



---

# Politique n° CE-2017-0763 sur la gestion et l'application de l'imposition d'une taxe d'amélioration locale (TAL) dans le cadre du financement de travaux municipaux

---

## 1. PRÉAMBULE

- 1.1 Le conseil municipal et l'ensemble des gestionnaires de la Ville de Trois-Rivières doivent accorder une place prépondérante à la gestion financière des affaires de la Ville. En ce sens, la mise en place d'une politique de gestion et d'application de l'imposition d'une TAL s'avère un outil essentiel pour assurer l'équité entre contribuables en fonction des bénéfices reçus. L'imposition d'une TAL doit être raisonnable, à la mesure de la capacité de payer des contribuables des secteurs et permettre d'améliorer les services aux citoyens tout en offrant la possibilité de saisir les opportunités de développement.
- 1.2 L'imposition d'une TAL est requise lors de la mise en place d'une infrastructure offrant de nouveaux services au bénéfice d'un secteur déterminé.
- 1.3 Le but de la présente politique est de fixer les règles qui encadrent les décisions relatives à l'imposition d'une TAL, et ce, afin d'éviter un enrichissement sectoriel aux dépens de l'ensemble des citoyens. Elle permettra de systématiser davantage le processus de décision lors de l'élaboration du règlement d'emprunt et du plan triennal d'immobilisations.
- 1.4 L'imposition d'une TAL est prévue par Loi sur les cités et villes (RLRQ, chapitre C-19) et la Loi sur la fiscalité municipale (RLRQ, chapitre F-2.1).

## 2. OBJECTIFS DE LA POLITIQUE

Par la présente politique, la Ville de Trois-Rivières entend poursuivre les objectifs suivants :

- 2.1 Assurer un traitement équitable et standard;
- 2.2 Éviter l'enrichissement des bénéficiaires d'un secteur visé aux dépens de l'ensemble des contribuables;
- 2.3 Faire preuve de transparence;
- 2.4 Se doter de pratiques de gestion en établissant des critères, règles et méthodes afin de gouverner son application;
- 2.5 Répartir la charge fiscale aux bénéficiaires des améliorations occasionnées par la mise en place des nouvelles infrastructures.

### 3. CONSTAT

- 3.1 Depuis la fusion, la Ville de Trois-Rivières a entrepris de vastes chantiers de mise à niveau de ses infrastructures. Dès 2006, la Ville a effectué un virage relatif à l'encadrement de la mise en chantier de prolongement et d'ouverture de nouvelles rues municipales, en transférant la responsabilité de réalisation et de financement de ces travaux à des promoteurs, le tout encadré par une réglementation municipale.
- 3.2 Plusieurs travaux d'immobilisation demeurent la responsabilité de la Ville, notamment les mises à niveau de rues existantes, la construction d'infrastructures concernant plus d'un promoteur (ou incluant des propriétés privées) et certains travaux particuliers.
- 3.3 Historiquement, les contribuables assument la charge financière relative aux améliorations d'infrastructures bénéficiant à leur propriété et par la suite l'ensemble des contribuables assument les coûts d'entretien.
- 3.4 La multitude des situations rencontrées dans le cadre de l'imposition d'une TAL rend complexe une application standardisée et uniforme du processus.

### 4. PRATIQUES DE GESTION

Pour atteindre les objectifs fixés par la présente politique, la Ville expose les pratiques actuellement utilisées servant de guide aux autorités municipales et aux gestionnaires pour l'établissement de standards, de critères, de règles et de méthodes, assurant une équité et une transparence dans la rédaction d'un règlement d'emprunt incluant un financement par TAL.

