

# Impacts fiscaux et design:

Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



## Impacts fiscaux et design:

Étude Situationnelle pour la Municipalité de Shippagan

Version 2018

Préparé et présenté par  
Daniel Savard UPC, Président  
avec l'aide de Michel Basque  
Pour



# Impacts fiscaux et design:

Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

## Decodesign travaille avec le Partenariat des Collectivités Durables



Membres principaux du Partenariat des Collectivités Durables

**Pour le projet 'Bâtir des collectivités durables avec design'  
dans la Péninsule acadienne**

"Votre fonds en fiducie pour l'environnement au travail"



# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

### Pourquoi cette présentation?



- Poursuivre avec l'étude situationnelle pour la Municipalité de Shippagan
- Qu'est-ce que ça veut dire pour Shippagan?
- Actions que Shippagan peut entreprendre (à courte et à longue échéance)
- Prochaines étapes



# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

### À quoi font face les municipalités?

- Budgets sont serrés et les attentes sont élevées
- Décisions quant à savoir où construire auront des implications sur environ le 1/3 d'un budget municipal typique

Source: Building Better Budgets: An Online Discussion on the Fiscal Benefits of Smart Growth, Smart Growth America webinar, May 36, 2013

- Conseils font ce qui est nécessaire afin d'éviter de hausser le taux de taxes
- Le logement abordable est une nécessité!



Source: Building Better Budgets: An Online Discussion on the Fiscal Benefits of Smart Growth, Smart Growth America webinar, May 36, 2013,  
<http://www.smartgrowthamerica.org/documents/building-better-budgets.pdf>

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

Le nœud du problème:  
De **conventionnel** à **conservation**

De cette configuration

à celle-ci

Protéger 'l'Avoir Vert' ou 'l'Infrastructure Verte'

Adaptation à partir de croquis qui figurent dans : *Conservation design for subdivisions*, R. Arendt, 1996.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

### Bénéfices économiques

Exemple avec le projet LeV:



**Protection  
= 76%**

|                                 | Conventionnel<br>(\$500K par unité)       | DECOD<br>(\$200K par unité) | \$\$\$ + valeur ajoutée<br>par année pour<br>DECOD |
|---------------------------------|---|-----------------------------|--|
|                                 | 5 unités                                  | 200 unités                  |  |
| <b>Revenus des ventes</b>       | \$2,5M                                    | \$40M                       | 16 X plus  |
|                                 | <b>Taux de taxe (2009) \$1,57 / \$100</b> |                             |  |
| <b>Revenus des taxes/ Année</b> | \$8K / unité                              | \$3,1K / unité              |  |
|                                 | \$40K / an                                | \$620 K / an                | \$600K / an  |

Source: Basé sur des chiffres arrondis du projet 'Le Village en Haut du Ruisseau' (Dieppe, N.-B.)



# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



La municipalité de Shippagan offre les services d'eau et d'égout publics.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

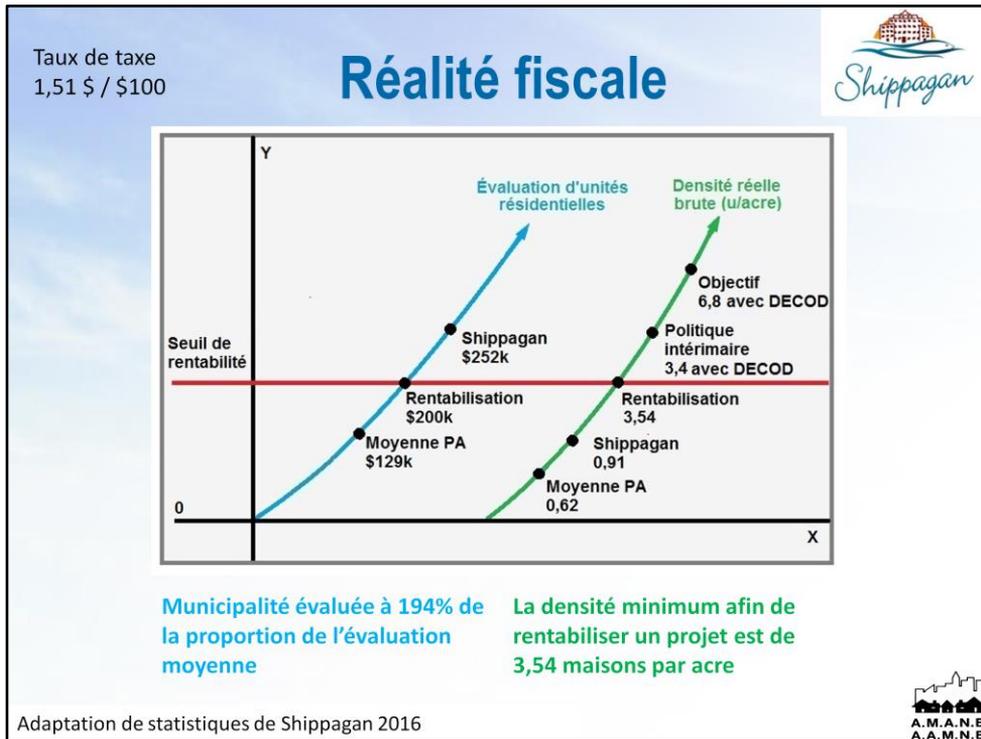


La municipalité dépense plus en service par habitant que la moyenne des 13 municipalités\* de la CSRPA. L'évaluation moyenne d'une unité résidentielle avec densité réelle brute (voir définition de 'densité réelle brute' plus loin dans la présentation) correspond à un estimé de la valeur ajoutée lorsqu'une municipalité est plus attrayante pour les citoyens à cause des services, commerces et emplois que cette municipalité offre. Une évaluation moyenne résidentielle élevée devrait être recherchée par une municipalité. La Ville de Shippagan est au-dessus de la moyenne estimée pour les 13 municipalités\* de la CSRPA (environ 194% de l'évaluation moyenne pour les 13 municipalités\* de la CSRPA).

\* Excluant la municipalité régionale de Tracadie

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



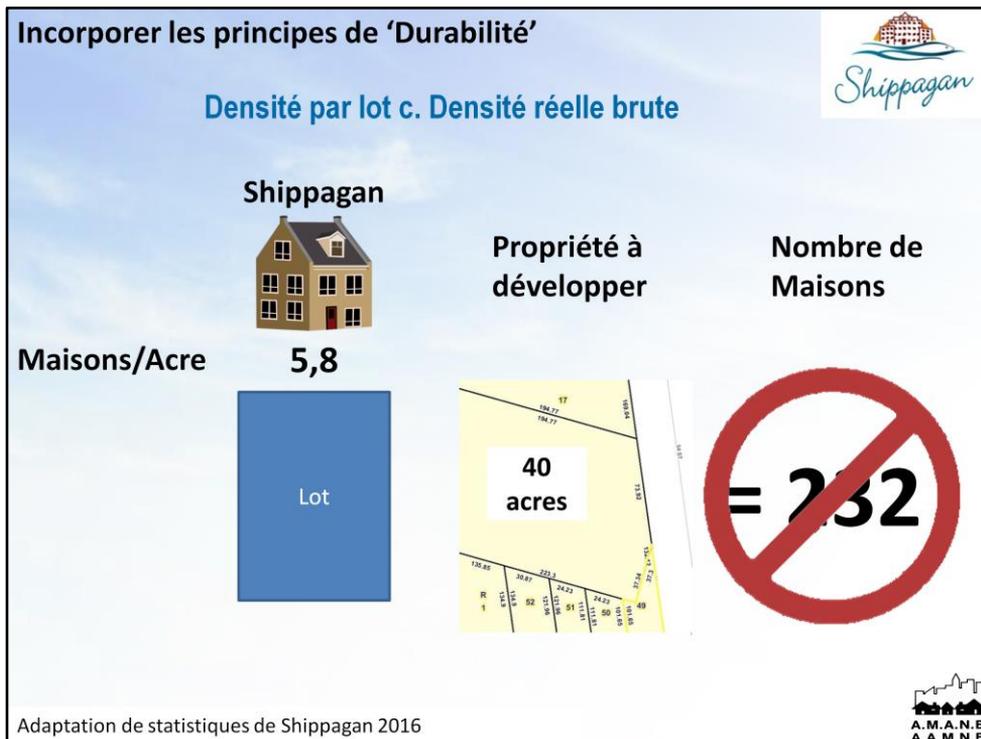
L'évaluation moyenne d'une unité résidentielle avec densité réelle brute (voir définition de 'densité réelle brute' plus loin dans la présentation) correspond à un estimé de la valeur de la propriété, en considérant la valeur ajoutée que la municipalité aura le bénéfice de recevoir lorsque des services, des activités commerciales et des emplois sont offerts. Plus une municipalité est attrayante, plus la valeur des propriétés est élevée. L'évaluation moyenne de Shippagan est présentement au-dessus la moyenne estimée des 13 municipalités\* de la CSRPA (environ 194% de l'évaluation moyenne). Cette moyenne pourrait augmenter avec l'arrivée de nouveaux services, commerces ou emplois offerts dans la municipalité. Shippagan ayant déjà une évaluation moyenne de ses unités résidentielles avec densité réelle brute qui se situe autour de \$252 000 (évaluation dépassant le coût moyen de construction d'une maison résidentielle détachée sur le territoire de la CSRPA (i.e. \$200 000), il serait avantageux pour la municipalité de viser une évaluation de \$300 000. Toutefois, on ne doit pas oublier que cette évaluation doit prendre en considération la fourniture de logements abordables dans la communautés et par conséquent devra jouer de concert avec cette problématique qui permet aux citoyens de vivre dans leur communauté. Une augmentation de la densité d'occupation du sol est un moyen adéquat d'y arriver.

