

ÉTUDE DE CAS : AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN ENSEMBLE SHORT STREET, Saanich, C.-B.



870 – 890, RUE SHORT

Figure 1 — Partie résidentielle de l'ensemble Short Street

Données sur l'ensemble

Nom de l'ensemble	Short Street
Promoteur	Short Street Ventures / Darrell Johnson Construction
Achèvement	2006
Superficie du terrain	4 584 m ² (1,1 acre)
Logements – nombre, type et taille	72 appartements en copropriété de 70 à 100 m ² (750 à 1 050 pi ²)
Autres utilisations du terrain	3 espaces commerciaux totalisant 630 m ² (6 500 pi ²)
Densité résidentielle brute	157 log./ha
Hauteur maximale	5 étages
Stationnement	82 espaces de stationnement souterrains pour les résidents et 30 espaces commerciaux au niveau du sol (utilisés par les résidents après les heures d'ouverture).
Prix de vente des logements en 2004	200 000 \$ à 300 000 \$
Transport en commun	Plusieurs circuits d'autobus réguliers et certains parcours express
Distance de la gare de transit	100 m (328 pi)
Accès pour les piétons	Assez bon

APERÇU DE L'ENSEMBLE

Short Street, Saanich

Short Street est une petite enclave entourée de rues principales et de commerces de détail, située au cœur d'une municipalité en pleine croissance, le district de Saanich, une banlieue de la grande région de Victoria, dans le Capital Regional District de la Colombie Britannique.

En se fondant sur un plan d'action élaboré par la municipalité, qui visait à réaménager les îlots entourant Short Street, le promoteur, Darrell Johnson, a créé un ensemble novateur à utilisations mixtes comprenant 72 logements et trois espaces commerciaux. La proximité de plusieurs arrêts de transport en commun et d'un grand centre commercial et la hauteur moyenne de ses bâtiments font de cet ensemble un des premiers aménagements axés sur le transport en commun à Saanich.

L'ensemble se distingue par un certain nombre de stratégies novatrices visant à augmenter le nombre d'usagers du transport en commun et à réduire l'espace réservé au stationnement. Ces stratégies comprennent un programme de partage de voitures, des laissez-passer gratuits pour les résidents pendant deux ans, des espaces de stationnement partagés entre les commerces et les résidents et des espaces de rangement sûrs pour les bicyclettes. Le promoteur, la municipalité et la société de transport ont travaillé en collaboration pour élaborer ces stratégies.

APERÇU DU SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

Le district de Saanich est une grande municipalité de banlieue comprise dans la grande région de Victoria, région en pleine croissance dont la population s'élève à plus de 300 000 habitants. Étant donné que l'on s'attend à ce que la population de cette région atteigne les 400 000 habitants d'ici les dix prochaines années, le Capital Regional District et les 14 municipalités qui en font partie ont élaboré une stratégie de croissance régionale. Cette dernière vise à répondre aux besoins de la croissance par une stratégie d'aménagement par centres qui concentrerait la croissance dans huit centres importants faciles d'accès aux piétons, compacts, d'utilisation mixte et pouvant être desservis de façon efficace par un service d'autobus express. L'ensemble Short Street fait partie d'un de ces grands centres.

Les autres objectifs de la stratégie de croissance comprennent l'augmentation du nombre de logements individuels et de logements de plain-pied dans les quatre municipalités centrales et la concentration d'au moins 90 % du total des nouveaux logements devant être construits dans la région d'ici 2026 à l'intérieur de la zone urbaine régionale, à proximité des services.¹

La stratégie de croissance favorise aussi un plus grand nombre d'options de transport grâce à :

- une meilleure coordination de l'utilisation des terrains et des systèmes de transport;
- une stratégie de transport qui fera augmenter la proportion de piétons, de cyclistes et d'usagers du transport en commun.



