



VILLE DE VAL-D'OR

EXTRAIT du procès-verbal de la cent dix-huitième (118^e) assemblée ordinaire du conseil de ville de Val-d'Or, tenue le lundi 4 décembre 2006, à vingt heures trois (20 h 03), au lieu habituel des délibérations.

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. le maire Fernand Trahan et les conseillers M^{me} Suzanne Couture-Bordeleau, M^{me} Yolette Lévy, M^{me} Céline Brindamour, M. Gilles Bérubé, M. Francis Murphy, M. André Gilbert et M^{me} Claudia Chaput.

ÉTAIENT ÉGALEMENT PRÉSENTS : M. Guy Faucher, directeur général, M. Alain Cloutier, directeur général adjoint et directeur des ressources humaines et des communications, M. Réal Houle, trésorier et M^e Normand Gélinas, greffier.

ÉTAIT ABSENT : M. Yvon Frenette, conseiller.

RÉSOLUTION 2006-478

IL EST PROPOSÉ par le conseiller Gilles Bérubé,

APPUYÉ par le conseiller André Gilbert,

QUE le conseil de ville adopte une politique de tarification s'appliquant lors de la construction, la restauration et l'amélioration des infrastructures municipales de la Ville de Val-d'Or. Cette politique est celle élaborée dans un document daté de 29 novembre 2006, signé par Monsieur Serge Faucher, ing., directeur du service technique, et dont copie est annexée à la présente résolution et en fait partie intégrante.

« ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ »

Certifié vraie copie,
le 5 décembre 2006.

NORMAND GÉLINAS, notaire
Greffier

(SIGNÉ) FERNAND TRAHAN
FERNAND TRAHAN
Maire

(SIGNÉ) M^e NORMAND GÉLINAS
M^e NORMAND GÉLINAS
Greffier



ANNEXE DE LA
RÉSOLUTION
2006-478

VILLE DE VAL-D'OR

POLITIQUE DE TARIFICATION

**CONSTRUCTION, RESTAURATION ET AMÉLIORATION
DES INFRASTRUCTURES MUNICIPALES
DE LA VILLE DE VAL-D'OR**

Novembre 2006

1.0 OBJECTIF

Avec la fusion des municipalités voisines à Val-d'Or en 2002 (Dubuisson, Vassan, Sullivan, Val-Senneville et Louvicourt), la grande Ville de Val-d'Or possède maintenant un nombre impressionnant d'infrastructures municipales. La municipalité devra restaurer et améliorer ses services municipaux, ses bâtiments et son réseau routier afin de maintenir un niveau de détérioration acceptable de ses infrastructures afin d'optimiser les investissements et maintenir le service de la dette le plus bas possible.

Cette problématique que vit la *municipalité* envers des infrastructures vieillissantes et désuètes fait partie d'une réalité que la majorité des municipalités subit actuellement. Le gouvernement a instauré un programme de subvention visant justement à aider financièrement les municipalités à mieux connaître leurs infrastructures par un plan d'intervention et ainsi investir judicieusement dans la restauration et l'amélioration de leurs infrastructures municipales.

La municipalité doit s'interroger cependant sur les moyens de financement qu'elle dispose et sur la participation directe de ses citoyens pour entreprendre tous ses projets de reconstruction en partant du principe que toutes infrastructures municipales ont une vie utile et qu'elles devront un jour être remplacées.

La présente politique a pour objectif de déterminer les mécanismes permettant la réalisation des projets de confection, de restauration et d'amélioration de nos infrastructures municipales selon des règles de financement établies et équitables pour l'ensemble des citoyens en fonction des travaux effectués, du milieu d'urbanisation, de la hiérarchisation du réseau routier, des zones d'urbanisation et des secteurs municipalisés. Le fait d'avoir une politique connue des *promoteurs* et *citoyens* aura pour effet de réduire considérablement les pressions sur le conseil de ville suite à des demandes particulières.

2.0 DÉFINITION

2.1 SECTEURS

Secteur Val-d'Or (urbain et rural);
Secteur Dubuisson (rural);
Secteur Sullivan (urbain et rural);
Secteur Vassan (rural);
Secteur Val-Senneville (rural);
Secteur Louvicourt (rural);

2.2 INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

2.2.1 Infrastructures publiques et sectorielles

Sont considérées *publiques et sectorielles* les infrastructures:

- des loisirs (Centre Air Creebek, piscine, plage circuit cyclable);
- sociaux culturels (salle de spectacle Télecéc, musée, etc.);
- du réseau routier des artères principales et rues collectrices (3^e Avenue, ch. Sullivan, 7^e Rue, 4^e Rue, rue de l'Escale, boul. Barrette et les rues industrielles);
- des travaux publics desservant un secteur et plus (puits de pompage d'aqueduc, usine de traitement des eaux usées pour les secteurs Val-d'Or et Sullivan, puits de pompage d'aqueduc, réseau principal d'aqueduc et d'égout, pont, feux de circulation, etc.).