Plus la densité réelle brute est élevée, plus les revenus en taxation devraient être élevés. Pour un projet de 40 acres dans la municipalité de Shippagan, la densité réelle brute minimum afin de rentabiliser les services avec le mandat d'imposition est calculé à 3,54 unités (maison) par acre. Parallèlement lorsque les revenus en taxation sont élevés il est raisonnable de penser que la municipalité aura plus de possibilités à offrir des services à ses citoyens, rendant du même coup la municipalité plus attrayante à ses citoyens et augmentant l'évaluation des résidences (c-à-d forte corrélation entre l'évaluation moyenne d'une unité résidentielle et coûts d'opération des services (+0.9)).

\* Excluant la municipalité régionale de Tracadie

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

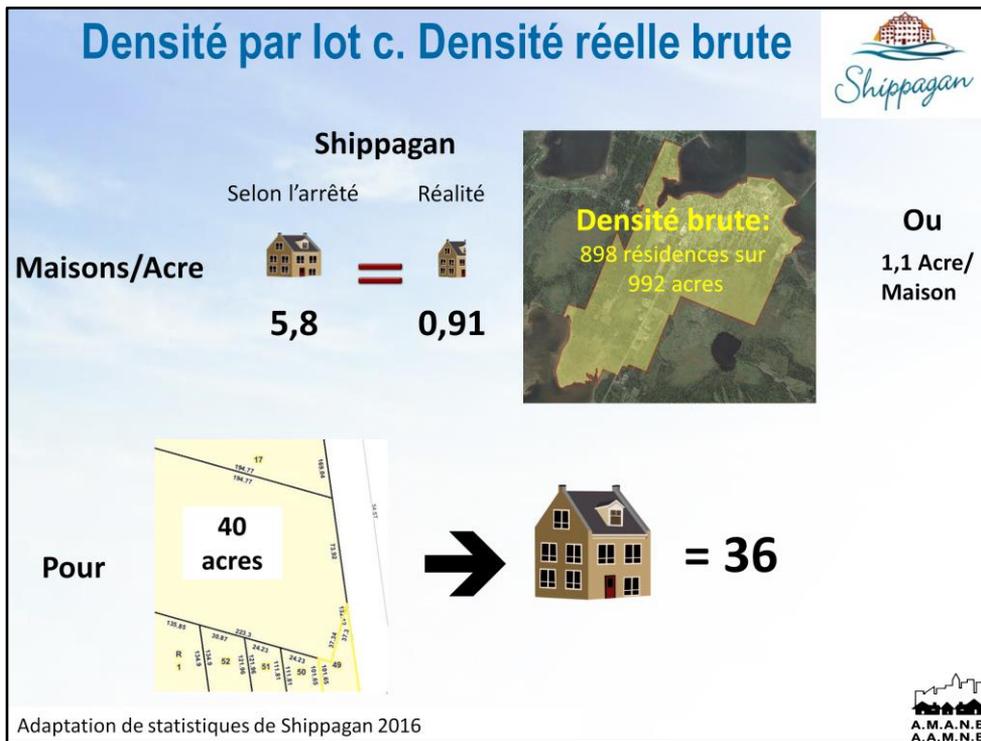


Différentes options relatives à la densité pour le promoteur et la municipalité se traduiront par un nombre d'unités à construire qui variera de façon importante.

La municipalité de Shippagan demande une densité de 5,8 unité par acre, par lot développé (selon l'arrêté de lotissement), lorsqu'un lotissement résidentiel est construit dans la municipalité. À noter que cette densité baisse à 0,2 unité par acre (ou une résidence pour 5 acres de terrain) pour une propriété située dans une zone de protection (zone N selon l'arrêté de zonage) et 1 unité à l'acre pour les lots développés hors de la zone N et n'ayant pas les services publics d'eau et d'égout.. Cette densité se traduit par un rendement théorique de 232 unités à construire pour un projet pilote de 40 acres. Toutefois cette densité théorique ne considère pas l'espace nécessaire pour l'infrastructure, les activités commerciales, industrielles et autres, et les aménagements nécessaires pour desservir les résidents du lotissement de 40 acres. Ce qu'on appelle la densité réelle brute.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



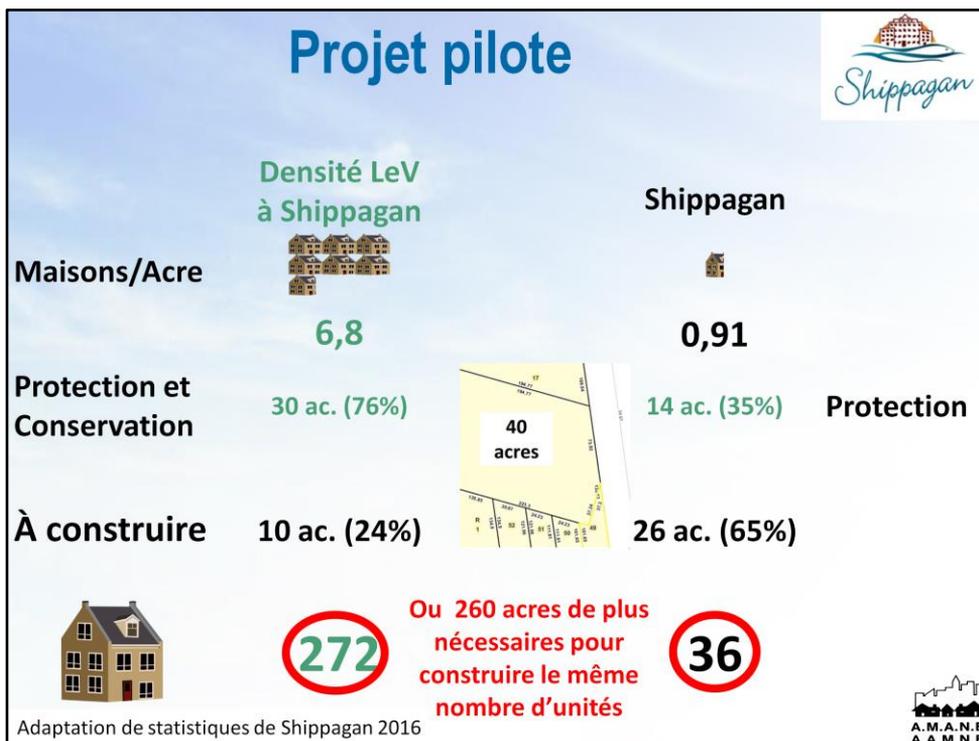
La densité réelle brute telle que calculée pour le secteur développé de la municipalité diffère de la densité demandée aux promoteurs à travers l'arrêté de lotissement de Shippagan. La densité réelle brute est plus près de la réalité que celle demandée par Shippagan.