FIGURE 2

Contexte régional

© Google - Map data © 2007

¹ Capital Regional District *Regional Growth Strategy for the Capital Regional District*, 2003

Les objectifs spécifiques de 2026 visent à ce :

- qu'au moins 10 % des déplacements durant l'heure de pointe de l'après-midi se fassent en transport en commun;
- qu'au total, 40 % des déplacements se fassent autrement qu'en voiture;
- que dans l'ensemble, 15 % des déplacements au travail s'effectuent au moyen des transports en commun.

En tant que municipalité membre du Capital Regional District, le district de Saanich devait préparer un énoncé de contexte régional dans le cadre de son plan communautaire officiel (Official Community Plan), décrivant la façon dont la municipalité entend prendre en compte la croissance, tout en étant en accord avec la Stratégie de croissance régionale. L'énoncé de Saanich respecte la Stratégie régionale.

Le système de transport local est administré par BC Transit, qui finance la commission de transport régionale de Victoria. Selon le plan de cinq ans de la société de transport de la région de Victoria :

« Le transport en commun doit soutenir le développement de la région tel qu'exposé dans la Stratégie de croissance régionale, le Plan communautaire officiel et la stratégie régionale Travel Choices. »

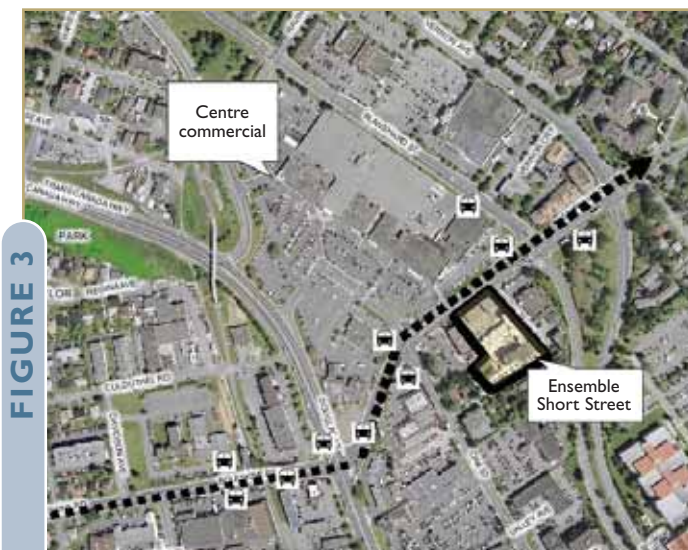


FIGURE 3

Ensemble Short Street, le centre commercial Town and Country et les arrêts d'autobus

L'ensemble Short Street se trouve à quelques pas d'un centre régional et du centre commercial Town and Country, et il est bien desservi par le réseau de transport puisqu'il comporte plusieurs arrêts d'autobus (dont un parcours express) à moins de deux pâtés de maisons. Plusieurs circuits d'autobus se

rendent au centre-ville et à l'université de Victoria; ces autobus passent à une fréquence de 12 à 20 minutes. L'ensemble est également situé près du populaire sentier régional Galloping Goose, qui fait partie du Sentier transcanadien. Le sentier mène à d'autres sentiers régionaux, ce qui rend l'ensemble Short Street attrayant pour les randonneurs et les cyclistes. Un ensemble d'une grande densité situé à cet endroit correspond bien à la vision régionale voulant que la croissance se concentre dans les grands centres axés sur le transport en commun.

