

# **ABORDABILITÉ ET CHOIX TOUJOURS (ACT) PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION**

**Comment la Municipalité régionale du Cap-Breton  
a rationalisé l'approbation des plans de construction résidentielle  
en améliorant la qualité des plans présentés pour fins d'examen**

**Service des incendies et du bâtiment  
de la  
Municipalité régionale du Cap-Breton, Nouvelle-Écosse**

À l'intention de :

Fédération canadienne des municipalités  
Association canadienne des constructeurs d'habitation  
Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine  
Société canadienne d'hypothèques et de logement

Juin 1998

Par : **Word-Works Communications Services, Kanata (Ontario)**

*Cette étude de cas a été financée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement, mais les opinions exprimées sont celles des auteurs et la Société n'en assume aucune responsabilité.*

On peut obtenir sans frais des copies du présent rapport et des autres études de cas produites jusqu'à présent en s'adressant au : **Centre canadien de documentation sur l'habitation, 700, chemin de Montréal, Ottawa (Ontario) K1A 0P7, n° de tél. : (613) 748-2367, n° de télécopieur : (613)748-2143, courriel : [chic@cmhc-schl.gc.ca](mailto:chic@cmhc-schl.gc.ca)**

On peut consulter les études de cas et d'autres renseignements sur les programmes sur le site Internet de la FCM à l'adresse suivante : **[www.fcm.ca](http://www.fcm.ca)**



## AVANT-PROPOS

---

Le projet décrit dans cette étude de cas est financé dans le cadre du programme « Abordabilité et choix toujours (ACT) ». Le programme ACT est une initiative collective, gérée par la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des constructeurs d'habitations et l'Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine, en collaboration avec l'organisme de financement, la Société canadienne d'hypothèques et de logement. L'ACT est administré par la Fédération canadienne des municipalités.

Lancé en janvier 1990, le programme ACT a pour but de promouvoir des changements aux règlements de planification et de construction et des modifications aux procédures d'approbation des projets de construction résidentielle, en vue d'améliorer l'abordabilité, le choix et la qualité du logement.

Dans le cadre d'ACT, des subventions sont attribuées aux constructeurs et promoteurs, avec ou sans but lucratif, ainsi qu'aux municipalités, urbanistes et architectes pour entreprendre des initiatives novatrices de réforme de la réglementation au sein des municipalités partout au Canada. Trois types de projets peuvent être subventionnés dans le cadre d'ACT : projets de démonstration, projets de simplification des processus d'approbation et études de cas (d'initiatives en cours).

- *Les projets de démonstration*, qui portent sur la construction de logements novateurs, montrent de quelle manière certaines modifications aux règlements de planification et de construction peuvent améliorer l'abordabilité, le choix et la qualité.

- *Les projets de simplification de processus d'approbation* comprennent l'élaboration d'une méthode ou d'une démarche qui réduit le temps et l'effort nécessaires à l'approbation des projets de logement.
- *Les projets d'études de cas* permettent de décrire des initiatives en cours visant à réformer la réglementation.

La modification et l'innovation requièrent la participation de tous les intervenants dans le secteur du logement. Le programme ACT fournit aux groupes actifs au niveau local une occasion unique de travailler ensemble à déterminer les questions de l'heure en matière de logement, à obtenir un consensus pour les solutions potentielles et à mettre en œuvre ces solutions. Par conséquent, un élément clé des projets subventionnés dans le cadre d'ACT est la participation et la coopération des différents intervenants dans le secteur du logement, à toutes les phases des projets, depuis la conception jusqu'à la réalisation.

Une étude de cas est produite pour chaque projet subventionné dans le cadre d'ACT afin de faire partager à d'autres collectivités canadiennes l'information sur les initiatives et les bénéfices de la réforme des processus de réglementation. Chaque étude de cas traite de l'initiative de réforme des processus de réglementation, de ses buts et des leçons tirées et, s'il y a lieu, des économies résultant des changements apportés à certains règlements de planification, de promotion immobilière et de construction.



# TABLES DES MATIÈRES

---

|   |          |
|---|----------|
| APERÇU DU PROJET .....  | <i>i</i> |
| 1.0 DESCRIPTION DU PROJET .....   | 1        |
| 1.1 Objectifs .....   | 1        |
| 1.2 Stratégie .....   | 2        |
| 1.3 Projet-pilote .....   | 4        |
| 1.4 Implantation complète .....   | 5        |
| 2.0 GENÈSE .....  | 7        |
| 2.1 L'enjeu .....   | 7        |
| 3.0 APPUI COMMUNAUTAIRE ET INTERVENANTS CLÉS .....  | 8        |
| 4.0 INITIATIVES RELATIVES À LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION ET<br>INCIDENCE SUR LE COÛT, LE CHOIX ET LA QUALITÉ DU LOGEMENT ..... | 9        |
| 4.1 Coût .....  | 9        |
| 4.2 Qualité .....   | 9        |
| 4.3 Avantages des réformes .....  | 9        |
| 4.4 Transfert des connaissances .....   | 10       |
| ANNEXE A Liste de contrôle — Conformité avec le Code du bâtiment .....  | 11       |
| ANNEXE B Certificat remis aux diplômés .....  | 13       |
| ANNEXE C Formulaire destiné aux requérants certifiés pour réparations non structurales .....                                      | 14       |