Densité réelle brute calculée: 898 unités de logements bâtis sur 992 acres de terrains développés à Shippagan = Densité brute de 0,91 unités à l'acre (ou 1,1 acre par maison).

Note: 1 unité = 1 maison pour cette présentation.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



La municipalité de Shippagan fait l'expérience d'une densité réelle brute de 0,91 unité par acre, lorsqu'un lotissement résidentiel est construit dans la municipalité. Cette densité se traduit par un rendement de 36 unités à construire pour un projet pilote de 40 acres, à comparer avec 272 unités à construire avec la densité du lotissement du 'Ville en haut du ruisseau' (LeV) pour un même projet pilote.

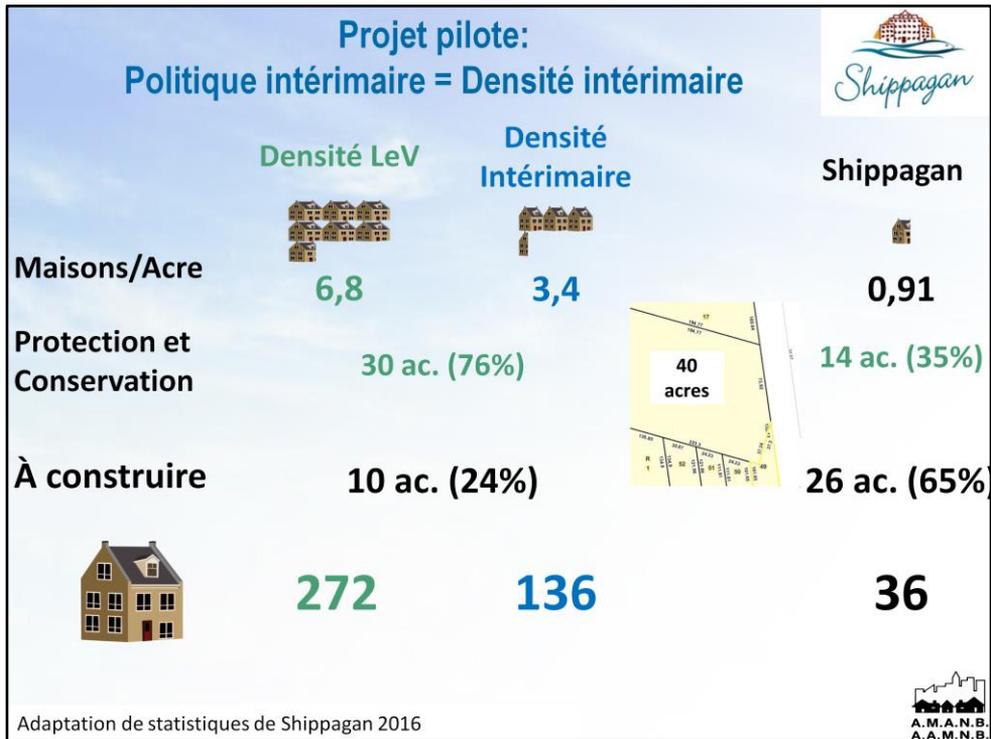
La densité estimée requise pour les lotissements résidentiels par Shippagan (5,8 unités/acre) est différente de la densité brute réelle calculée (0,91 unités/acre) pour le territoire développé de la municipalité (992 acres développés (50% de la superficie totale développable de la municipalité (excluant les plans d'eau) sur une possibilité totale de 1 966 acres pour Shippagan). Conséquemment, une densité de 0,91 unités à l'acre ne permettrait que la construction de 36 unités à bâtir, en comparaison avec une construction théorique de 232 unités avec une densité de 5,8 unités à l'acre appliquée à un projet pilote de 40 acres.

La construction d'un lotissement conventionnel ne considère aucunement les éléments importants tels la biodiversité et l'importance biologique du site à développer, les éléments culturels ou historiques, et importants à protéger. Toutefois la construction d'un lotissement plus compact qui incorpore les principes de Croissance Intelligente (Smart Growth) incluant le DDesign de COLlectivités Durables (DECOD) tel que mis en œuvre au lotissement LeV, protègerait de manière substantielle la propriété à lotir. En vue d'illustrer pour un projet pilote de 40 acres, nous avons appliqué le même pourcentage de protection utilisé avec la construction du lotissement LeV à Dieppe (i.e. 76% de la propriété protégée, incluant les zones de contraintes environnementales sur le site (35%)). Ce qui revient à dire qu'un développement résidentiel se localiserait sur le secteur restant d'une propriété à lotir, c'est-à-dire 24% de la propriété.

Afin de poursuivre l'illustration avec la construction d'un lotissement appliquant les principes de Croissances Intelligentes à un lotissement théorique de 40 acres, nous avons appliqué le même pourcentage de protection aux zones de contraintes environnementales que le pourcentage (35%) considéré avec le projet LeV à Dieppe. Nous avons remarqué que l'application d'un patron de développement conventionnel appliqué à un projet pilote de 40 acres étendrait la portion bâtie du lotissement sur une surface de 26 acres (i.e. 65% de 40 acres = 26 acres). Évidemment que la construction avec une densité conventionnelle au lotissement (i.e. Densité brute: 0,91 unités/acre; Rendement: 36 unités pour un projet pilote de 40 acres) requerrait plus d'espace à construire pour le même nombre d'unités pouvant être construites avec la densité du lotissement LeV (i.e. Densité: 6,8 unités/acre; Rendement pour un projet pilote de 40 acres: 272 unités) appliquée au lotissement d'un projet pilote de 40 acres (300 acres contre 40 acres avec l'application de la densité LeV).

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



Des options avec les densités pouvant être appliquées à Shippagan sont directement liés à un nombre plus élevé d'unités à bâtir pour un projet, et en parallèle à plus d'opportunités pour la municipalité.

Si la municipalité de Shippagan décide, avec une densité intérimaire, d'appliquer avec un projet pilote de 40 acres une politique à travers leur arrêté de lotissement visant à augmenter la densité à bâtir à partir de leur politique informelle actuelle de 5,8 unités/acre/lot pour les cinq prochaines années, cette politique pourrait se traduire par une augmentation du nombre d'unités à bâtir à l'acre de 3,4 unités/acre (i.e.  $(6,8 \text{ u/a} \div 2)$ ). Une telle augmentation de densité verra une augmentation du nombre d'unités à bâtir avec un projet pilote de 40 acres, passant de 36 unités avec un patron de développement conventionnel, à 136 unités (i.e. une centaine d'unités supplémentaires à construire). À noter que lorsque nous appliquons le même niveau de protection que celui appliqué avec le lotissement LeV à Dieppe à un projet pilote de 40 acres, il est entendu que les unités à bâtir seront localisées sur 24% de la propriété, c'est-à-dire 9,6 acres au lieu de 26 acres avec le patron de développement conventionnel. Un tel niveau de concentration sur une portion du territoire d'une propriété à lotir de 40 acres influencera grandement les coûts en capitaux et en opérations des infrastructures et services à pourvoir aux résidents du projet de lotissement.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

Coût d'une maison

40 acres

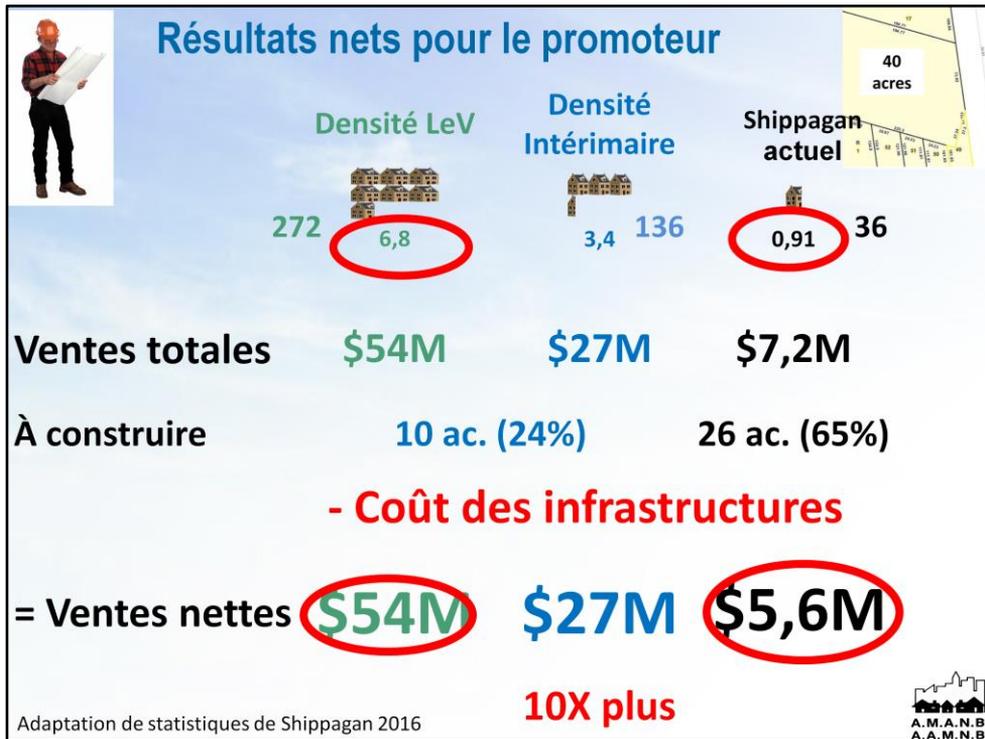
\$200K

A.M.A.N.B.