#### 4.1. Groupe de travail administratif (GTA) - TAL

- 4.1.1. Tous les travaux à réaliser dans le cadre de la présente politique feront l'objet d'une analyse spécifique, par un GTA - TAL, aux fins d'imposition d'un mode de paiement comptant ou de financement, sous la forme d'une taxe d'amélioration locale.
- 4.1.2. Le GTA - TAL est sous la responsabilité de la Direction des finances et est composé d'un cadre de la Direction des finances, d'un cadre ingénieur de la direction du génie, d'un cadre de la Direction de l'aménagement et du développement urbain et d'un cadre de la Direction de l'évaluation.
- 4.1.3. Pour statuer sur une recommandation, le GTA - TAL doit en arriver à un consensus sur le traitement lié à un projet ainsi qu'à l'application de l'imposition de la TAL qui en découle.
- 4.1.4. Le GTA - TAL s'assure du suivi du projet, de son dépôt jusqu'à la fermeture du règlement d'emprunt et de l'imposition de la TAL.
- 4.1.5. Les recommandations du GTA - TAL, relatives au mode de financement relié aux coûts estimés des travaux, et sa répartition, sont incluses au projet de règlement d'emprunt proposé.

## 4.2. Processus du cheminement d'un projet

- 4.2.1. Dépôt d'une fiche de demande de projet au Comité de gouvernance. Si les travaux sont visés par la Politique sur le traitement des demandes de municipalisation de voies privées (n° C-2016-0836), un registre d'intention doit préalablement être déposé.
- 4.2.2. Préparation d'un avant-projet et d'une charte de projet par la Direction du génie dans le cas d'une décision favorable.
- 4.2.3. Le responsable de la charte de projet doit valider le mode de financement des travaux incluant la possibilité de l'imposition d'une TAL.
- 4.2.4. Le GTA - TAL doit effectuer l'analyse d'un projet soumis en considérant la nature des travaux, les critères, les règles ainsi que les méthodes définies dans la présente politique.
- 4.2.5. Le GTA – TAL doit déterminer si une consultation des contribuables visés par le projet est requise. Le conseiller du secteur est consulté avant la décision.
- 4.2.6. Si le choix d'une consultation du secteur est retenu, une séance d'information et un sondage doivent être effectués (voir article 4.7).
- 4.2.7. Le responsable de la charte est informé des conclusions du GTA - TAL afin d'y inclure les résultats, effectuer son suivi et faire inscrire le projet au prochain PTI.
- 4.2.8. Après l'adoption du PTI, le responsable de la charte prépare les plans et devis et rédige ensuite une fiche de présentation du projet au Conseil pour adoption d'un règlement d'emprunt. La fiche doit inclure la répartition du financement, la méthode de taxation utilisée, les catégories de contribuables visés et les résultats du sondage s'il y a lieu.
- 4.2.9. La Direction des finances fait un suivi lors de la rédaction du règlement d'emprunt en validant notamment :
  - a) La répartition du financement;
  - b) La base d'imposition;
  - c) Le ou les bassins de taxation;
  - d) Le terme de l'emprunt;
  - e) La possibilité de paiement comptant.
- 4.2.10. La Direction des finances procède à l'imposition de la TAL en offrant préalablement le paiement comptant si le règlement d'emprunt le permet.

- 4.2.11. L'imposition débute le 1<sup>er</sup> janvier de l'année, suivant :
- a) une offre de paiement comptant (voir article 4.6);  
ou,
  - b) si aucune offre n'est permise, le premier des deux événements à survenir avant le 1<sup>er</sup> septembre;
    - lorsque les dépenses atteignent un seuil maximal de financement
    - lorsque les travaux ont fait l'objet d'une acceptation finale et totale
- 4.2.12. La Direction des finances effectue un suivi annuel des règlements d'emprunt incluant une TAL, et ce, jusqu'à la fin du terme des emprunts.

### 4.3. Éléments considérés lors de l'analyse d'un projet

#### 4.3.1. Conditions minimales de recevabilité :

- a) La Ville doit être le donneur d'ouvrage;
- b) Il est nécessaire d'adopter un règlement d'emprunt.
- c) Les travaux doivent être des infrastructures pour la Ville, donc situés dans une emprise publique;
- d) Les travaux doivent être inclus dans le périmètre d'urbanisation;
- e) S'il s'agit de biens meubles imposés et uniformisés par un règlement (ex. : bacs), ils doivent appartenir aux contribuables.