## APERÇU DU PROJET

---

La Municipalité régionale du Cap-Breton a adopté une manière inusitée de rationaliser sa procédure d'approbation des permis de construction résidentielle. Alors que d'autres ont mis l'accent sur le relâchement des normes ou la réorganisation de l'effectif pour obtenir une plus grande efficacité, le Cap-Breton s'est concentré sur l'étape initiale du système. Elle a résolu d'améliorer la qualité des plans qu'elle est appelée à examiner.

La Région estimait que si les plans étaient dessinés de manière à toujours être conformes au Code du bâtiment, il en résulterait un examen moins détaillé, donc plus rapide, des plans.

Préalablement à la rationalisation, on mettait quelque 14 jours en moyenne à exécuter toute la procédure d'approbation des projets du secteur urbain du Cap-Breton. Si les examinateurs tombaient sur un problème, le délai pouvait s'étirer jusqu'à un mois ou plus. Un processus qui traîne en longueur accapare les fonctionnaires municipaux, peut causer des pertes financières aux constructeurs et risque de provoquer du ressentiment entre le secteur de la construction et le personnel municipal.

La solution retenue par la Région était un programme de formation pour enseigner aux constructeurs et concepteurs comment exécuter et remettre des plans uniformément conformes au Code. Les diplômés peuvent être certifiés et leurs plans n'exigent qu'un examen sommaire et peuvent être traités plus rapidement. À toutes fins pratiques, leurs plans arrivent déjà approuvés.

Le projet a débuté au printemps de 1996 par la création de deux comités par la Région :

- un comité technique composé uniquement de représentants de l'industrie, pour élaborer un programme de formation.
- un comité procédural, composé de représentants de l'industrie et de la municipalité, pour implanter le programme dans le milieu de travail.

Le programme de formation est offert par la Building Inspectors' Association of Nova Scotia. Le cours est une adaptation du cours de formation des inspecteurs de bâtiments et enseigne la manière de produire des plans conformes au Code.

Le traitement des permis par la Région a été remanié pour accommoder les plans remis par les diplômés du cours. Il présente l'avantage d'accélérer la procédure. Les plans reçus des personnes certifiées sont vérifiés au hasard en regard des critères clés de conformité, au lieu d'être passés au peigne fin. En outre, les personnes certifiées ont droit à un rabais sur les frais de permis — confirmant que l'examen de leurs plans exige moins de temps sur le plan administratif — et au privilège d'être facturés pour les frais de permis plutôt que de payer au moment de la demande.

Le Cap-Breton a procédé à un essai en 1996, puis l'a mis en œuvre pour la saison de construction de 1997. Le délai moyen de traitement des demandes de requérants certifiés est passé de 14 jours pour les requérants ordinaires à 6 jours pour ceux qui sont qualifiés à l'avance.



D'autres municipalités peuvent aisément reprendre l'expérience du Cap-Breton, car tous les services municipaux du bâtiment font essentiellement la même chose. Elles pourraient donc s'attendre à en récolter les mêmes avantages. Le personnel pourrait consacrer moins de temps à l'examen des plans de construction et à s'occuper des paiements de permis au comptoir, ce qui les libérerait pour faire d'autres travaux. Le milieu de travail des inspecteurs serait d'autant plus agréable qu'il y aurait moins de disputes avec les constructeurs au sujet des infractions au Code.

Il y a aussi des avantages pour les constructeurs. Il leur en coûte moins cher pour l'examen de leurs plans et les possibilités de corrections coûteuses sur le chantier sont diminuées considérablement, advenant que les inspecteurs décèlent des infractions au Code durant les travaux. Ils peuvent aussi mettre en valeur leur certification pour la mise en marché, en se présentant comme des professionnels désireux d'offrir un produit de qualité.

# 1.0 DESCRIPTION DU PROJET

---

La Municipalité régionale du Cap-Breton (MRCB) n'est pas la première administration à rationaliser sa procédure d'approbation des permis de construction résidentielle. C'est son approche novatrice qui distingue des autres cette initiative de la côte Est.

Ces dernières années, un grand nombre de municipalités ont allégé la procédure d'approbation des permis de construction par l'introduction d'une plus grande efficacité organisationnelle, le relâchement des critères d'examen des plans ou encore une plus grande marge de manœuvre dans les règlements municipaux. La MRCB a commencé par le début, c'est-à-dire la qualité des plans devant être examinés. L'examen détaillé des plans pour en vérifier la conformité avec le Code prend le plus gros du temps normalement consacré à cet examen. Si cette vérification minutieuse devient moins nécessaire, vous pouvez épargner du temps et délivrer les permis plus rapidement.