Le prix moyen de la construction d'une nouvelle maison détachée dans la région est d'environ \$200 000.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



Le constructeur ou le promoteur en bâtissant un lotissement conventionnel recherche un résultat net avec ce lotissement qui souvent diffère de celui recherché par la communauté. Toutefois, même si les coûts en capitaux pour l'infrastructure (i.e. Routes, bâtiments, etc...) seraient les mêmes avec un lotissement conventionnel qu'avec un lotissement mettant en œuvre les principes de Croissance Intelligente (incluant le concept DECOD), il est raisonnable de s'attendre à ce que les coûts soient moindres avec l'application du concept DECOD à un lotissement parce que l'espace à bâtir se localise sur moins d'espace d'aménagement que le patron de développement conventionnel. Avec le patron de développement conventionnel tout le terrain à l'extérieur de la zone de contraintes environnementales est loti. Toutefois, l'application du patron de lotissement DECOD protège non seulement la zone de contraintes environnementales, mais aussi les composantes importantes pour la communauté telles les zones historiques, culturelles et ayant un potentiel biologique (i.e. 76% d'une propriété de 40 acres avec cet exemple). Ainsi, moins d'espace à développer pour une propriété se traduit avec moins de superficie de terrains aménagés pour étendre l'infrastructure, et ce même si le nombre d'unités à bâtir demeure le même.

À noter que cette étude ne prend pas en considération les économies relatives aux coûts en capitaux pour l'infrastructure en mettant en application les principes de lotissement DECOD. Certaines études ont démontrées que les coûts en capitaux peuvent être aussi bas que le 1/3 du coût de la mise en œuvre d'infrastructures pour des lotissements bâtis de manières conventionnelles pour un nombre semblable d'unités à bâtir.

Comme on doit s'y attendre, les revenus nets des ventes par acre varient grandement pour un promoteur, dépendant si l'approche utilisée pour le développement d'une propriété est conventionnelle ou suivant les principes DECOD. En poursuivant avec l'exemple d'un projet pilote de 40 acres, le constructeur peut s'attendre à générer des revenus nets en ventes de \$5,6M avec l'approche conventionnelle pour bâtir un lotissement (i.e. en assumant que le coût moyen d'une unité est de \$200 000). Toutefois les revenus peuvent augmenter jusqu'à \$53,8M, soit 10 fois plus qu'avec l'approche conventionnelle, si la propriété est bâtie avec les principes de Croissance Intelligente, incluant les principes DECOD. En conclusion, la densité n'est pas le problème et permet au promoteur d'augmenter de manière substantielle ses ventes. TOUTEFOIS LE DESIGN PEUT ÊTRE UN PROBLÈME ET DOIT REQUÉRIR UNE APPROCHE PLUS RÉFLÉCHIE DE L'AMÉNAGEMENT DU LOTISSEMENT.

# Impacts fiscaux et design:

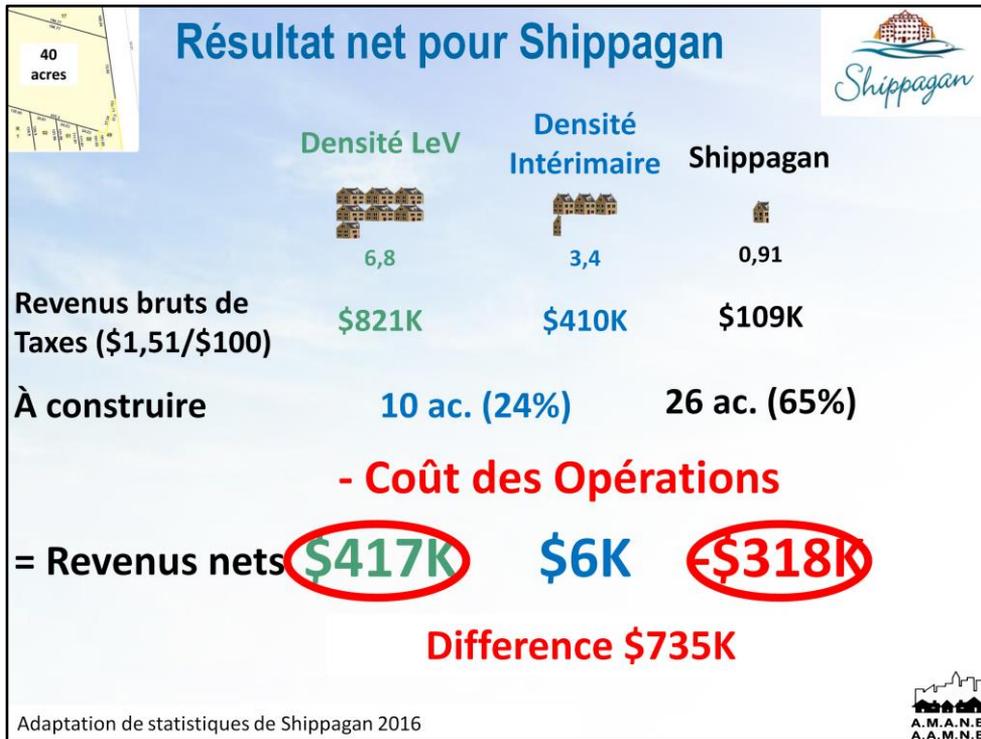
## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



Les citoyens de Shippagan réalisent que normalement on paie des taxes par individu ou par population. Toutefois les coûts d'opération de services tels la police, l'ambulance, l'incendie, les écoles, les infrastructures et autres sont habituellement dispensés par zones ou régions. Plus de gens vivent dans une région où un service est donné, moins dispendieux ce service deviendra puisque plus de gens par m<sup>2</sup> d'espace à vivre (ou occupé) peuvent payer pour le service, et vice versa.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

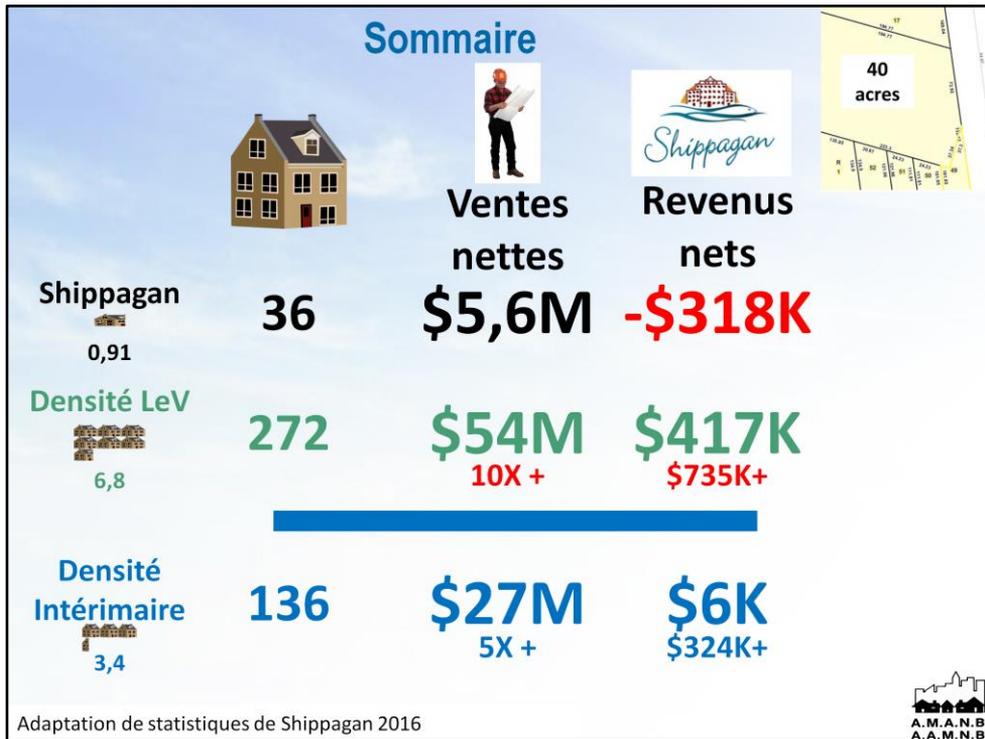


Les revenus en ventes peuvent intéresser le constructeur / promoteur, toutefois il est plus intéressant pour une municipalité de connaître les revenus qu'elle peut générer en appliquant une politique basée sur la densité avec les développements de ses lotissements.