#### 4.3.2. Valeurs gouvernant les décisions du GTA – TAL :

- a) Équité entre différents secteurs de la Ville;
- b) Équité entre les contribuables d'un même secteur;
- c) Équité fiscale entre un secteur et l'ensemble des contribuables.

#### 4.3.3. Un ou plusieurs critères justifiant l'imposition d'une TAL :

- a) Amélioration du territoire visé;
- b) Responsabilités sectorielles reconnues;
- c) Bénéfices sectoriels escomptés;
- d) Augmentation potentielle de la valeur des propriétés privées (enrichissement).

### 4.4. Méthodes de répartition imposable

Une des méthodes de répartitions suivantes doit être recommandée par le GTA – TAL, en fonction des différentes catégories de travaux et en respect de la présente politique :

#### 4.4.1. Au frontage

- a) réel, tel qu'il apparaît au rôle d'évaluation;
- b) corrigé, tel que défini dans le règlement d'emprunt (voir annexe A).

#### 4.4.2. À la superficie

#### 4.4.3. À l'unité

- a) existante et potentielle;
- b) par bâtiment ou par locaux-logement.

#### 4.4.4. Une combinaison des trois premières

#### 4.4.5. Autres méthodes jugées appropriées à des cas spécifiques

## 4.5. Méthodes de financement

4.5.1. La Ville procède à l'adoption de règlements d'emprunt dans les cas suivants :

- a) pour les projets évalués à 100 000 \$ et plus;
- b) lorsque les coûts attribuables à chaque contribuable excèdent une moyenne de 5 000 \$;
- c) lorsque le coût pour un contribuable excède 10 000 \$;
- d) si le nombre de contribuables dépasse 10.

4.5.2. Dans les autres cas, une participation volontaire comptant est demandée afin de limiter les coûts administratifs reliés à la gestion d'un règlement d'emprunt.

4.5.3. Le terme de financement sera déterminé en fonction du tableau suivant, sans toutefois excéder 50 % de la vie utile des infrastructures tel que présenté dans la politique sur la capitalisation et l'amortissement des dépenses d'immobilisation (n° CE-2005-182) :

<b>Terme (année) du financement</b>						
Nombre matricule	Coût (k=1 000\$)					
	- 10k	10k à - 25k	25k à - 50k	50k à - 75k	75k à - 100k	100k et +
1	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
2	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
3	--	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
4	--	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
5	--	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>20</b>
6	--	--	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>20</b>
7 et 8	--	--	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>20</b>
9 et 10	--	--	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>20</b>
11 et +	--	--	--	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>20</b>

## 4.6. Paiement comptant

4.6.1. Lorsque les risques de variation de l'assiette fiscale (ex. : subdivision de lots, variation d'unité, etc.) sont faibles, la Ville favorise d'offrir la possibilité aux contribuables de payer comptant leur part dans les travaux.

4.6.2. Le cas échéant, une offre de paiement comptant est envoyée pour tous les projets ayant fait l'objet d'une acceptation finale et totale, ou lorsque les dépenses atteignent un seuil maximal de financement, avant le 1<sup>er</sup> mai de chaque année.

4.6.3. Un délai minimal de 5 semaines est accordé pour payer comptant et la date limite de paiement est fixée environ 3 semaines avant la clôture du financement obligatoire de l'automne.