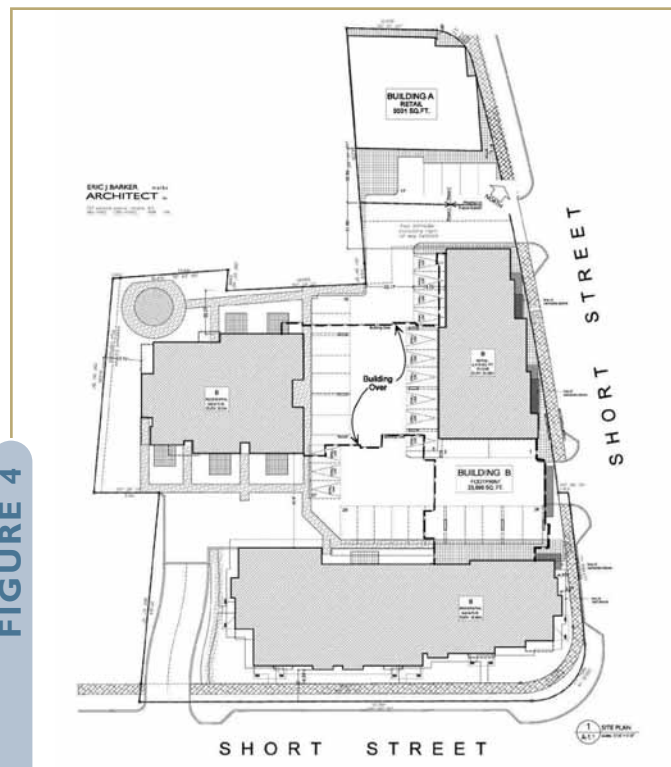


FIGURE 4

Plan de l'emplacement montrant les usages mixtes résidentiel et commercial

POINT DE VUE DU PROMOTEUR

L'ensemble Short Street a été construit par Darryl Johnson Construction/Short Street Ventures Ltd à l'emplacement de sept anciennes maisons individuelles et d'un petit espace commercial, et il a été achevé au début de 2006. Il comprend 72 appartements en copropriété et trois emplacements commerciaux de 325 m² (3 500 pi²), de 279 m² (3 000 pi²) et de 93 m² (1 000 pi²). L'ensemble fait partie d'un des huit centres principaux du Capital Regional District qui se sont distingués pour avoir bien répondu aux besoins de croissance de la région.

L'ensemble se trouve à une courte distance (100 m) d'un arrêt d'autobus express. À proximité se trouve également le centre commercial Town and Country, qui devrait également être

réaménagé selon une plus grande densité et comprendra des espaces résidentiels et commerciaux. L'ensemble Short Street comporte environ 750 m² (8 000 pi²) d'espaces verts aménagés, et tous les logements sont dotés d'un balcon ou d'une petite terrasse au niveau du sol.

Stationnement et entreposage des bicyclettes

L'espace alloué au stationnement a été réduit de 21 % et compte 82 espaces dans un garage souterrain, comparativement aux 108 espaces (1,5 espace par logement) habituellement requis pour ce genre d'ensemble. La raison qui a motivé la dérogation à l'égard des places de stationnement est exposée dans une étude menée par des experts conseil (Boulevard Consultants 2004) dont le promoteur a assumé les coûts. Cette dérogation a été accordée pour refléter la démographie probable des occupants et elle répond à trois initiatives clés du promoteur :

1 — Laissez-passer d'autobus

Après avoir négocié un projet pilote avec BC Transit, le promoteur a fourni gratuitement à tous les résidents un laissez-passer d'autobus valide pour deux ans. Ce laissez-passer, dont le promoteur a assumé les coûts, donne aux résidents un accès illimité au service d'autobus. Chaque voyage est enregistré électroniquement (lorsque l'utilisateur glisse sa carte), ce qui fournit les données permettant d'évaluer l'intérêt pour ce service et l'efficacité du programme. BC Transit facture ensuite 1,75 \$ au promoteur par voyage jusqu'à concurrence de 60 \$ par mois par usager.

Selon les enregistrements électroniques produits par BC Transit, le nombre moyen de voyages par mois pour 42 laissez-passer s'élève à 770, soit une moyenne de 18 voyages par mois par laissez-passer. En comparaison, l'utilisation moyenne du transport en commun en 2003-2004 dans le Capital Regional District était de cinq voyages par personne par mois.²

2 — Programme de partage de voiture

Le promoteur a acheté un véhicule, créé un espace de stationnement réservé et est devenu membre (frais de 400 \$ exigibles une seule fois) de la Victoria Car Share Co-op, qui administre l'usage du véhicule. Cet abonnement vaut pour les 72 logements. Contrairement à l'habitude, l'abonnement au service est valide pour tous les propriétaires du bâtiment qui sont donc tous membres de la coopérative et peuvent bénéficier de ce programme de partage de voiture.

