

Le 3 février 2021

PAR COURRIEL  
[cat@assnat.qc.ca](mailto:cat@assnat.qc.ca)

Monsieur Marc Tanguay, président  
Commission de l'aménagement et du  
territoire  
Assemblée nationale du Québec  
1045, rue des Parlementaires, 3<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1A 1A3

**Objet : Projet de loi 67 – Loi instaurant un nouveau régime d'aménagement dans les zones inondables des lacs et des cours d'eau, octroyant temporairement aux municipalités des pouvoirs visant à répondre à certains besoins et modifiant diverses dispositions**

Monsieur le Président,

L'Ordre des ingénieurs du Québec compte près de 65 000 membres dont plusieurs exercent leur profession dans des domaines étroitement liés à ceux du projet de loi. En effet, les ingénieurs jouent un rôle de premier plan dans la conception et de l'inspection d'infrastructures, incluant les ouvrages de protection contre les inondations. En outre, certains d'entre eux aident les municipalités à mieux déterminer leurs besoins en matière d'infrastructures et d'approvisionnement, par exemple dans le cas d'acquisition de véhicules de transport.

Pour ces raisons, l'Ordre a donc porté une attention soutenue au projet de loi, lequel semble répondre à plusieurs besoins qui se sont manifestés au fil des années, notamment sur le plan de l'aménagement des rives et de la mobilité durable.

L'Ordre désire toutefois porter à votre attention quelques commentaires quant à certaines des dispositions sur le projet de loi.

### **Risques liés aux inondations**

Les inondations de 2019 ont forcé la tenue d'une réflexion sur l'opportunité de revoir l'aménagement des rives et des moyens requis à cette fin.

L'Ordre estime que l'élaboration de plans de gestion des risques liés aux inondations est essentielle. Considérant que les cours d'eau traversent habituellement plusieurs municipalités, le projet de loi va dans la bonne direction en permettant de confier cette responsabilité à une entité géographiquement plus étendue, soit celle des municipalités régionales de comté (MRC).

Cependant, comme il est prévu que le gouvernement puisse seulement *permettre* aux MRC d'adopter des plans de gestion des risques liés aux inondations, l'Ordre se demande ce qu'il adviendra dans les cas où une MRC exposée à des inondations tarderait à adopter un tel plan ou manifesterait son intention de ne pas le faire.

Il faut par ailleurs s'assurer que les MRC disposent de ressources et compétences adéquates pour réaliser cet exercice. Le degré de complexité d'une telle planification peut varier grandement d'une région à l'autre.

#### **Recommandation no 1**

Prévoir des mécanismes pour s'assurer que toutes les régions à risque soient couvertes par un plan de gestion des risques liés aux inondations et que l'entité chargée de cet exercice dispose des ressources et des compétences suffisantes pour le mener à bien.

Le projet de loi contient d'autres bonnes mesures. L'introduction de notions géomorphologiques comme celle de zone de mobilité d'un cours d'eau, de même que la nécessité, pour délimiter les zones inondables, de prendre en compte les changements naturels et anthropiques, incluant les enjeux liés aux changements climatiques, permettront une meilleure gestion des risques associés aux inondations.

Le meilleur encadrement de la conception, de l'entretien, de la surveillance et de la gestion des ouvrages de protection contre les inondations est aussi bienvenu, et c'est un domaine où les ingénieurs jouent un rôle crucial.

Il convient toutefois de noter que plusieurs mesures devront être détaillées dans des règlements et des normes qui sont encore à écrire. Du point de vue de l'ingénieur, ce n'est qu'à ce moment que l'effet réel des dispositions pourra être évalué. Le gouvernement devra s'assurer que les objectifs de protection du public sont atteints. Un des mécanismes pour y parvenir est de prévoir l'implication de professionnels compétents.

#### **Recommandation no 2**

Les futurs règlements associés au projet de loi devraient exiger, lorsque des ouvrages d'ingénierie sont en cause :

- l'utilisation de plans et devis signés et scellés par un ingénieur;
- des manuels d'entretien préparés par un ingénieur;
- une surveillance des travaux de construction et de réparations par un ingénieur.

### **Autres mesures liées à l'environnement**

Considérant que les forêts privées sont partie intégrante du patrimoine collectif, l'Ordre est en accord avec la proposition de confier aux MRC des responsabilités et des pouvoirs à cet égard.

Dans le même ordre d'idées, le fait de mieux encadrer l'abattage des arbres est aussi bienvenu. Les zones boisées remplissent en effet des fonctions écologiques importantes. Au-delà de leur contribution à la qualité de vie, ces zones peuvent contribuer à limiter le phénomène d'érosion des berges et contribuent à la biodiversité, entre autres.