C'était la prémisse pour le lancement du projet d'approbation des permis de construction résidentielle par anticipation de la MRCB. Les fonctionnaires municipaux estimaient que les constructeurs et leurs concepteurs, une fois formés pour dessiner des plans toujours conformes au Code, seraient confrontés à moins de problèmes qui ralentissent la procédure d'approbation. En fait, la Région était d'avis que cette idée n'aiderait pas simplement les requérants à prévenir les problèmes. Par surcroît, ce pourrait être un mécanisme pour accélérer le traitement des demandes de requérants certifiés et ainsi réaliser des économies de temps très importantes. La Région pourrait peut-être traiter les demandes en deux ou trois jours au lieu de quatorze.

La stratégie de la Région était d'élaborer et d'offrir un cours sur la

conception conforme au Code. Les diplômés du cours seraient certifiés et leurs plans ne requerraient qu'un examen sommaire et seraient approuvés plus rapidement. À toutes fins pratiques, leurs plans seraient approuvés à l'avance.

Cette idée présentait des avantages évidents tant pour le constructeur que pour les fonctionnaires régionaux.

- Une approbation rapide est importante dans une région où la saison de construction n'est pas très longue. Si les travaux ne peuvent être exécutés lorsque le temps est clément, le constructeur fait face à des dépenses supplémentaires.
- La bonne entente est aussi un enjeu. Toute mesure qui aide à prévenir les disputes et les ressentiments entre fonctionnaires et constructeurs est souhaitable pour assurer l'harmonie dans le secteur des affaires d'une collectivité unie comme le Cap-Breton.
- Sur le plan opérationnel, la MRCB a conclu que le personnel devrait consacrer le moins de temps possible à passer les plans au peigne fin. Il fallait en outre libérer des employés pour assumer les nombreuses fonctions supplémentaires qui leur avaient été dévolues par le gouvernement provincial.

## 1.1 Objectifs

Ce projet de la MRCB financé par ACT et mis en branle au printemps 1996, avait au départ deux grands objectifs :

- réduire le délai de délivrance des permis de construction;
- inculquer plus de connaissances aux constructeurs et concepteurs sur la conformité avec le Code du bâtiment.

Les représentants régionaux savaient que le cours de formation était la clé du succès. On enseignerait aux constructeurs et aux concepteurs comment respecter les exigences du Code du bâtiment local dans la préparation des plans. Vraisemblablement, si les plans reçus pour examen étaient déjà conformes au Code, leur approbation serait plus rapide et les économies de temps visées seraient réalisées. Ainsi, l'élément central du programme était l'organisation du cours et l'établissement de procédures administratives pour le traitement des plans déjà conformes.

## 1.2 Stratégie

Les représentants municipaux savaient que le succès reposait sur la participation dès le départ des représentants de l'industrie à la conception et à la mise en œuvre du programme. Ils ont donc mis sur pied deux comités :

- un comité technique composé uniquement de représentants de l'industrie, pour élaborer un programme de formation;
- un comité procédural, composé de représentants de l'industrie et de la municipalité, pour implanter le programme dans le milieu de travail.

**Comité technique** — Les membres se sont réunis régulièrement pendant huit semaines environ pour discuter des compétences nécessaires à la certification relative au Code, de la didactique et des examens que subiraient les participants. Le comité a décidé que la formation serait offerte sous les auspices de la Building Inspectors' Association of Nova Scotia. Comme l'association jouit d'une bonne réputation à l'échelle de la province en ce qui concerne la prestation de cours de qualité aux inspecteurs de bâtiments, le comité

estimait que le cours serait accepté d'emblée par les constructeurs domiciliaires.

Le comité comptait sur les compétences spécialisées de l'association des inspecteurs pour mettre au point le contenu didactique. Le manuel de formation qui a été créé s'inspirait en majeure partie du programme de formation destiné aux inspecteurs de bâtiments.<sup>1</sup> La matière relative aux bonnes techniques de construction pour notamment les fondations, l'ossature, le toit, les élévations, les plans d'étage, les détails de sections, l'extérieur, l'isolation thermique, le pare-vapeur et la ventilation a été puisée directement du manuel des inspecteurs. Le comité a supprimé les éléments superflus et ajouté un module portant sur le zonage et la réglementation régionale sur l'utilisation des terrains.

Le cours est d'une durée de 30 heures et les droits d'inscription sont de 350 \$, payables à l'association d'inspecteurs de bâtiments. Les participants doivent posséder la version la plus récente du Code national du bâtiment. Pour être titulaire de l'accréditation, le participant doit obtenir une note d'au moins 70 % à l'examen.