En poursuivant avec l'exemple d'un projet pilote de 40 acres, il est possible à la municipalité de Shippagan d'aller chercher des revenus en taxation (après avoir fourni les services) de \$416 873 pour l'aménagement du projet pilote avec une densité de 6,8 maison à l'acre (Taux de taxes à Shippagan est \$1,51 au \$100) au lieu d'un déficit de \$318 171 avec l'application de la densité conventionnelle de 0,91 unités / acre telle qu'appliquée présentement (i.e. \$735 044 de plus en revenus de taxation avec l'application du DECOD). Ainsi, différentes densités génèrent différents revenus et coûts. Les communautés devraient être informées des différences en revenus de taxation et en coûts en capitaux et d'opérations lorsqu'il est temps de décider de la densité optimale pour une communauté. Il va de soi que les décisions d'une municipalité de poursuivre avec un projet de développement devraient être basées sur la construction d'une densité pouvant générer des revenus acceptables pour une municipalité. **La densité pour une communauté n'est pas un problème lorsque le design est approprié.**

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



L'essentiel pour le promoteur et la municipalité peut se résumer à ceci:

L'objectif pour la municipalité de Shippagan serait d'appliquer la plus haute densité pour un projet pilote. Si la municipalité désire mettre en œuvre à travers le développement de lotissements des densités similaires à ce qui a été mis en œuvre au lotissement de LeV à Dieppe pour un projet pilote de 40 acres, il est à prévoir que le nombre d'unités à construire pourrait facilement atteindre 272 résidences par rapport à 36 résidences avec une densité de 0,91 unités à l'acre.

### Constructeur / promoteur

Le constructeur / promoteur peut s'attendre à atteindre des revenus de ventes nettes pour un projet pilote de 40 acres d'environ \$54M c. \$5,6M lorsque le conseil municipal permet l'application d'une densité de 6,8 unités à l'acre c. 0,91 unités à l'acre avec un projet conventionnel.

### Shippagan

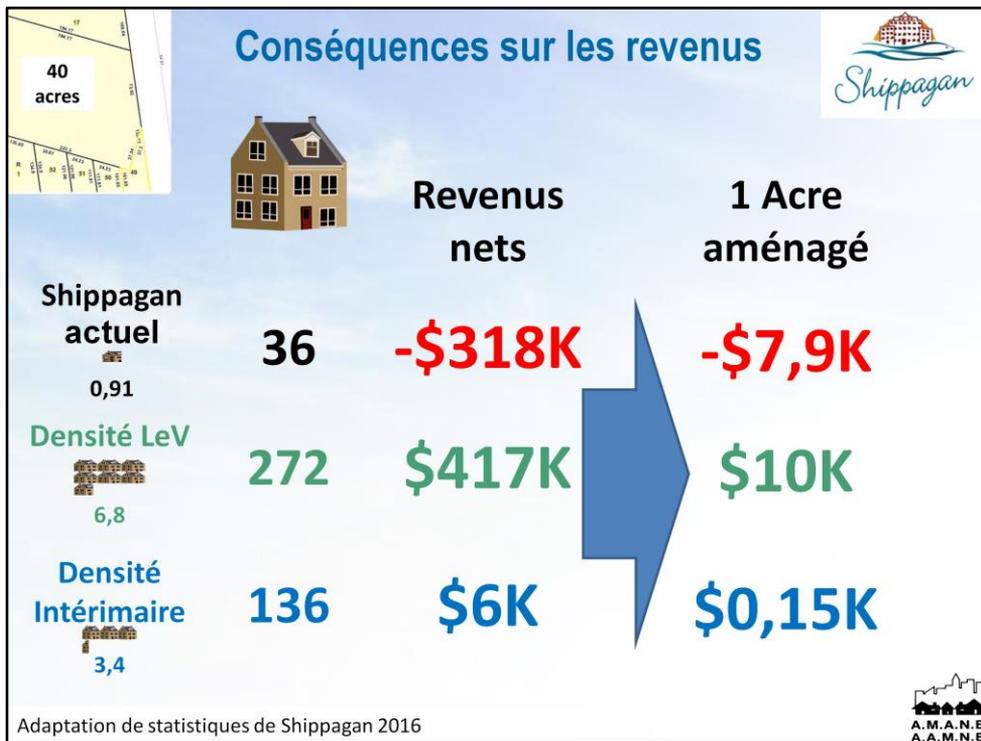
La municipalité peut s'attendre à recueillir plus de \$416 873 par année en taxes (après avoir fournie les services) avec ceux qui s'établiront dans le lotissement, en utilisant la densité de 6,8 unités à l'acre, en comparaison avec un déficit de \$318 171 par an si un patron de développement conventionnel est appliqué à un projet pilote de 40 acres.

### Phase intérimaire

Nous recommandons d'appliquer la plus haute densité de 6,8 unités à l'acre avec un projet pilote de 40 acres. Néanmoins, la municipalité de Shippagan peut décider qu'un projet pilote de 40 acres peut faire l'objet d'une phase intérimaire qui viserait à faire augmenter la densité applicable dans la municipalité. Ainsi cette mesure intérimaire peut s'avérer acceptable visant à mettre en œuvre une densité basse-moyenne de 3,4 unités à l'acre appliquée à un projet pilote. Bien entendu, les revenus en ventes et taxation reflèteront cette application de politique.

# Impacts fiscaux et design:

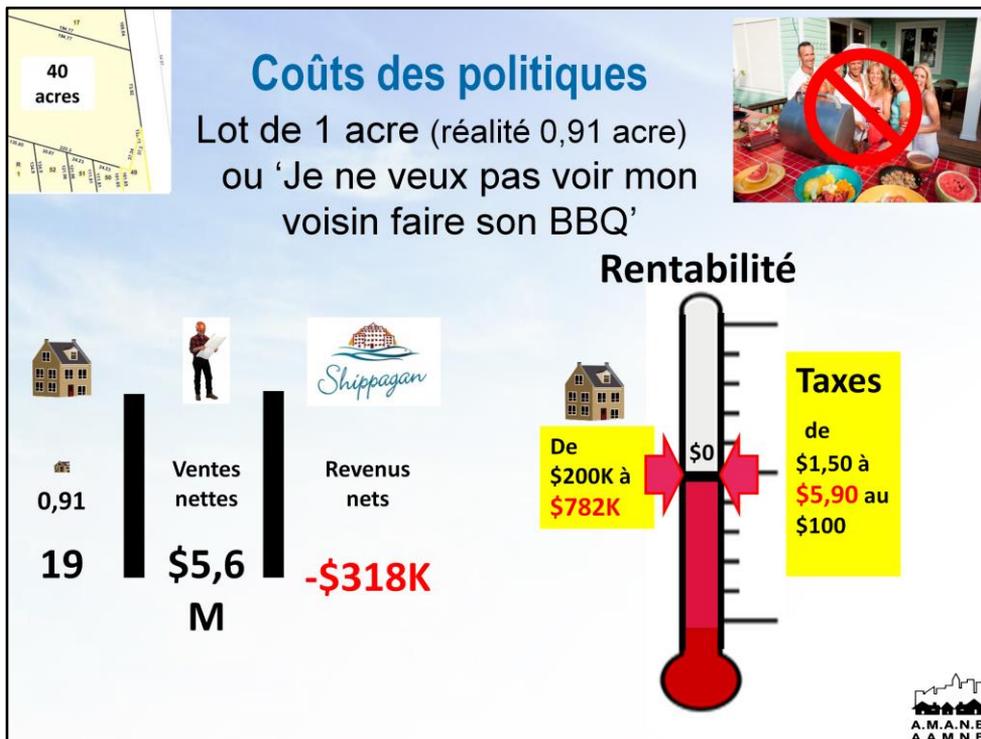
## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