2.2.2 Infrastructures de quartier (desservant trois rues et plus):

Sont considérées *de quartier* les infrastructures:

- des loisirs (parcs, terrains de jeux, etc.);
- du réseau routier des rues collectrices de quartier menant aux rues locales ou artères principales (ch. des Explorateurs, rue Duchesne, Lauzon, Dorion, etc.);
- des travaux publics (réseau d'aqueduc et d'égout regroupant plus de deux rues, pont, etc.).

2.2.3 Infrastructures locales (desservant deux rues et moins):

Sont considérées *locales* les infrastructures:

- du réseau routier des rues locales desservant moins de trois rues et se rendant à une rue collectrice ou principale (chemin Sentier des Fougères, chemin Baie-de-la-Paix, chemin Baie-Jolie, chemin de la Rivière, etc.);
- des travaux publics (réseau d'aqueduc et d'égout desservant une seule rue, ponceau, etc.).

2.3 TYPE DE RÉSEAU ROUTIER

2.3.1 Routes rurales

Sont considérées *rurales* les infrastructures routières possédant des fossés de drainage longitudinal, une structure de chaussée *adéquate*, généralement sans un réseau d'aqueduc et d'égout. Pour recevoir un revêtement de béton bitumineux, voici les spécifications minimales requises selon les structures des rues et les emprises en fonction de la hiérarchisation du réseau routier :

Description	Emprise (largeur min.)	Pavage (largeur min.)	Voirie (épais. min.)
Artère principale	30 m	7 m	1100 mm
Collectrice	30 m	7 m	1100 mm
Collectrice de quartier	25 m	6.5 m	900 mm
Locale	20 m	6 m	900 mm

2.3.2 Route urbaine

Sont considérées *urbaines* les infrastructures routières possédant une structure de chaussée *supérieure*, généralement avec un réseau d'aqueduc et d'égout et pouvant recevoir un revêtement de béton bitumineux ainsi que les structures de béton pour les bordures et trottoirs. Voici les largeurs minimales et requises pour les structures des rues et les emprises selon la hiérarchisation du réseau routier :

Description	Emprise (largeur min.)	Pavage (largeur min.)	Voirie (épais. min.)
Artère principale (4 voies)	30 m	15 m	1200 mm
Artère principale (2 voies)	25 m	14,5 m	1200 mm
Collectrice	25 m	13,5 m	1100 mm
Collectrice de quartier	20 m	13 m	1050 mm
Locale	18 m	11 m	1050 mm

2.3.3 Conception des ouvrages de voirie

Les plans relatifs à la structure de chaussée d'une route doivent être préparés par un ingénieur, et ce dernier, doit tenir compte dans sa conception des recommandations structurales d'une étude de sols préparée par une firme de laboratoire. Ces recommandations peuvent venir bonifier les dimensions spécifiées aux articles 2.3.1 et 2.3.2 ainsi que les niveaux de terrain et de la fonctionnalité du tronçon routier.

3.0 FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

3.1 NOUVELLES CONSTRUCTIONS D'INFRASTRUCTURES

Les projets domiciliaires sont généralement développés par des *promoteurs* selon la réglementation d'urbanisme. Puisque ces travaux municipaux seront rétrocédés à la *municipalité*, un protocole d'entente devra être signé entre les parties afin de déterminer les clauses particulières et techniques nécessaires aux ouvrages projetés dans le but qu'elles soient recevables pour rétrocession et prises en charge par la municipalité.

Un protocole type mentionnant ces clauses particulières et techniques est inclus en annexe à titre indicatif et pouvant être modifié par les autorités municipales selon le cas.

3.1.1 Infrastructures publiques et sectorielles

Ces travaux sont pris en charge par la *municipalité* et elle défrayera 100% des coûts de construction via le fond administratif général (l'ensemble de la population). Cependant, pour les artères commerciales, l'aménagement décoratif sera assumé par les propriétaires de commerce, cela comprend le pavé de béton et les bordures de granite, tout le mobilier urbain avec réseau souterrain d'utilité publique ainsi que l'aménagement paysager (fleurs, arbres et arbuste etc.).

3.1.2 Infrastructures de quartier et locales :

Services municipaux, voirie et pavage

Afin d'être équitable pour l'ensemble des citoyens, la *municipalité* défrayera le surdimensionnement des services municipaux, de voirie et pavage via le fond d'administration général de la façon suivante :

a) Services aqueduc, sanitaire et pluvial :

Ces travaux sont pris en charge par le *promoteur*. Un diamètre de base a été établi pour une rue avec des infrastructures *locales*, et ce, pour chacun des services suivants :

- Aqueduc :	diamètre de base	= 200 mm
- Sanitaire :	diamètre de base	= 250 mm
- Pluvial :	diamètre de base	= 375 mm

Lorsque le diamètre requis excède le diamètre de base, la *municipalité* assumera la différence entre les coûts de fourniture de matériaux et de pose des services surdimensionnés fournis et ceux de base, selon la base de données à jour des coûts unitaires de la municipalité.