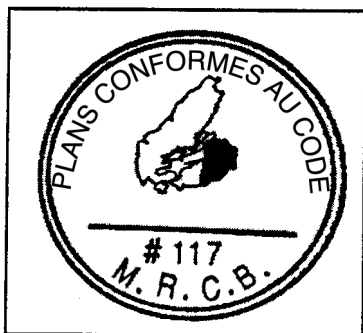
**Comité procédural** — Chargé d'assurer la bonne marche du programme sur le plan administratif, le comité procédural a recommandé que les personnes ainsi certifiées soient inscrites au système automatisé de permis de la municipalité. Le système saisit les données signalétiques et

---

<sup>1</sup> On peut emprunter des exemplaires du manuel de formation du Cap-Breton, *National Building Code: Houses and Small Buildings for Plans Examiners and Designers*, rédigé par la Building Inspectors Association of Nova Scotia, du Centre canadien de documentation sur l'habitation, 700, chemin de Montréal, Ottawa (Ontario) K1A 0P7, tél. : (613) 748-2367, téléc. : (613) 748-4069, ATME : (613) 748-2143

attribue un numéro de permis individuel. Chaque personne reçoit un tampon dont le timbre porte ce numéro.

Lorsqu'ils remettent leurs plans pour examen, les requérants certifiés y apposent le timbre. L'employé municipal utilise ce numéro pour faire imprimer les données signalétiques sur le formulaire de demande informatisé. Le service pour les requérants certifiés est plus rapide parce qu'il suffit de fournir les données de base une seule fois.



Timbre du tampon spécial utilisé pour identifier les plans remis par les requérants certifiés.

Le comité estimait en outre que les requérants certifiés devraient avoir le privilège d'être facturés pour les frais, par opposition aux non-titulaires de permis qui doivent payer sur place. Les frais des requérants certifiés devraient aussi être inférieurs à ceux des autres pour refléter le fait que les examinateurs municipaux mettent moins de temps à passer leurs plans en revue.

Le Service régional chargé directement de l'administration du programme serait le Service du bâtiment, où les examinateurs travaillent. Ces derniers ne sont pas les seuls à intervenir dans la procédure d'approbation des permis. Le comité s'est aussi penché sur la manière d'accélérer les étapes d'autres services municipaux et des organismes provinciaux en cause, à savoir :

- l'inspecteur des bâtiments et le bureau d'aménagement (zonage) régionaux;
- l'ingénieur municipal (eau, égouts, chaussées);

- le ministère provincial de l'Environnement (évacuation des déchets sur place);
- le ministère provincial des Transports (accès aux routes rurales provinciales).

Le comité était d'avis qu'il était préférable que les requérants obtiennent eux-mêmes les signatures de ces organismes avant de présenter leurs plans au Service du bâtiment pour fins d'examen. Autrement, il aurait incombé aux examinateurs de plans de faire circuler les dessins entre les divers services et organismes, ce qui allongerait les délais de traitement.

Dans les entretiens avec les fonctionnaires provinciaux des Transports, le comité a appris que l'accès aux routes provinciales serait autorisé plus rapidement s'il était plus facile pour les inspecteurs ministériels de localiser la propriété en question. Le comité a donc décidé que les requérants certifiés recevraient des piquets portant des autocollants d'identification qu'ils planteraient dans le sol pour jalonner la propriété aux fins de l'inspection provinciale.



Un exemplaire de piquets portant des autocollants d'identification.

Les réunions avec les fonctionnaires provinciaux de l'Environnement ont été moins fructueuses. Ils ont informé le comité que le Ministère n'accorderait aucune priorité aux requérants certifiés, car il avait pour principe que le premier arrivé était le premier servi. Comme le comité n'avait pas le pouvoir de modifier la politique ministérielle, le mieux qu'il a pu faire c'est

suggérer aux constructeurs et concepteurs d'engager les inspecteurs environnementaux le plus tôt possible dans le processus de conception afin que leur travail puisse se faire pendant qu'on dresse les plans.

Enfin, le comité a mis au point la liste de contrôle accélérée à l'intention des examinateurs appelés à vérifier les plans reçus de requérants certifiés. Dans le système envisagé, les plans seraient approuvés s'ils étaient conformes aux 16 points de la liste de contrôle.<sup>2</sup> Si des erreurs étaient décelées, le plan subirait un examen plus approfondi. Les requérants certifiés qui récidiveraient seraient soumis au même examen minutieux que les requérants sans permis. Si les erreurs se poursuivaient, la certification serait révoquée.

De plus, le comité a résolu que les plans portant la mention «conformes au Code» seraient prioritaires. Leur raisonnement était que les plans des requérants certifiés nécessiteraient moins de temps d'examen et que les employés pourraient en traiter un plus grand nombre dans la journée — une hausse de productivité.

Le comité considérait que les frais réduits, le privilège de facturation et le traitement prioritaire étaient les petits bénéfices qui motiveraient les constructeurs et les autres personnes qui présentent des plans à se prévaloir de la certification.

### **1.3 Projet-pilote**

La MRCB a commencé par un essai en 1996, puis a implanté tout le programme pour la saison de construction de 1997.