Il faut s'attendre que le type de politiques actuelles en place pour Shippagan a une incidence directe sur ses revenus. Avec une densité de 0,91 actuellement en vigueur, la municipalité doit déboursier pour pourvoir aux services à ses résidents environ \$7 950 supplémentaire pour chaque acre de terrain nouvellement aménagé (non couvert par les revenus en taxation) à toute les fois qu'un développement résidentiel prend place sur le territoire de Shippagan. D'un autre côté si la municipalité adopte une politique de développement qui augmente la densité à 6,8 ou 3,4, elle peut s'attendre à avoir des revenus supplémentaires substantiels après avoir fourni les services à ses nouveaux résidents.

# Impacts fiscaux et design:

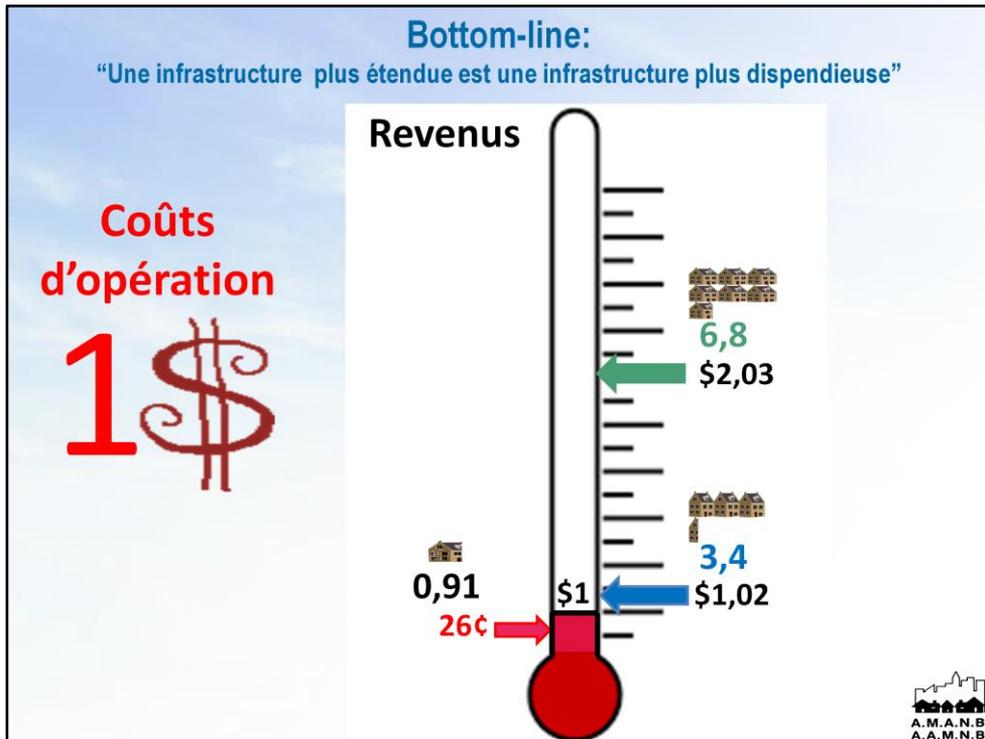
## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



Advenant que Shippagan veuille poursuivre avec les politiques de densité actuellement en vigueur, elle devra augmenter de manière substantielle le prix des résidences à construire si elle désire rentabiliser le coût de ses opérations avec les nouveaux développements. Similairement si la municipalité décidait plutôt de rentabiliser ses opérations à travers une augmentation de ses taxes, les résidents verraient ce taux augmenter à près \$4,39 de plus que le taux de \$1,51 actuellement en vigueur, seulement pour rentabiliser la prestation des services pour ses nouveaux résidents.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



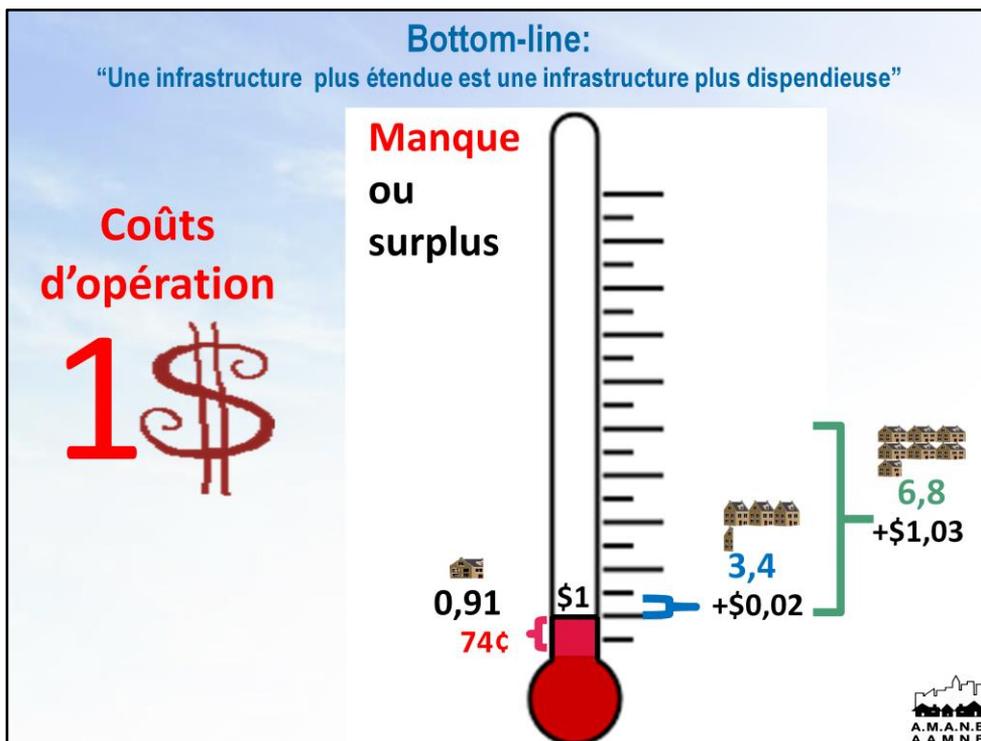
'The thinking is that either taxes will cover the maintenance costs, or the city will keep growing and generate enough future cash flow to cover the obligations. But the tax revenue at low suburban densities isn't nearly enough to pay the bills; in Marohn's estimation, property taxes at suburban densities bring in anywhere from 4 cents to 65 cents for every dollar of liability. Most suburban municipalities, he says, are therefore unable to pay the maintenance costs of their infrastructure, let alone replace things when they inevitably wear out after twenty to twenty-five years.

(...) A 2008 report by the University of Utah's Arthur C. Nelson estimated that municipal service costs in low-density, sprawling locations can be as much as 2.5 times those in compact, higher-density locations.' (Source: The Suburbs Will Die: One Man's Fight to Fix the American Dream, Leigh Gallagher@leighgallagher, July 28, 2014, <http://time.com/#3031079/suburbs-will-die-sprawl/>)

Les revenus pour chaque \$1 d'opération dans la municipalité peuvent représenter un manque à combler pour rencontrer ses obligations en services aux résidents, ou des revenus supplémentaires imposants dépendant de la densité résidentielle d'occupation du sol qui est primée avec le développement de lotissements.