3 — Espaces de stationnement partagés

Les résidents et les commerces se partagent des espaces de stationnement après 18 h. Le fait que les espaces de stationnement réservés aux commerces soient utilisés principalement pendant le jour permet aux résidents de les utiliser le soir, car ils sont libres.

Il y a 72 espaces pour ranger les bicyclettes dans le garage souterrain et un autre endroit pouvant loger 12 bicyclettes additionnelles est prévu à l'extérieur au niveau du trottoir.



FIGURE 5

Des espaces pour entreposer les bicyclettes de façon sûre dans le garage souterrain de Short Street sont à la disposition des résidents



FIGURE 6

Il y a également des supports à bicyclettes pour les visiteurs et les clients des commerces

² Calcul fondé sur 58,6 déplacements par personne par année. Information tirée des statistiques de BC Transit, CRD Planning, 2004.

Éléments liés à la conception axée sur le transport en commun

L'ensemble se trouve à proximité d'un centre commercial important, d'arrêts d'autobus locaux et d'un circuit express. Même si les éléments liés au transport et à la conception ne constituaient pas un facteur majeur pouvant influencer la décision du promoteur de bâtir sur cet emplacement, il a rapidement reconnu que cet ensemble pouvait devenir une vitrine pour exposer un concept axé sur le transport en commun. En plus des stratégies en matière de stationnement et d'utilisation de bicyclettes, la conception de l'ensemble présente également un beau coup d'œil grâce aux portes et aux fenêtres qui font face à la rue. L'aménagement paysager d'une grande qualité qui entoure le bâtiment et longe la rue crée un environnement favorable aux piétons.

Malgré les efforts visant à créer un milieu favorable aux piétons, les artères passantes entourant l'ensemble comme la rue Blanshard, le chemin Saanich et la Transcanadienne le séparent et l'isolent en quelque sorte du centre commercial Town and Country et d'autres destinations. Ces routes sont surtout destinées à la circulation automobile, ce qui présente un obstacle pour les personnes qui souhaitent employer un autre mode de transport. Le promoteur préférerait qu'il y ait plus de passages pour piétons et qu'ils soient plus sûrs.



FIGURE 7

Rue entourant l'ensemble Short Street

Facteurs de réussite du projet et coûts

Tous les logements ont deux chambres et deux salles de bains. Leur taille varie entre 70 et 100 m² (750 et 1 050 pi²). Selon le promoteur, presque tous les acheteurs sont des accédants à la propriété âgés de moins de 40 ans (de jeunes couples mariés ou des célibataires) de même que quelques personnes âgées et des familles avec enfants. En 2004, les prix variaient entre 200 000 \$ et 300 000 \$, ce qui est comparable au prix de vente moyen d'un appartement en copropriété nouvellement construit dans un immeuble de hauteur moyenne à Saanich, qui était de 276 970 \$³.

Le promoteur estime que cet ensemble a été très avantageux puisque presque tous les logements ont été vendus avant la fin des travaux. L'ensemble a été un peu moins profitable que prévu, principalement en raison des dépassements de coûts de construction. L'accessibilité au transport en commun n'a pas permis au promoteur de vendre les logements à un prix plus élevé, mais cela a contribué à la mise en marché de l'ensemble et à vendre plus rapidement. Il n'y a eu aucun problème de financement ou de responsabilité particulier, et aucune aide gouvernementale n'a été accordée.

TABLEAU I

Sommaire des coûts

Terrain	18 %
Construction	62 %
Coûts accessoires	18 %
Infrastructure	2 %
Assainissement de l'emplacement	Aucun
Total	100 %

Soutien de la ville

L'ensemble a nécessité un amendement au règlement de zonage et l'approbation du permis d'aménagement par le district de Saanich. Le promoteur a travaillé en étroite collaboration avec les urbanistes du district de Saanich, qui ont offert un sérieux appui à la réalisation de l'ensemble, lequel a été jugé bien adapté à l'emplacement, et novateur. Les urbanistes ont formulé plusieurs suggestions novatrices pendant la phase conceptuelle relativement au concept axé sur le transport en commun à l'interface bâtiment-trottoir, et aux besoins en matière de stationnement. Ces suggestions ont pour la plupart été très bien accueillies par le promoteur et l'ensemble est considéré comme une réussite pour le promoteur, la municipalité et les résidents.