Durant cette première expérience, la Région a recruté des candidats de l'industrie locale de la construction par la poste et renoncé aux frais d'inscription de 350 \$ pour les inciter à s'inscrire. Ce fut un succès. Au nombre des 25 personnes contactées par la poste, 14 se sont inscrites au cours. Une salle réservée dans un hôtel local a servi de salle de classe inaugurale et le cours a été donné par Rick Fraser, gestionnaire au Service du bâtiment de la MRCB. En plus d'être coordonnateur du projet dans son ensemble, monsieur Fraser est formateur agréé par la Province. Le cours de 30 heures et l'examen de 2 heures se sont étalés sur quatre jours de huit heures.

Des 14 participants qui ont subi l'examen, neuf ont réussi avec la note de passage de 70 % ou plus. Les autres ont eu la possibilité de reprendre l'examen; le seul à le faire a réussi. En fin de compte, le cours-pilote a produit 10 personnes certifiées.

Les dix ont reçu un certificat<sup>3</sup> de la Building Inspectors' Association of Nova Scotia le 13 août 1996 et un tampon qu'ils apposent sur leurs plans, de même que des jalons et marqueurs à planter en bordure des routes. Ils étaient aussi admissibles à un rabais de 30 \$ sur les droits (composante pour l'examen des plans) de 250 \$ normalement imputés pour les demande de permis de construction.

La prochaine étape de l'expérience consistait à faire le suivi des résultats. La Région voulait comparer le délai de traitement des demandes des requérants certifiés et celui des requérants non certifiés. On a demandé au personnel d'examiner les plans remis par les requérants

---

<sup>2</sup> Voir la liste de contrôle à l'annexe A.

---

<sup>3</sup> Certificat reproduit à l'annexe B.

certifiés au moyen de la liste de contrôle de 16 points.

**Résultats** — Au 31 décembre 1996, la Région avait reçu huit demandes de requérants certifiés, qui ont été vérifiées par les examinateurs de plans au Service du bâtiment et par les services du Zonage et du Génie.

Le délai moyen d'examen des plans a été de neuf jours, soit 35 % de moins que pour le traitement des demandes ordinaires. Cependant, ce chiffre est biaisé du fait qu'on a mis 45 jours à résoudre un problème causé par une série de plans requérant une dérogation mineure. Si cette dernière est retranchée des autres, la moyenne était encore réduite de neuf jours, soit encore 35 % de moins.

C'était une autre histoire au Service du génie. Le délai de traitement a été plus long en fait, passant de 14 à 14,5 jours. On a pointé le fusionnement du doigt pour ce résultat. Le Service régional était au milieu du fusionnement de huit services de travaux publics et avait déménagé à deux reprises en peu de temps. Tous étaient convaincus que ce service pourrait faire mieux une fois la situation rentrée dans l'ordre.

**Conclusion** — L'objectif de la Région était d'approuver les demandes de requérants certifiés en cinq ou six jours. Bien que l'essai ait enregistré des économies de temps réelles, le but n'a pas été atteint. Loin d'être découragé, monsieur Fraser estimait qu'on viserait dans le mille une fois le programme entièrement implanté en 1997.

*« Le Service du génie avait besoin d'être bien installé et le projet-pilote a aidé les autres à mettre le système au point. Nous nous sommes aussi familiarisés avec les exigences du traitement des demandes remises par les requérants certifiés, » dit-il.*

## 1.4 Implantation complète

Depuis l'implantation complète en avril 1997, la Région n'a pas organisé d'autres cours. Elle s'est plutôt attachée à peaufiner le système et les résultats sont supérieurs. Le délai de traitement moyen pour les demandes conformes au Code est tombé à six jours comparativement à une moyenne de 14 jours pour les autres demandes. Comme prévu, le Service du génie a radicalement amélioré son rendement et coupé de moitié le délai de traitement moyen.

Dans les zones rurales, où l'accès aux routes et les égouts relèvent de la province, le ministère des Transports a amélioré le temps de réponse grâce à l'utilisation de piquets routiers pour identifier les propriétés et à l'importance récemment accordée au service à la clientèle. Le ministère des Transports traite dorénavant les demandes en sept jours en moyenne, par opposition à 12 auparavant. Les inspecteurs environnementaux, confrontés au tumulte causé par leur passage du ministère de la Santé à celui de l'Agriculture, ont perdu du terrain; leur délai de traitement est passé de 13 à 15 jours.<sup>4</sup>

La notion initiale voulant que les requérants certifiés obtiennent leurs approbations directement des services de zonage, de génie et des

---

<sup>4</sup> Les organismes provinciaux ne font pas partie du programme de certification; leurs délais de traitement s'appliquent donc aussi bien aux requérants certifiés qu'aux requérants non certifiés.

organismes provinciaux ne s'est jamais concrétisée. Les constructeurs et concepteurs ont déclaré qu'il faudrait consacrer trop de temps à l'obtention de ces approbations et que leur clientèle n'était pas disposée à les défrayer. Ils n'y voyaient donc aucun intérêt. La plupart d'entre eux procèdent comme ils l'ont toujours fait, c'est-à-dire qu'ils qui laissent au Service régional du bâtiment la tâche de faire circuler leurs plans entre les diverses autorités compétentes. En fin de compte, parce que les requérants répugnent à obtenir eux-mêmes ces approbations, le Service du bâtiment ne s'attend pas à réaliser son rêve de traiter systématiquement les demandes certifiées en deux ou trois jours.