#### **4.7. Séance d'information et sondage**

- 4.7.1. Avant de procéder à un sondage, une séance d'information est convoquée par la Direction générale afin de rencontrer les contribuables d'un secteur. Les éléments suivants y sont présentés :
- a) Résumé des travaux proposés;
  - b) Estimé du coût des travaux;
  - c) Méthode de répartition de la TAL proposée;
  - d) Procédure de sondage;
  - e) Alternatives possibles, s'il y a lieu.
- 4.7.2. Outre les membres du GTA – TAL, un représentant de la Direction générale et le conseiller municipal du secteur concerné sont également invités.
- 4.7.3. Règles et déroulement d'un sondage :
- a) Il est effectué par la Direction des finances;
  - b) Un nouveau sondage sera requis si les coûts estimés subissent une variation à la hausse de 10 % et plus;
  - c) Un coupon-réponse est remis par matricule;
  - d) Les enveloppes de retour fournies sont identifiées « confidentiel » et timbrées;
  - e) Les coupons-réponse non reçus sont comptabilisés comme étant favorables au projet;
  - f) Les enveloppes de retour reçues après la date limite ne seront pas ouvertes et considérées comme non reçues;
  - g) Seuls les résultats sont dévoilés;
  - h) Un résultat défavorable à plus de 50 % signifie l'abandon du projet pour une période minimale de 4 ans;
  - i) Les contribuables visés par le projet seront informés du résultat peu de temps après la date de clôture.

#### **4.8. Traitement des ponceaux privés**

- 4.8.1. La Ville privilégie la construction d'égout pluvial lors de la mise en place d'infrastructure de rues.
- 4.8.2. S'il est décidé d'aménager ou de maintenir des fossés dans l'emprise de rues, l'installation de ponceau d'accès à une propriété privée sera à la charge du contribuable ainsi que son entretien et son remplacement.
- 4.8.3. Des règles spécifiques sont établies par la Direction de l'aménagement et du développement urbain afin de normaliser l'installation des ponceaux.
- 4.8.4. Les ponceaux installés sans permis de la Ville ne sont pas considérés lors de l'analyse d'un projet.

#### 4.9. Autres pratiques appliquées

- 4.9.1. Lors de travaux, il est d'usage de compléter les infrastructures sur toutes les limites d'une propriété lorsque celle-ci est située sur un coin de rue ou dans une courbe intérieure.
- 4.9.2. Les infrastructures sont normalement complétées jusqu'à la limite d'une ligne transversale tracée entre les extrémités des propriétés en fin de réseau.
- 4.9.3. Les terres agricoles protégées ne bénéficient normalement pas de certaines infrastructures construites en front de leurs propriétés. Les coûts qui leur seraient normalement dévolus seront répartis entre les autres contribuables du secteur. Il peut y avoir des exceptions en présence d'ilots déstructurés ou d'accès direct à la propriété.
- 4.9.4. La quote-part du coût des travaux relatifs aux terrains municipaux utilisés principalement par les citoyens d'un secteur est incluse dans l'assiette fiscale dévolue à ce secteur.
- 4.9.5. Lorsqu'un projet vise plusieurs phases d'un même développement, l'ensemble des phases est imposé immédiatement au promoteur. Dans le cas où d'autres promoteurs ou propriétaires bénéficieront des travaux ou sont visés par les travaux, l'imposition débutera pour ceux-ci le 1<sup>er</sup> janvier suivant l'obtention d'un permis de lotissement ou de construction.
- 4.9.6. Les coûts excédentaires engendrés par un surdimensionnement sont :
  - a) imputés au bassin qui en bénéficie, s'il a la capacité de prolonger le réseau et que le schéma d'aménagement l'autorise;  
ou,
  - b) assumés par la Ville et remboursés comptant par les futurs bénéficiaires au moment de la signature d'une entente relative à des travaux municipaux.

Seuls les coûts excédant 5 % des coûts d'un projet ou excédant 10 000 \$ seront considérés comme étant du surdimensionnement.

- 4.9.7. L'analyse d'un projet se fait en fonction des caractéristiques environnementales dans le secteur et selon chaque catégorie d'infrastructure suivante :
  - Fondation adaptée au recouvrement
  - Asphalte ou gravier
  - Trottoir et bordure
  - Égout pluvial ou fossé
  - Égout sanitaire
  - Aqueduc
  - Borne d'incendie
  - Éclairage et signalisation

- 4.9.8. Les frais accessoires ou indirects tels que les contingences, les intérêts sur emprunts temporaires, les frais de signalisation ou les coûts d'aménagement d'une voie de contournement sont répartis au prorata des frais directs de chaque catégorie d'infrastructure.
- 4.9.9. Les branchements non réalisés en façade d'une propriété et sans l'émission d'un permis de la Ville ne sont pas considérés comme déjà desservis pour l'application de la présente politique.
- 4.9.10. L'analyse d'un projet se fait en fonction des cadastres existants. Le futur règlement doit anticiper la possibilité d'enrichissement à la suite de travaux.