Le *promoteur* assumera seulement les coûts de base reliés à la construction d'une rue *locale* et redistribuera ces coûts de construction aux *citoyens*

riverains à la rue *collectrice de quartier* lors de l'achat du terrain. Cette répartition est valable aussi pour la construction d'une infrastructure commune à un quartier (ex. usine de traitement des eaux usées).

b) Voirie et pavage:

Les travaux de voirie sont pris en charge par le *promoteur* et les travaux de pavage pris en charge par la *municipalité*.

Pour les travaux de voirie, le *promoteur* assumera seulement les coûts de base reliés à la construction d'une voirie *locale* et redistribuera ces coûts de construction aux *citoyens* riverains à la rue *collectrice de quartier* lors de l'achat du terrain. La *municipalité* défrayera les coûts du surdimensionnement de la voirie pour les rues *collectrices de quartier et collectrices* à même le fond administratif général.

Pour les travaux de pavage, la *municipalité* assume une largeur affectée à la circulation et les *citoyens* la partie riveraine à leur lot via une taxe spéciale généralement établie sur une période de 10 ans par la *municipalité*. Les pourcentages suivants sont établis, peu importe le réseau routier urbain ou rural selon chaque type de rue :

Type de rue	Contribution financière	
	Citoyens	Municipalité
Locale	40%	60%
Collectrice de quartier	33%	67%
Collectrice	30%	70%

IMPORTANT: *Le promoteur et développeur d'un projet domiciliaire à phase simple ou multiple qui commence par le raccordement aux services municipaux de la ville, sans possibilité qu'un autre promoteur puisse se raccorder à ses services n'est pas assujéti au partage des coûts pour surdimensionnement des services municipaux et voirie.*

Trottoirs et bordures de béton

Les trottoirs sont pris en charge par la *municipalité* comme étant un surdimensionnement. Afin d'être équitable pour l'ensemble des citoyens, la *Ville* se réserve le droit de déterminer leurs emplacements aux endroits stratégiques et elle défrayera 100% de la différence des coûts de construction entre une bordure et un trottoir via le fond administratif général (l'ensemble de la population).

Seules les bordures sont assumées par les *citoyens* selon les coûts de construction de la bordure de béton au mètre linéaire de façade, et ce, même s'il y a un trottoir, le tout est inclus à la taxe spéciale avec celle du pavage et établie généralement sur une période de 10 ans par la *municipalité*.

3.2 RESTAURATION OU AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

3.2.1 Infrastructures publiques et sectorielles :

Ces travaux sont pris en charge par la *municipalité*, et elle défrayera 100% des coûts de reconstruction via le fond administratif général (l'ensemble de la population). Cependant, pour les artères principales dans les secteurs commerciaux, l'aménagement décoratif sera assumé par les propriétaires de commerce. Cela comprend le pavé de béton et les bordures de granite, tout le mobilier urbain avec réseau souterrain d'utilité publique ainsi que l'aménagement paysager (fleurs, arbres et arbuste, etc.).

3.2.2 Infrastructures de quartier et locales :

a) Services municipaux et voirie (travaux subventionnés)

Ces travaux sont pris en charge entièrement par la *municipalité* et peuvent comprendre la restauration et l'amélioration des services municipaux (aqueduc, sanitaire et pluvial) et la voirie des rues locales, collectrices de quartier et collectrices.

b) Services municipaux et voirie (travaux non subventionnés)

Les services municipaux (aqueduc, sanitaire et pluvial) sont pris en charge entièrement par la *municipalité*.

Les travaux de voirie seront en partie assumés par les *citoyens* selon les mêmes pourcentages que les travaux de pavage de la section "c" via une taxe spéciale généralement établie sur une période de 10 ans par la *municipalité*.

c) **Travaux de pavage**

La *municipalité* défraie une largeur affectée à la circulation et les *citoyens* assument la partie riveraine à leur lot via une taxe spéciale généralement établie sur une période de 10 ans par la *municipalité*. Les pourcentages suivant sont établis, peu importe le réseau routier urbain ou rural selon chaque type de rue :

Type de rue	Contribution financière	
	Citoyens	Municipalité
Locale	40%	60%
Collectrice de quartier	33%	67%
Collectrice	30%	70%

d) **Trottoirs et bordures de béton**

Les trottoirs sont pris en charge par la *municipalité* comme étant un surdimensionnement. Afin d'être équitable pour l'ensemble des citoyens, la *Ville* se réserve le droit de déterminer leurs emplacements aux endroits stratégiques et elle défrayera 100% de la différence des coûts de construction, entre une bordure et un trottoir via le fond administratif général (l'ensemble de la population).

Seules les bordures sont assumées par les *citoyens* selon les coûts de construction de la bordure de béton au mètre linéaire de façade, et ce, même s'il y a un trottoir, le tout est inclus à la taxe spéciale avec celle du pavage établie généralement sur une période de 10 ans par la *municipalité*.


SERGE FAUCHER, ing. directeur
Service technique
le 29 novembre 2006