³ SCHL, C.-B. Centre d'analyse de marché, Victoria.

Obstacles

Les voisins n'ont montré aucune opposition à la construction de l'ensemble, principalement parce que la zone était essentiellement commerciale et qu'elle ne comportait que quelques habitations. Le plus grand défi que présentait l'aménagement de cet ensemble était de regrouper les terrains et de maîtriser les coûts pendant les deux années nécessaires au regroupement des terrains.

Facteurs clés de réussite et leçons tirées

Le promoteur attribue la réussite de l'ensemble à deux facteurs clés. En premier lieu, la densité de l'ensemble était idéale pour ce quartier et, vu le nombre limité d'ensembles résidentiels aux alentours, les habitants des autres quartiers n'ont montré aucune réticence. En deuxième lieu, le promoteur a établi une bonne relation avec la municipalité, qui est devenue ces dernières années de plus en plus favorable aux idées novatrices d'aménagements axés sur le transport en commun et qui reconnaît également les pressions qu'exerce la croissance sur la région.

POINT DE VUE DE L'URBANISTE MUNICIPAL

Objectifs d'aménagement

Le Plan d'action de Short Street, une étude d'urbanisme datant de 1998, révèle que la petite enclave résidentielle entourant Short Street se prêtait très bien à la densification. L'emplacement, l'accessibilité du transport en commun, le sentier Galloping Goose et les magasins contribuaient tous à rendre cette occasion idéale pour l'aménagement d'un petit ensemble de densité moyenne axé sur le transport en commun. L'aménagement de la zone a nécessité plus de temps que prévu, mais il a été effectué selon le plan d'action. Ce dernier comprenait un certain nombre de recommandations qui ont été généralement bien acceptées par le promoteur, y compris :

- favoriser les usages mixtes, avec des commerces accessoires et des habitations au-dessus et derrière les commerces;
- privilégier les usages qui n'entraînent pas de circulation importante et qui ne nécessitent pas beaucoup d'espace de stationnement;
- faciliter la circulation des piétons en aménageant des trottoirs et en utilisant des revêtements qui définissent les zones pour piétons;

- diminuer la distance de retrait des bâtiments et exiger qu'ils soient construits sur la marge de retrait pour que les bâtiments soient bien alignés et proches de la rue;
- prévoir des espaces de stationnement dans la rue, sous terre et/ou derrière les bâtiments;
- réduire les besoins en matière de stationnement en raison de l'emplacement central de la zone, de son accessibilité au service de transport régional et à un sentier à usages multiples, du stationnement dans la rue et de la promotion d'autres moyens de transport ⁴.

Le plan d'action comprend également un certain nombre de lignes directrices pour les permis d'aménagement du terrain qui en définissent la forme et l'aspect.

Processus et soutien de la ville

Le district de Saanich a appuyé la construction de l'ensemble (et modifié le zonage, de maisons individuelles à celui de collectifs d'habitation ou de commerces, et en accordant un permis d'aménagement) parce que l'ensemble respectait la vision de la région, telle qu'énoncée dans son plan officiel et dans le plan d'action de Short Street. Le promoteur a fait siennes un certain nombre d'initiatives visant à améliorer les possibilités en matière de transport en commun et d'accès pour les piétons.

La municipalité a aussi travaillé en étroite collaboration avec BC Transit pour élaborer un système novateur de laissez-passer pour les résidents, le premier du genre en Amérique du Nord. Cet ensemble sert de projet pilote pour un système qui pourrait probablement être instauré dans d'autres contextes s'il s'avère efficace. La municipalité a appuyé la demande de dérogation relative au stationnement en se fondant sur cette initiative et sur d'autres initiatives favorisant une plus grande utilisation du transport en commun.