## 5. PROJETS PARTICULIERS

### 5.1. Projet relatif à la circulation et à l'accès aux voies publiques

#### 5.1.1. Objectif

La Ville souhaite encadrer les demandes d'intervention visant à régler un problème sur la voie publique (par exemple : entrée charretière, bretelle d'accès, installation de panneau de signalisation ou de feux de circulation, etc.).

#### 5.1.2. Demande

Une demande d'intervention doit être soumise par une requête au Comité sur la circulation et le stationnement (CCS) de la Ville.

#### 5.1.3. Validité

Pour être valide, une demande d'intervention doit respecter toutes les lois et tous les règlements applicables ainsi que toutes les normes du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

#### 5.1.4. Étude

- a) Lorsqu'une demande valide est reçue, un chargé de projet est désigné.
- b) Le chargé de projet doit obtenir une estimation des coûts prévus pour effectuer une étude de circulation.
- c) Pour qu'une demande valide visant un développement (incluant également un agrandissement ou un redéveloppement) autre que résidentiel soit analysée et étudiée, le demandeur doit payer à l'avance à la Ville (comptant ou par chèque certifié) le montant estimé par la Ville pour effectuer l'étude de circulation, selon le pourcentage établi ci-dessous :

Catégorie	Pour un développement dont les travaux sont terminés depuis 5 ans ou moins	Pour un développement dont les travaux sont terminés depuis plus de 5 ans
	100 % par le demandeur	50 % par le demandeur

- d) L'étude de circulation doit :
  - analyser la problématique soulevée;
  - proposer des solutions;
  - établir si la problématique provient du développement pour lequel la demande est faite et dans quelle proportion;
  - établir quelles sont les autres causes de la problématique;
  - établir s'il y a présence d'immobilisation appartenant à la Ville ou à d'autres instances publiques.
- e) Lorsque l'étude de circulation est complétée, le chargé de projet transmet une recommandation au CCS de la Ville accompagnée d'une copie de l'étude.
- f) Le CCS entérine ou non la recommandation du chargé de projet et une charte de projet doit être produite le cas échéant.
- g) Le GTA – TAL doit recommander le pourcentage des travaux assumés par le demandeur en utilisant les conclusions de l'étude de circulation.
- h) Le demandeur doit être informé des décisions en ce qui a trait à son dossier et un assentiment doit être obtenu relatif à sa contribution.

5.1.5. Les travaux requis pour régler la problématique comprennent, sans s'y limiter, les coûts finaux de l'étude, les matériaux, les équipements, les infrastructures, le coût d'acquisition ou d'expropriation des terrains requis, etc.

## **5.2. Projet d'asphalter une rue municipalisée qui ne l'est pas**

- 5.2.1. Respecter les critères de recevabilité prévus à la politique sur le traitement des demandes de municipalisation de voies privées (n° C-2016-0836).
- 5.2.2. Une analyse doit être réalisée afin de caractériser la fondation de la rue ce qui permettra de déterminer si cette catégorie d'infrastructure est déjà conçue pour recevoir de l'asphalte.
- 5.2.3. Une analyse relativement à la gestion des eaux de ruissellement de surfaces doit également être réalisée afin de bien concevoir le projet.

## **5.3. Projet dans un parc industriel municipal**

- 5.3.1. Les infrastructures construites dans le périmètre règlementé d'un parc industriel sont à la charge de l'ensemble des contribuables de la Ville.
- 5.3.2. Ces coûts sont en partie ou totalement couverts dans le prix de vente des terrains.