# Impacts fiscaux et design:

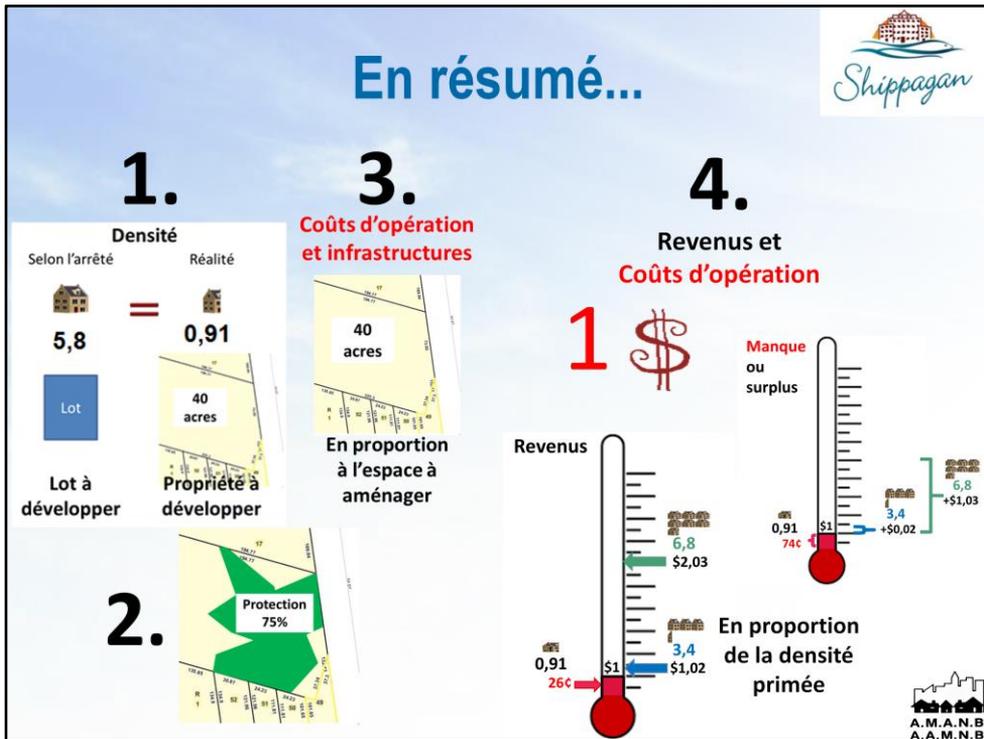
## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



Le manque à gagner devra être comblé d'une façon ou d'une autre afin d'atteindre un équilibre budgétaire adéquat pour Shippagan. En 2016, les états financiers consolidés nous révèlent qu'environ 42% des revenus de Shippagan provenaient d'autres sources que la taxation municipale. Ce résultat va dans le même sens que ce que cette étude démontre.

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

### Recommandations...

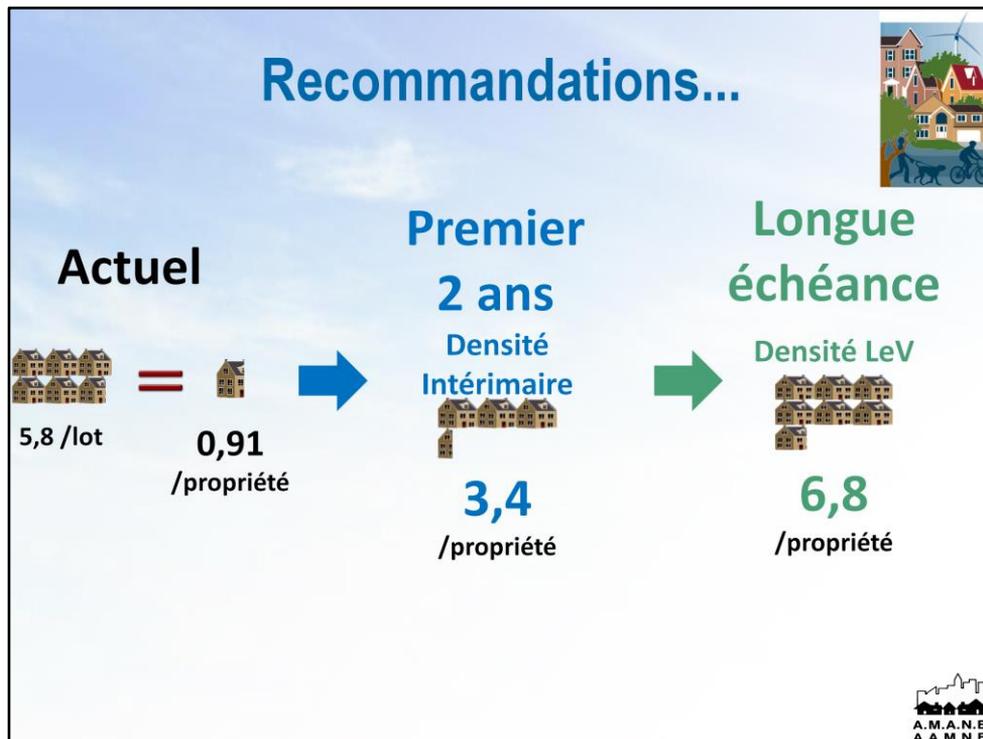


1. Développer les lots vacants qui ont déjà les services (Développement intercalaire)
2. Changer la réglementation en aménagement du territoire afin d'augmenter la densité d'occupation du sol en y appliquant les principes du DECOD avec les nouveaux lotissements
3. Augmenter l'évaluation moyenne des unités résidentielles avec densité réelle brute



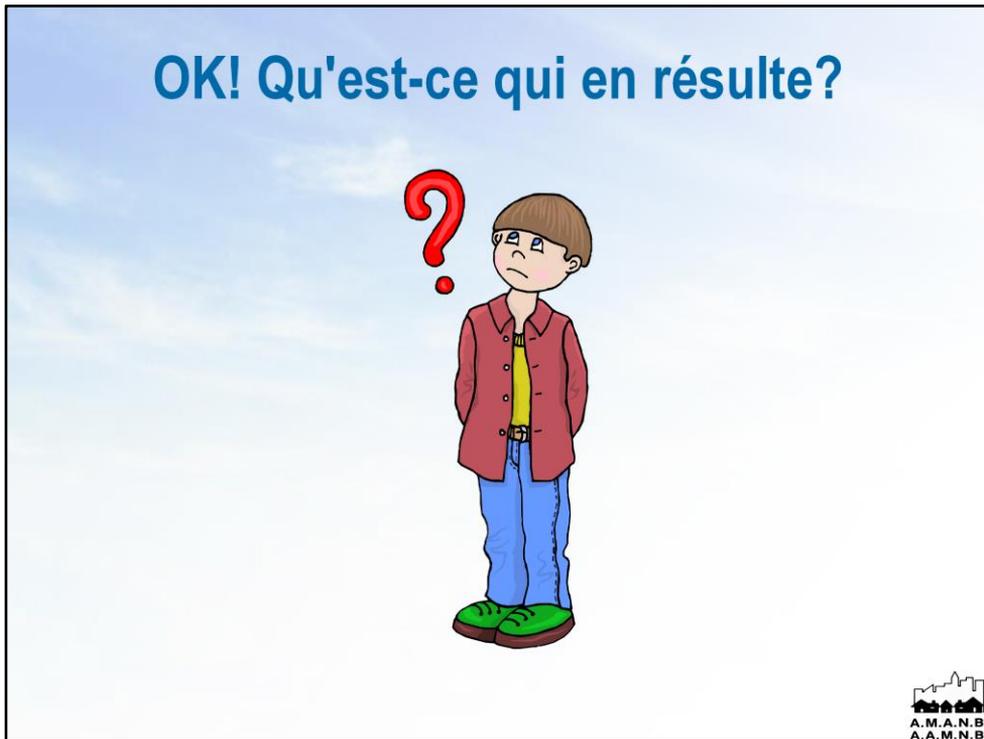
# Impacts fiscaux et design:

Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



# Impacts fiscaux et design:

Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan





# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

**Trouver la 'Niche':**  
**"Maintenant je contrebalance la dépopulation!"**

**La communauté a besoin de savoir:**  
**'Qu'elle est ma 'Niche' à l'échelle mondiale?'**

- Générer des revenus accrus
- Diminuer les coûts en capitaux et en entretien pour l'infrastructure et les services
- Attirer les travailleurs du savoir et ceux à la retraite qui ont les moyens
- Attirer les emplois

**Innovate! Innovate! Innovate!**



"(...) Dans la 'nouvelle économie,' la qualité environnementale est un pré requis en vue d'attirer les travailleurs talentueux. La Floride a rapporté que la qualité environnementale se situait comme étant la commodité la plus importante parmi les choix de localisation pour les travailleurs de la haute technologie, et ce au-dessus de l'habitation, du coût de la vie et des bonnes écoles. (...) Peu importe comment on définit la qualité de la vie, les parcs et les opportunités récréatives font probablement parti de celle-ci. (...) Les collectivités qui veulent attirer les compagnies qui peuvent se localiser n'importe où, spécialement les petites compagnies, devront selon toute vraisemblance investir dans leurs parcs et leurs espaces verts. (...) Les emplois iront vers les régions où les gens trouveront une localisation désirable où il fait bon vivre. (...) Des composantes telles les parcs, la récréation, les attractions culturelles, la préservation des panoramas naturels, les renforcements de la communauté, de l'eau et de l'air plus propre, et d'autres améliorations à la qualité de la vie, ne pourront plus être assignés comme priorité de deuxième ordre en Iowa."