Malgré ce hic, la Région juge que le programme a été un succès. Les fonctionnaires régionaux sont en mesure de traiter les demandes certifiées plus rapidement que les autres, ont établi avec succès la facturation recommandée par le

comité procédural et ont baissé les frais de demande pour les requérants certifiés.

En outre, la Région autorise les requérants certifiés à entreprendre les travaux sans approbation préalable pour les projets comportant des réparations non structurales de 15 000 \$ ou moins. Les réparations de ce genre ne modifient en rien la charpente du bâtiment. Il s'agit par exemple du remplacement de fenêtres ou d'une couverture.

Les requérants certifiés remplissent une demande de permis spéciale du bureau régional du Service du bâtiment pour ces travaux, par téléphone ou télécopieur. Leurs frais leur sont facturés chaque mois. Le formulaire destiné aux requérants certifiés n'a qu'une page s'il s'agit de réparations non structurales.<sup>5</sup> Par contraste, le formulaire informatisé destiné aux requérants non certifiés remplit six écrans d'ordinateur.

---

<sup>5</sup> Reproduit à l'annexe C.

## 2.0 Genèse

La Municipalité régionale du Cap-Breton a été fondée en 1995 où huit municipalités ont été fusionnées par la Province. Là où il y avait huit différents services municipaux du bâtiment, chacun ayant ses propres procédures et délais de traitement, il n'en existait plus qu'un.

### 2.1 L'enjeu

La procédure d'approbation des permis de construction protège la population parce qu'elle assure le respect des normes prescrites concernant la qualité des matériaux et les techniques de construction. L'examen des plans résidentiels est au cœur de cette procédure. Les inspecteurs qui ont la formation nécessaire ont la possibilité de passer les plans en revue et de repérer les infractions au Code avant le début des travaux. Chaque détail du plan doit être vérifié pour assurer la conformité avec le Code et le règlement sur l'utilisation des terrains.

Avant le fusionnement, les constructeurs se plaignaient des longs délais d'approbation qui leur créaient parfois des ennuis financiers et les mettaient à dos avec les autorités. Le fusionnement a exigé qu'une seule autorité délivre les permis de construction. C'était aussi l'occasion de s'attaquer à ces problèmes chroniques.

L'objectif premier était de former les constructeurs et concepteurs afin qu'ils remettent des plans toujours conformes aux exigences du Code du bâtiment. Comme la vérification technique des plans pour assurer la

#### Quelques faits sur la MRCB

##### Fusionnement :

Sydney  
Glace Bay  
North Sydney  
Sydney Mines  
New Waterford  
Dominion  
Louisbourg  
Comté du Cap-Breton

Superficie : 2 384 Km<sup>2</sup>

Population : 130 000

Construction : Surtout résidentielle

conformité constitue la part la plus importante de la procédure d'approbation, les représentants régionaux comptaient réaliser les plus grandes économies de temps à ce niveau.

La conformité avec les règlements d'utilisation des terrains et de zonage étaient aussi une préoccupation pour eux. Les plans qui n'étaient pas appropriés au regard des marges de retrait et limites de terrain, de l'emplacement des entrées de garage et des distances des cours d'eau pouvaient paralyser le processus temporairement, ce qui neutralise tout gain obtenu par une conformité améliorée avec le Code du bâtiment. C'est pourquoi le cours portait aussi sur la réglementation de zonage et d'utilisation des terrains.



## 3.0 APPUI COMMUNAUTAIRE ET INTERVENANTS CLÉS

---

Comme il est dit plus haut, l'établissement d'un cours de formation et l'intégration de la certification dans l'appareil administratif municipal ont été confiés à deux comités qui ont travaillé en parallèle. Les membres des comités ont été nommés à partir d'une liste de personnes qui avaient répondu à un document général posté à 150 personnes et entreprises du secteur de la construction au Cap-Breton. La lettre décrivait les intentions de la Région et demandait aux destinataires s'ils voulaient contribuer à créer un nouveau système rationalisé.

L'élaboration du contenu du programme de formation a été confiée au comité technique composé de représentants des groupes suivants :

- Building Inspectors' Association of Nova Scotia;
- Canadian Home Builders' Association of Nova Scotia;
- constructeurs indépendants de la région;
- concepteurs résidentiels locaux;
- Municipalité régionale du Cap-Breton.

Un comité procédural avait pour tâche d'apporter les modifications administratives à la procédure d'approbation des permis pour qu'il soit possible d'accélérer les demandes conformes au Code. Il était composé de représentants des organismes suivants :

- Service du bâtiment, Municipalité régionale du Cap-Breton;
- Service des finances, Municipalité régionale du Cap-Breton;
- trois membres du comité technique.