Consultation publique

La consultation publique a été de courte durée. En plus de l'audience publique obligatoire, le promoteur a organisé une assemblée publique. Il n'y a eu que très peu d'opposition en raison du nombre restreint d'habitants dans la région.

⁴ District of Saanich, Planning Department, 26 avril 1999 (modifié 2004). *Short Street Action Plan* (Annexe 2 : Saanich Core Local Area Plan, 1999).

Défis à relever

Le rapport entre les bâtiments et le trottoir est particulièrement important dans la conception d'un environnement axé sur le transport en commun et les piétons. Même si la municipalité a travaillé en étroite collaboration avec le promoteur pour négocier un certain nombre d'améliorations dans l'aménagement des rues afin de créer un environnement favorable aux piétons, il semble que plus d'efforts auraient pu être déployés à cet égard si les demandes avaient été faites plus tôt pendant la phase conceptuelle.

La coordination des différentes initiatives d'aménagement des rues et des autres services municipaux présentait aussi des difficultés. Bien que cette question ait finalement été résolue, les modifications aux normes techniques (rues plus étroites, renflements de stationnement, trottoirs plus larges, éléments paysagés et mobilier urbain) ont nécessité beaucoup d'efforts et de temps.

Facteurs de réussite

La réussite de cet ensemble est attribuable à l'attention particulière qui a été portée à sa conception et à la densification, ce qui a contribué à l'usage mixte d'un terrain à proximité d'une plaque tournante du transport en commun. De plus, l'aspect de la rue et la conception des bâtiments favorisent par leur aspect agréable l'aménagement axé sur les piétons. La combinaison des éléments de conception, y compris la largeur minimale des rues, la largeur maximale des trottoirs, les prolongements paysagés, les vibreurs⁵, le stationnement dans les rues et les arbres plantés le long du boulevard font que cet ensemble se distingue des aménagements suburbains traditionnels.

La grande collaboration entre le promoteur, la société de transport et la municipalité s'est avérée cruciale pour surmonter les obstacles liés à la conception d'un ensemble axé sur le transport en commun et visant à réduire l'utilisation de l'automobile.

POINT DE VUE DES RÉSIDENTS

Cinq résidents de l'ensemble ont été interrogés en 2006⁶. Alors que l'échantillon semble trop restreint pour être significatif sur le plan statistique, les résultats donnent tout de même une idée des préférences des résidents concernant les modes de transport, et des raisons pour lesquelles ils ont choisi l'ensemble.

⁵ Les vibreurs sont des bandes surélevées ou rugueuses placées sur la voie publique et servant à ralentir les voitures. Les prolongements servent à réduire la distance que les piétons doivent parcourir pour traverser la rue à certains endroits, comme aux intersections.

⁶ Le faible taux de participation est dû au fait que le numéro de téléphone de la plupart des résidents n'apparaît pas dans l'annuaire et qu'ils n'ont pu être joint pour l'enquête, menée par téléphone. Puisque la plupart des acheteurs sont âgés de moins de 40 ans, il est probable que la faible proportion de numéros inscrits soit due au fait que la majorité des résidents se sert de téléphones mobiles ou de téléphones Internet et non d'une ligne fixe.

Raisons du choix du lieu

La proximité des commodités et l'accès au transport en commun figurent parmi les raisons ayant le plus influencé le choix de trois des résidents. Quatre des cinq répondants ont déclaré que la proximité du transport en commun avait eu une certaine influence sur leur décision d'achat. La raison invoquée le plus souvent est la proximité des commodités.

Globalement, les personnes interrogées étaient très satisfaites de la qualité de l'ensemble. Elles ont toutes affirmé être satisfaites des espaces de stationnement qui leur sont réservés et quatre d'entre elles étaient satisfaites de l'espace de stationnement mis à la disposition des visiteurs. Trois personnes sur cinq ont affirmé être très satisfaites ou assez satisfaites du caractère du quartier, et que le style et le type de logement, l'aménagement paysager et les magasins contribuaient à créer une certaine ambiance. Les personnes interrogées ont toutes affirmé être satisfaites des commodités offertes dans le quartier, comme les magasins, les écoles, les installations récréatives et d'autres services.