Source: Traduction d'un article anglais de T.F. de Burn, 2007. [The Economic benefits of land conservation](#), *The Trust for Public Land*

"Their principal assets are ideas and a skilled workforce, rather than their product inventories and capital equipment. These types of "people-intensive" businesses are information factories whose viability relies on their ability to attract and retain highly educated professional employees. Today, many such individuals make their decisions on where to work based on "the pursuit of happiness." This phrase of Jefferson's enshrined in the Declaration of Independence is now expressed as "quality of life." The deciding factor for many individuals in choosing where to work is often the quality of life in the geographic vicinity of the business. (...) The importance of quality of life in business location decisions has been repeatedly verified in the literature. It is widely cited as being especially important for high-technology firms or businesses employing highly skilled workers in information or knowledge based services. Twenty years ago a review of the company relocation literature (Blair and Premus 1987) concluded that the continued shift to more advanced technologies would lead to an increase in the importance of quality-of-life factors and a relative decrease in the significance of more traditional determinants. This trend continues to gather momentum. (...) Richard Florida's (2002) discussion of this issue in his book *The Rise of the Creative Class* captured the essence of contemporary thinking in how communities should approach economic development. He reported that whereas economic growth often used to come at the expense of environmental quality, in the "new economy" environmental quality is a prerequisite for attracting talented workers. Florida reported that environmental quality ranked as the most important amenity in high-technology workers' choices of location, above housing, cost of living, and good schools. He classified all the important factors in the location decisions of "creative class" individuals into a category he termed "quality of place." He suggested that this category has three dimensions. The first was "what's there: the combination of the built environment and the natural environment; a proper setting for the pursuit of creative lives." The other two dimensions were "what's there" and "what's going on.(...) The overall implication is that firms can reduce the salary levels needed to secure adequate labor (or secure more and better workers at the same price) if they locate in an area whose quality of life is attractive to workers. (...) Because park and open space amenities are important lifestyle elements to many, it is not surprising that many company representatives recognize them as being important in attracting and retaining professional and executive employees. (...) Strategic economic development involves "designing a community to satisfy the needs of its stakeholders ... if small business constitutes the engine of the job generation process, then places should promote those things that facilitate small business growth" (Kotler, Haider, and Rein 1993)."

Source: T.F. de Burn, 2007. [The Economic benefits of land conservation](#), *The Trust for Public Land*

# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

Équiper les constructeurs/promoteurs et les communautés  
Séminaire / Ateliers 'Bâtir des COLlectivités Durables avec DEsign'  
Daniel Savard UPC

- Possibilité d'ateliers spécialisés
- Environ 700 diapos /pages d'information pour aider Shippagan et les promoteurs à bâtir avec les principes du DECOD
- Colloque utile pour ceux qui interviennent dans des projets d'aménagement (p. ex. personnel des municipalités, conseillers municipaux et maires, promoteurs, banquiers, agents immobiliers, ingénieurs, urbanistes, arpenteurs-géomètres, architectes paysagers, etc.)
- Coordonner un projet DECOD



# Impacts fiscaux et design:

## Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan

Pour sessions d'information, ateliers ou séminaire:

1. Études situationnelles pour municipalités
2. Session remue-méninges pour attirer les travailleurs du savoir et les investissements
3. Aménager l'approche *Bâtir des Collectivités Durables avec DEsign* (Séminaire 1 ½ journée)

Communiquer avec Danielle Charron (Association des Administrateurs Municipaux du Nouveau-Brunswick)

@ Tél.: (506) 453-4229;

Fax: (506) 444-5452;

Courriel: [amanb@nb.aibn.com](mailto:amanb@nb.aibn.com)

Site Internet: <http://www.amanb-aamn.ca/Ateliers-AAMNB>

Ressource: Daniel Savard pour Decodesign @ <http://www.decodesignds.ca/main/>



Cette session de présentation de l'étude situationnelle est présentée par l'Association des Administrateurs Municipaux du Nouveau-Brunswick pour le *Partenariat des Collectivités Durables* dans le cadre du projet *Bâtir des collectivités durables avec design*.

"Votre fonds en fiducie pour l'environnement au travail"

Source de renseignements :

Séminaire en ligne: [http://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/eql/environnement/content/design\\_de\\_collectivite\\_durable.html](http://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/eql/environnement/content/design_de_collectivite_durable.html)

Pour information logistique: <http://www.amanb-aamn.ca/Ateliers-AAMNB>

Voir quelques articles affichés sur les sites Web suivants :

<http://synapse.uqac.ca/2012/developpement-durable-a-travers-le-lotissement-est-ce-realisable/>

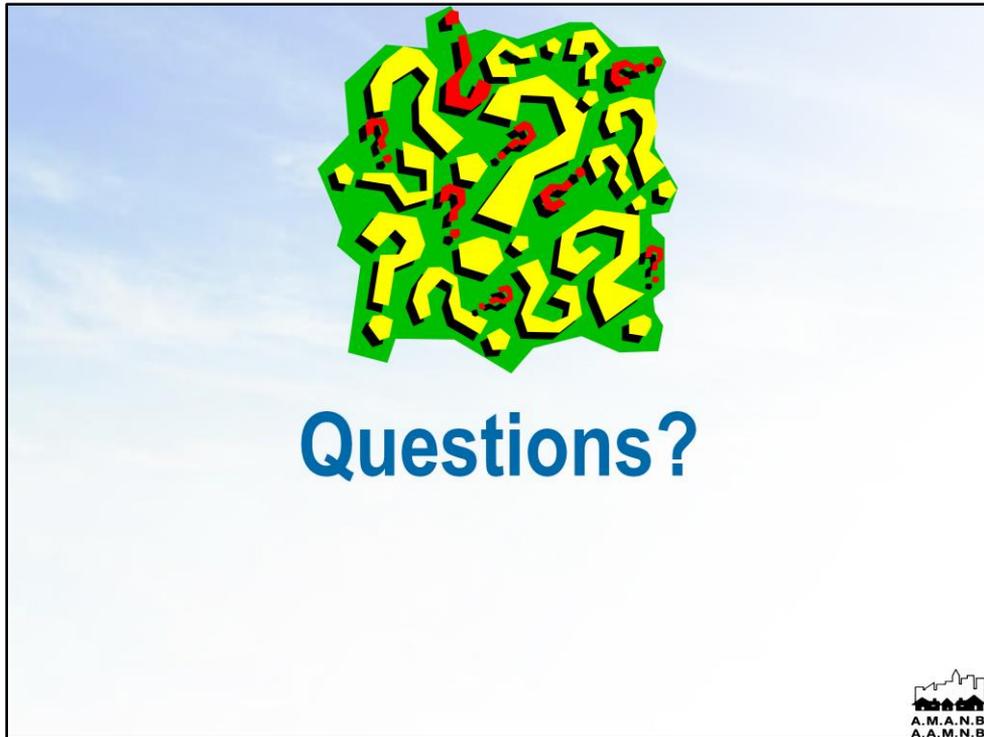
<http://www.esemag.com/login.aspx?rd=magazine.aspx>

<http://www.elements.nb.ca/theme/CertPlan/Daniel/daniel.htm>



# Impacts fiscaux et design:

Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



# Impacts fiscaux et design:

Étude situationnelle pour la municipalité de Shippagan



Merci

N'oubliez pas de compléter le formulaire d'évaluation

