. Les paiements finaux pour la conception et la construction des nouvelles stations du réseau GO seront exigibles pendant la construction des stations, à la fin des travaux ou peu avant.

3. Combien d'années faudra-t-il à une municipalité pour recouvrer sa contribution à la construction d'une station au moyen des RSTC?

On prévoit qu'il faudra peut-être plus de 20 ans à une municipalité pour recouvrer sa contribution à la construction d'une nouvelle station du réseau GO au moyen des RSTC, mais cela dépendra de la rapidité avec laquelle l'aménagement progressera dans la zone prescrite par le règlement.

4. Les municipalités peuvent-elles mettre en commun les recettes générées par une station de transport en commun afin de couvrir les coûts d'une autre station, ce qui donnerait lieu à un interfinancement?

Les RSTC collectées pour une station de transport en commun peuvent être mises en commun pour couvrir les coûts d'une autre station. Toutefois, les municipalités doivent remettre chaque année à la province une copie des états financiers, conformément à [l'article 17 de la Loi](#). Ces états financiers doivent indiquer le montant des fonds reçus au moyen des RSTC et les coûts liés aux stations qui ont été couverts par ces fonds. Cela permettra de s'assurer que les fonds recouverts au moyen des RSTC sont alloués de manière appropriée.

5. Les municipalités doivent-elles financer entièrement les coûts liés à la conception et à la construction d'une nouvelle station du réseau GO?

Il n'y a pas de seuil minimal pour la contribution municipale par rapport au coût total d'une nouvelle station; toutefois, les municipalités doivent informer la province de leur contribution municipale dans le cadre de la lettre d'intention. La province évaluera la demande au cas par cas.

À sa seule discrétion, la province peut décider de demander une approbation pour combler tout écart de financement.

6. Quel est le lien entre les redevances et les engagements financiers actuels pris par Metrolinx pour les projets d'investissement et les redevances d'aménagement du réseau GO?

Metrolinx continuera d'être responsable de la propriété et de la mise en place de l'infrastructure du réseau GO. Les RSTC permettront de compenser les coûts liés à la création des principales stations du réseau GO. Les RSTC sont distinctes des

redevances d'aménagement du réseau GO. L'INF collaborera avec le MTO afin d'éviter tout dédoublement des redevances.

7. Que se passe-t-il si le promoteur ne paie pas les RSTC à la municipalité?

En vertu de l'article 9 de la Loi de 2023 sur le financement des stations du réseau GO, une municipalité n'est pas tenue de délivrer un permis de construire si des redevances payables n'ont pas été payées. L'article 10 de la Loi autorise également une municipalité à imposer des intérêts sur toutes les redevances non payées.

8. Les RSTC s'appliqueraient-elles à un aménagement pour lequel des demandes de permis ont été présentées avant la mise en œuvre du règlement municipal sur les RSTC?

Conformément au paragraphe 3(5) de la Loi, les RSTC ne peuvent être imposées qu'aux aménagements qui nécessitent un permis délivré aux termes de la *Loi de 1992 sur le code du bâtiment* relativement à un bâtiment ou à une structure. Par conséquent, les aménagements qui ont déjà obtenu un permis ne peuvent pas être assujettis aux RSTC.

9. Quelles options s'offrent aux municipalités si l'évaluation financière ne leur permet pas de mettre en œuvre des RSTC?

Les évaluations financières sont fondées sur des renseignements déclarés et accessibles au public. Une municipalité peut avoir la possibilité de discuter du résultat avec la province si l'évaluation financière de la municipalité par la province ne permet pas la mise en œuvre de RSTC. La municipalité peut également collaborer avec la province afin d'explorer d'autres options de financement susceptibles de faciliter la mise en œuvre de RSTC.

Annexe A : Municipalités prescrites

Ville d’Ajax	Ville de Milton
Ville d’Aurora	Cité de Mississauga
Cité de Barrie	Ville de Newmarket
Ville de Bradford West Gwillimbury	Municipalité régionale de Niagara
Cité de Brampton	Cité de Niagara Falls
Cité de Burlington	Ville d’Oakville
Municipalité de Clarington	Cité d’Oshawa
Municipalité régionale de Durham	Municipalité régionale de Peel
Ville d’East Gwillimbury	Cité de Pickering
Ville de Grimsby	Cité de Richmond Hill
Cité de Guelph	Comté de Simcoe
Municipalité régionale de Halton	Cité de St. Catharines
Ville de Halton Hills	Cité de Toronto
Cité de Hamilton	Cité de Vaughan
Ville d’Innisfil	Municipalité régionale de Waterloo
Canton de King	Ville de Whitby
Cité de Kitchener	Ville de Whitchurch-Stouffville
Ville de Lincoln	Canton de Woolwich
Cité de Markham	Municipalité régionale de York