Trois des cinq répondants ont déclaré être globalement satisfaits ou passablement satisfaits du coût de la vie global de l'endroit même si, pour trois des cinq résidents, le prix de leur logement actuel était plus élevé que celui de leur logement précédent. En règle générale, les raisons qui ont motivé ces résidents à payer un prix plus élevé sont la proximité du transport en commun, le concept et les commodités du quartier. La conception et l'apparence des bâtiments, de même que la taille des logements, ont été très prisées par les résidents, qui ont tous affirmé être très ou assez satisfaits de ces aspects.

Déplacements vers le travail, les magasins et les établissements scolaires

Trois des cinq répondants ont dit utiliser le transport en commun quotidiennement et deux d'entre eux font leurs courses à pied. Ceux qui utilisent le transport en commun régulièrement trouvent agréable le parcours entre leur logement et l'arrêt d'autobus, en plus d'être très pratique. Trois des cinq résidents ont déclaré qu'ils marchent davantage pour faire leurs courses depuis qu'ils habitent à cet endroit parce qu'ils trouvent cela plus pratique. Aucun des résidents n'a changé sa façon de se rendre au travail, aux magasins et aux établissements scolaires ou préscolaires.

PERSONNES-RESSOURCES

Promoteur	Urbaniste	Société de transport
<p>Darrell Johnson Darrell Johnson Construction/Short Street Ventures 1040, rue Georgia O., 20e étage Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4H1 Téléphone : 250-656-1989 Courriel : djconst@highspeedplus.com</p>	<p>Pam Hartling Planificatrice des études District de Saanich 770, avenue Vernon Victoria (Colombie-Britannique) V8X 2W7 Téléphone : 250-475-5484, poste 3466 Télécopieur : 250-465-5430 Courriel : hartlinp@saanich.ca Site Web : www.saanich.ca</p>	<p>Mike Davis Directeur de la planification et de la programmation BC Transit 520, chemin Gorge Est Victoria (Colombie-Britannique) V8W 2P3 Téléphone : 250-995-5617 Télécopieur : 250-995-5639 Courriel : Mike_Davis@bctransit.com Site Web : www.bctransit.com</p>

Selon le promoteur, presque tous les acheteurs sont des accédants à la propriété âgés de moins de 40 ans (de jeunes couples mariés ou des célibataires); il y a aussi quelques personnes âgées et des familles avec des enfants.

RÉSUMÉ ET LEÇONS RETENUES

L'ensemble Short Street est un excellent exemple d'aménagement de petite taille axé sur le transport en commun dans une municipalité suburbaine en croissance. Cet ensemble appuie la stratégie de croissance régionale et le plan officiel du district de Saanich qui prévoient augmenter la densité des grands centres axés sur le transport en commun.

De plus, le Plan d'action de Short Street, élaboré par la municipalité, a donné une impulsion au projet et apporté un soutien en ce qui concerne les exigences de planification, ce qui a mené à une étroite collaboration entre le promoteur, la municipalité et la société de transport. Voici un bon exemple de cette collaboration : l'élaboration de la stratégie très novatrice de laissez-passer d'autobus qui, jumelée à d'autres stratégies, a permis au promoteur de réduire les besoins en matière de stationnement, ce qui a rendu l'ensemble encore plus viable sur le plan financier.

RÉFÉRENCES

Capital Regional District. *Regional Growth Strategy for the Capital Regional District*. 12 août 2003.

SCHL, C.-B. Centre d'analyse de marché, Victoria.

District of Saanich, Planning Department, 26 avril 1999 (modifié 2004). *Short Street Action Plan* (Annexe 2 au Saanich Core Local Area Plan, 1999).

©2007, Société canadienne d'hypothèques et de logement
Imprimé au Canada
Réalisation : SCHL

08-05-07

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La Société canadienne d'hypothèques et de logement se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.