Finalement, l'Ordre accueille aussi favorablement l'obligation pour les municipalités d'inclure à leur plan d'urbanisme l'identification des parties de leur territoire qui sont peu végétalisées, très imperméabilisées ou sujettes au phénomène d'îlot de chaleur urbain, de même que la description des mesures qui permettent d'atténuer les effets néfastes de ces caractéristiques. L'identification de ces caractéristiques est un premier pas vers une meilleure prise en charge des problèmes qu'elles causent.

### **Exigence de contenu local**

Le projet de loi permettra aux municipalités, aux deux communautés urbaines et aux sociétés de transport d'exiger que l'ensemble des services d'ingénierie liés à la conception et à la construction d'une infrastructure de transport soient rendus par des fournisseurs canadiens, québécois ou de « tout territoire » déterminé par l'organisme responsable de l'appel d'offres.

Bien que l'Ordre comprenne la pertinence d'exiger un certain contenu canadien ou québécois, la notion de « tout territoire » lui paraît ouvrir la porte à des risques de malversation.

En effet, par le jeu de cette disposition, un organisme pourrait utiliser sa discrétion pour limiter indûment la concurrence, par exemple en faisant en sorte que seules des entreprises établies dans une municipalité donnée, voire un secteur de celle-ci, auraient le droit de soumissionner pour l'obtention d'un tel contrat.

Une telle discrétion, particulièrement lorsqu'elle n'est pas balisée, peut facilement donner ouverture à des malversations, notamment du trafic d'influence.

D'ailleurs, en 2018, l'Assemblée nationale du Québec a adopté la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal et la Société d'habitation du Québec* afin d'ajouter aux lois municipales des dispositions dont l'effet principal était de favoriser la concurrence en rendant plus ardue la tenue d'un appel d'offres dirigé pour la fourniture de biens ou de services.

L'Ordre est d'avis que de permettre aux municipalités de restreindre considérablement le territoire de provenance des soumissionnaires aurait pour effet de contrecarrer en partie les avancées de 2018.

### Recommandation no 3

L'Ordre suggère de conserver la possibilité pour une municipalité d'exiger du contenu canadien ou québécois, mais de retirer les mots « ou de tout territoire qu'elle détermine » des articles 936.0.4.1. du *Code municipal*, 112.0.0.0.1 de la *Loi sur la communauté métropolitaine de Montréal*, 105.0.0.0.1 de la *Loi sur la communauté métropolitaine de Québec*, 573.1.0.4.1 de la *Loi sur les cités et villes*, 99.0.0.1 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*.

### Contrats liés à une infrastructure de transport en commun

Le projet de loi contient certaines mesures d'exception relatives aux infrastructures de transport. Ainsi, la municipalité ou la société de transport en commun pourra, avec l'approbation du gouvernement, fixer des conditions différentes de passation de contrat.

Par exemple, l'organisme pertinent pourra différer la connaissance et l'évaluation du prix et n'évaluer que le prix des soumissions qui ont obtenu un pointage minimal en regard des autres critères du système de pondération et d'évaluation des offres.

L'Ordre comprend du texte du projet de loi que ces mesures pourraient s'appliquer à la passation de contrats pour des services d'ingénierie.

Il s'agit d'un premier pas vers une philosophie de gestion contractuelle qui privilégie la qualité et l'innovation, plutôt que le plus bas prix. À ce titre, l'Ordre ne peut que se réjouir de l'ajout de cette disposition et croit que son utilisation se traduira par une augmentation de la qualité des ouvrages publics.

Néanmoins, l'Ordre aurait souhaité que la disposition ne se limite pas uniquement aux infrastructures de transport. Les municipalités assument des responsabilités dans plusieurs domaines, dont la culture, le patrimoine, les loisirs et l'environnement. Les municipalités doivent avoir les outils nécessaires pour privilégier la qualité et l'innovation dans le cadre de la construction ou de la rénovation de leurs ouvrages. Leurs citoyens n'en seront que plus reconnaissants.

### Recommandation no 4

L'Ordre recommande d'élargir la portée des articles 938.1.0.1 du *Code municipal* et 573.3.1.0.1 de la *Loi sur les cités et villes* et « 103.0.1 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* en y retirant les mots « lié à une infrastructure de transport en commun ».

L'Ordre espère que ces commentaires pourront contribuer à bonifier le projet de loi.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

La présidente,



Kathy Baig, ing., FIC, MBA

c.c. Mme Andrée Laforest, ministre des Affaires municipales et de l'Habitation  
Membres de la Commission de l'aménagement et du territoire