*Rick Fraser, gestionnaire au Service du bâtiment de la MRCB :*

*« Ce que je perçois comme l'aspect le plus important de ce projet, c'est l'esprit d'équipe au regard de la réglementation. Bien souvent par le passé les constructeurs et les inspecteurs étaient dans des camps opposés et fréquemment en dispute. Dans ce projet, les deux parties ont collaboré et trouvé les moyens de satisfaire aux besoins de tous les intéressés. »*

## 4.0 INITIATIVES RELATIVES À LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION ET INCIDENCE SUR LE COÛT, LE CHOIX ET LA QUALITÉ DU LOGEMENT

---

### 4.1 Coût

Il est difficile de déterminer quelle incidence, le cas échéant, les réformes de la MRCB ont eu sur les coûts du logement. Il y a beaucoup trop d'autres variables qui entrent en jeu. Toutefois, les réformes ont réduit les coûts des constructeurs directement et indirectement. Comme les facteurs de production sont moins coûteux, les constructeurs ont la possibilité d'en faire bénéficier le consommateur, ce qui accroît l'abordabilité du logement.

- **Réduction directe des coûts** : Les requérants certifiés ont droit à un rabais de 30 \$ sur les frais de demande de permis.
- **Incidence sur les coûts indirects** : Les délais d'approbation réduits aident les constructeurs à amener leurs produits au marché plus rapidement, ce qui peut réduire leurs frais financiers. De plus, les requérants certifiés sont moins susceptibles de commettre des infractions en chantier, qui coûtent cher à rectifier.

Des plans conformes permettent aussi de faire des estimations plus exactes des matériaux nécessaires et des coûts, ce qui aide les constructeurs à respecter leur budget.

### 4.2 Qualité

Monsieur Fraser cite des anecdotes à l'appui de sa conclusion que les réformes ont eu une influence positive sur la qualité de la construction domiciliaire dans la région.

*« Nos inspecteurs nous ont signalé que les constructeurs certifiés font du meilleur travail. La conformité s'est améliorée et les inspecteurs ont remis moins d'avis de correctifs, »* précise-t-il.

### 4.3 Avantages des réformes

L'expérience de la MRCB a apporté des avantages qui pourraient amener d'autres municipalités à entreprendre des réformes similaires.

1. Le personnel est libéré pour remplir d'autres fonctions. Les plans de construction résidentielle approuvés par anticipation exigent moins de temps de la part des employés qui s'occupent des demandes de permis. Parce que les requérants certifiés peuvent être facturés, les employés passent moins de temps à la caisse.
2. Le milieu de travail s'est amélioré. Étant donné que l'approbation par anticipation est le fruit d'une collaboration entre l'industrie et les fonctionnaires, la confiance et le respect mutuel se sont installés.

Pour les constructeurs, la certification présente des avantages sur le plan de la mise en marché. Elle dénote le professionnalisme et indique au consommateur que ces constructeurs s'engagent à leur fournir un produit de qualité.

#### 4.4 Transfert de connaissances

Le programme d'approbation des plans de construction résidentielle par anticipation du Cap-Breton peut facilement être adapté par toute autre municipalité du Canada.

*« Nous travaillons tous essentiellement de la même manière, dit M. Fraser. Nous recevons les plans, les examinons et les approuvons ou les renvoyons pour rectification. Les avantages apportés par notre programme peuvent donc se répéter ailleurs. »*

# ANNEXE A

Liste de contrôle — Conformité avec le Code du bâtiment et l'utilisation des terrains pour les plans de construction résidentielle approuvés par anticipation

Nota : Cette liste de contrôle de 16 points est utilisée par les examinateurs pour vérifier les plans remis par les constructeurs et concepteurs certifiés.

|   | ACCEPTÉ                  |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|
|   | Oui                      | Non                      |
| 1. Les fenêtres de chambres à coucher doivent comporter une ouverture sans obstruction de non moins de 15 po de hauteur et de largeur et d'une superficie de 3,8 pi <sup>2</sup> (9.7.1.3).   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Le dégagement requis pour les escaliers à l'intérieur des logements ne doit pas être inférieur à 6 pi 4 po, et de 6 pi 7 po pour tous les autres escaliers (9.8.3.4). Des mains courantes sont exigées pour les escaliers intérieurs comptant plus de deux (2) contremarches, ou les escaliers extérieurs comptant plus de trois (3) contremarches. Les mains courantes sur les escaliers et rampes ne doivent être de moins de 32 po et de plus de 36 po (9.8.7.1). | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. La ventilation mécanique obligatoire dans tout logement doit être capable d'assurer un 1/3 de renouvellement d'air par heure (9.32.3.1).   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Des détecteurs de fumée électriques sont requis dans tout logement, près des chambres à coucher. Si plus d'un détecteur est exigé, ils doivent être interconnectés (9.10.1.8) (1), (2) et (4).   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. a) La ventilation requise pour tout espace sous comble ou attique sera de un pied carré de surface aérée sans obstruction à tous les 300 pieds carrés de surface de plafond (9.19.1.1).  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Un toit à pente douce ou un toit construit de solives nécessite une ventilation minimum d'un pied carré d'aération sans obstruction pour tous les 500 pieds carrés de surface de plafond (9.19.1.2).   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. Tout espace sous comble doit comporter une trappe d'accès aux dimensions minimums de 22 x 28 po (9.19.2.1).  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. Les solives de plancher supportant la charge du toit ne doivent pas faire saillie de plus de 16 po hors de l'aplomb des solives de 2 x 8 po, ou de plus de 24 po des solives de 2 x 10 po (9.23.9.9).  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. Les semelles à gradins doivent être conformes à 9.15.3.8, montée maximum de 24 po, course minimum de 24 po.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. Dimensions, espacement et portée des solives de plancher.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. Poutre, murs porteurs, linteaux.  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**ACCEPTÉ**