- 5.3.3. Innovation et développement économique Trois-Rivières, doit maintenir une politique de tarification variable selon divers critères économiques par exemple et sans être limitatif :
- a) Le positionnement des terrains;
  - b) La concurrence régionale et nationale;
  - c) Le coefficient d'emprise au sol;
  - d) Le montant des investissements;
  - e) La création d'emplois.

## **6. SITUATIONS DANS LESQUELLES UNE PARTIE DES COÛTS EST À LA CHARGE DE L'ENSEMBLE DES CONTRIBUABLES**

- 6.1. Présence d'infrastructure régionale municipale dans le secteur bénéficiant d'un projet :
- a) Frontage avec un parc linéaire;
  - b) Frontage avec un bâtiment utilisé principalement par les citoyens d'un autre secteur que celui visé.
- 6.2. Présence d'une voie ferrée dans le secteur bénéficiant d'un projet
- 6.3. Construction d'infrastructures à vocation régionale :
- a) Traverse de voie ferrée, hôpitaux et écoles publiques;
  - b) Piste cyclable faisant partie de la route verte;
  - c) 2<sup>e</sup> trottoir (charge seulement le coût d'une bordure);
  - d) 2<sup>e</sup> voie de circulation sur un boulevard;
  - e) Plantation d'arbres.
- 6.4. Construction d'infrastructure résultant d'omission du passé en termes d'aménagement ou de travaux non complétés selon les règles de l'art. Une analyse confirmant cette hypothèse doit être produite par un professionnel compétent en la matière.
- 6.5. Remplacement d'infrastructures existantes suite à une décision de la Ville. La partie des travaux reliée directement au projet analysé est exclue (ex. : asphalte au-dessus d'une tranchée nécessaire à la pose d'un tuyau d'égout).
- 6.6. Remplacement d'infrastructures lors d'un projet si elle est classifiée formellement par un ingénieur de la ville dans les catégories en « mauvais » ou « très mauvais » état.

## **7. REMPLACEMENT**

La présente politique remplace toute politique en semblables matières actuellement en vigueur.

## **8. ENTRÉE EN VIGUEUR**

La présente politique entre en vigueur et prend effet dès son adoption.

## ANNEXE A

### Méthodes au frontage corrigé (définition)

« **étendue en front** » : le résultat de l'opération mathématique suivante :

1° lorsqu'il s'agit d'un lot rectangulaire :

$$\frac{\text{sa superficie}}{\text{sa profondeur}}$$

droite : 2° lorsqu'il s'agit d'un lot irrégulier dont la ligne arrière est

$$\frac{\text{sa superficie}}{\text{sa profondeur moyenne}}$$

brisée : 3° lorsqu'il s'agit d'un lot irrégulier dont la ligne arrière est

$$\frac{\text{sa superficie}}{\text{sa médiane}}$$

4° lorsqu'il s'agit d'un lot d'intersection :

$$\left[ \frac{\text{sa superficie}}{\text{sa profondeur}} \right] \text{ moins (-) 2,4 mètres}$$

« **lot rectangulaire** » : un lot ayant quatre angles droits dont les côtés sont égaux deux à deux;

« **lot irrégulier** » : un lot qui n'est pas rectangulaire;

« **lot d'intersection** » : un lot, rectangulaire ou irrégulier, dont plus d'un côté est contigu à l'emprise d'une rue appartenant à la Ville;

« **médiane** » : la distance, mesurée en ligne droite, entre le centre de la ligne de front et le sommet du côté opposé;

« **profondeur** » : la distance, mesurée en ligne droite du côté latéral intérieur, entre la ligne de front et la ligne arrière d'un lot;

« **profondeur moyenne** » : le résultat de l'opération mathématique suivante :

$$\frac{\text{la somme des distances, mesurées en ligne droite de chaque côté latéral intérieur entre la ligne de front et la ligne arrière}}{2}$$

« **superficie** » : la superficie du lot en cause telle qu'elle apparaît au rôle d'évaluation en vigueur.