Oui Non

- |  |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 11. Zonage confirmé comme _____  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. Superficie et façade du lot  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. Cour avant _____ Cour arrière _____ Cour latérale _____<br>Côtés _____ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. Triangle de lumière du jour.   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. Emplacement de l'entrée de garage.                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. Aire de plancher maximum _____   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

# ANNEXE B

Reproduction du certificat remis aux constructeurs et concepteurs ayant réussi  
le cours de qualification au Code.

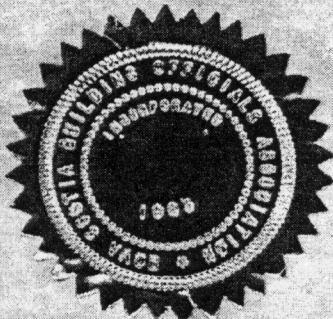


Nous attestons par le présent que

***Jeanne Moreau***

a complété avec succès la formation prescrite du

***Programme de certification au Code  
des concepteurs d'habitations***



***Jacques Charpentier, président***

*Le 25 mai 1998*

***Sécurité des bâtiments est synonyme de sécurité publique***

# ANNEXE C

Reproduction du formulaire d'une page que remplissent les requérants  
certifiés pour des réparations non structurales



# MRCB

Service des incendies et du bâtiment

Municipalité régionale du Cap-Breton

Tél. : 563-5090

320 L'Esplanade, Sydney (N.-É.) B1P 7B9

Télé. : 539-9419

## Permis de construction non structurale

À l'usage du bureau

Frais de permis 20 \$

RENSEIGNEMENTS

SUR LE PROPRIÉTAIRE :

Nom du propriétaire : \_\_\_\_\_

Adresse postale : \_\_\_\_\_ Numéro de voirie : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Téléphone : \_\_\_\_\_

RENSEIGNEMENTS SUR  
L'ENTREPRENEUR/  
REQUÉRANT :  
(s'il a a lieu)

Nom : \_\_\_\_\_

Adresse postale : \_\_\_\_\_ Numéro de voirie : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Téléphone : \_\_\_\_\_

Description des travaux : \_\_\_\_\_

Adresse municipale au travail : \_\_\_\_\_

Ville : \_\_\_\_\_ N° d'identification \_\_\_\_\_

Circonscription électorale : \_\_\_\_\_ Valeur estimative des travaux : \_\_\_\_\_ Représentant CSC : \_\_\_\_\_

Code de type  
de bâtiment :

- AG - Agricole
- AP - Appartement
- CC - Centre communautaire
- CH - Église
- CO - Commercial
- DU - Duplex
- FE - Clôture
- GA - Garage
- IN - Institution
- MH - Maison mobile
- SD - Maison jumelée
- SF - Maison individuelle
- WH - Entrepôt

Votre inspecteur  
de bâtiment est :

- |  | Numéro<br>du bureau | Numéro<br>du cellulaire |
|--|---------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> Roy Anesty        | 563-5171            | 563-6836                |
| <input type="checkbox"/> Alex Arsenault    | 563-5173            | 563-6846                |
| <input type="checkbox"/> Brendon McQuaid   | 563-5170            | 563-6851                |
| <input type="checkbox"/> Donnie Richardson | 563-5154            | 565-0996                |
| <input type="checkbox"/> Mike MacDonald    | 563-5159            | 563-6847                |
| <input type="checkbox"/> Blaise Poirier    | 563-5174            | 563-6852                |

Frais payés  
Reçu n° \_\_\_\_\_

**Soyez avisés que ce permis a été délivré pour des réparations non structurales uniquement. Tous travaux supplémentaires nécessiteront d'autres permis. Aux fins du présent permis, les travaux non structuraux ne doivent pas excéder 15 000 \$. Ce permis est conditionnel et peut être annulé si toute information fournie se révèle fausse.**

Nota : Je déclare par la présente que les renseignements susmentionnés fournis par le soussigné sont vrais et exacts.

Signature du requérant

Date

Approuvé

Blanche : bureau

Jaune : CSC

Rose : Requérant (afficher au site)