



To/Destinataires	Maire et membres du Conseil municipal	File/N° du dossier :
From/Expéditrice	Clara Freire, directrice générale, Direction générale des services sociaux et communautaires	
Subject/Objet	Mise à jour sur le système d'accueil des nouveaux arrivants	Date : Le 7 novembre 2024

Cette note donne suite à la directive donnée par le Conseil municipal à sa réunion du 10 juillet 2024, au cours de laquelle il a invité le personnel à approfondir l'examen et l'analyse des terrains, dont les parcelles fédérales, dans le cadre d'un effort plus vaste déployé pour réagir à la migration irrégulière et pour créer un système d'accueil durable et permanent de logements de transition et de services de soutien pour les migrants et les demandeurs d'asile qui arrivent à Ottawa. Cette note décrit dans ses grandes lignes le vaste processus mené pour recenser les parcelles de terrain à réserver à l'aménagement d'un centre d'accueil des nouveaux arrivants, ainsi que l'analyse des différentes méthodologies de construction auxquelles on fait appel pour déterminer l'option de construction rapide la plus viable. Dans la foulée de cette vaste analyse réalisée par phases, les deux sites sélectionnés pour la construction des structures à membrane tendue (Sprung) sont d'abord le 1645, avenue Woodroffe, puis le 40, voie Hearst au besoin.

CONTEXTE

Au cours des deux dernières années, Ottawa a connu un influx sans précédent de demandeurs d'asile et de revendicateurs du statut de réfugié souhaitant s'installer dans cette ville. Pour nombre de ces personnes et familles, le réseau de refuges est le premier lieu où ils peuvent se loger avant de faire appel à des options de logement plus permanentes. Même si l'immigration relève de la compétence du gouvernement fédéral, la Ville d'Ottawa tâche d'offrir, par l'entremise de la Direction générale des services sociaux et communautaires (DGSSC) et de la Direction générale des initiatives stratégiques (DGSI), des options de logement à moyen et à long termes afin de répondre à la demande de logements immédiats et de logements de transition et d'alléger la pression qui pèse sur notre réseau local de refuges en raison de cette migration irrégulière.

À l'heure actuelle, il y a 330 lits dans les centres de débordement d'urgence temporaires, dont deux sont installés dans des établissements de loisirs appartenant à la Ville, et environ 600 personnes vivant seules qui séjournent dans des refuges qui sont des nouveaux arrivants, qui représentent 60 % des utilisateurs des refuges.

Le Conseil municipal a demandé au personnel de mettre fin aux activités des centres de débordement d'urgence et de distanciation physique dans les établissements de loisirs appartenant à la Ville pour qu'on puisse leur redonner leur vocation communautaire prévue, tout en continuant de s'assurer que tous ceux et toutes celles qui souhaitent avoir accès à un lit dans un refuge peuvent le faire. Cette consigne a été reconfirmée dans le [Plan de viabilité des services de répit 2023](#) approuvé par le Conseil municipal, dans la [Stratégie intégrée de transition au logement 2023](#) et dans la [Mise à jour 2024](#) subséquente, ainsi que dans une série de motions adoptées à la [réunion du Conseil municipal le 22 novembre 2023](#).

Depuis plus d'un an, la Ville mène, par l'entremise de la Direction générale des services sociaux et communautaires (DGSSC), des discussions avec Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) afin de demander au gouvernement fédéral de la financer pour créer un système d'accueil des nouveaux arrivants permanents et durables à Ottawa afin d'accueillir et de soutenir comme il se doit les demandeurs d'asile et les migrants. Le système proposé pour accueillir les nouveaux arrivants est conçu pour offrir une approche pluridimensionnelle permettant de répondre aux besoins des nouveaux arrivants en leur offrant des logements temporaires dans un centre d'accueil et d'hébergement construit selon cette vocation et favorisant un « atterrissage en douceur » et comportant des moyens d'aide à l'établissement sur les lieux, ainsi que des services liés à la recherche de logements et à l'emploi, qui s'enchaînent avec leur réinstallation, dans des logements de transition ou permanents aménagés dans la collectivité, dans les 90 jours de leur arrivée au centre d'accueil. L'objectif du Système d'accueil des nouveaux arrivants consiste à aider les adultes vivant seuls à s'installer dans des logements permanents et à assurer leur stabilité. Les familles de nouveaux arrivants sont hébergées dans l'ensemble du réseau des refuges pour les familles. Les besoins des familles sont différents de ceux des adultes vivant seuls et feront l'objet des discussions qui se poursuivront avec IRCC.

En travaillant de concert avec les partenaires communautaires dans la dernière année, la Ville a pu augmenter la capacité des réseaux de refuges d'urgence permanents et de logements de transition. Entre juin 2023 et juin 2024, elle a ajouté, à son parc de logements de transition, 164 lits pour les nouveaux arrivants dans les logements de transition avec services individualisés de gestion des cas. Le refuge d'urgence pour femmes Le Pilier a été réinstallé en permanence et a porté sa capacité à 150 lits permanents et à 15 lits de débordement, ce qui a pu être réalisé grâce au financement des infrastructures et de l'exploitation offert par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme d'aide au logement provisoire (PALP) et par la Ville d'Ottawa.

Malgré les mesures adoptées jusqu'à maintenant, l'influx des demandeurs d'asile et des migrants continue de peser lourdement sur le réseau des refuges d'urgence (dont les refuges de débordement temporaires exploités dans les établissements de loisirs appartenant à la Ville). Ce réseau n'a pas été conçu pour assurer le soutien nécessaire afin de tenir compte de l'expérience vécue par de nombreux demandeurs d'asile et de promouvoir le succès de l'établissement des migrants à Ottawa.

PROPOSITION D'UN SYSTÈME DE CENTRES D'ACCUEIL DES NOUVEAUX ARRIVANTS

Pour miser sur la réputation de collectivités accueillantes d'Ottawa, la Ville a soumis à IRCC en juillet 2024 une proposition pour lui demander de financer les infrastructures et l'exploitation dans la mise en œuvre d'un système d'accueil des nouveaux arrivants. Cette proposition décrit dans ses grandes lignes l'intention de la Ville de nouer un partenariat avec les organismes communautaires au service des nouveaux arrivants et des organismes de services sociaux afin de mettre en œuvre un système permanent et durable pour l'accueil des nouveaux arrivants, qui permettra d'offrir des moyens d'aide sur mesure aux demandeurs d'asile et aux migrants vivant seuls afin de s'assurer qu'ils puissent réussir à s'intégrer dans la collectivité. Ce système d'accueil des nouveaux arrivants permettra d'assurer les interventions pluridisciplinaires de différentes agences afin d'assurer le succès de la transition avec l'établissement à long terme, ce qui allégera la pression qui pèse sur le réseau de refuges existant.

Voici les éléments essentiels du système proposé pour l'accueil des nouveaux arrivants :

- **Hébergement temporaire dans un centre d'accueil des nouveaux arrivants pour une durée pouvant atteindre 90 jours**, avec services d'établissement sur les lieux offerts par des organismes communautaires spécialisés dans l'établissement et dans l'immigration. Ces services comprendront une aide et une gestion des cas individualisées pour, entre autres, la documentation, les demandes et audiences pour le statut, les permis de travail, les services aux nouveaux arrivants et le logement.
- **Orientation vers des ressources communautaires et en santé**, dont la recherche de services sociaux dans le réseau, des ressources de soutien culturellement pertinentes en cas de traumatisme, des ressources en éducation et en transport ainsi qu'un aiguillage vers des groupes communautaires de soutien religieux ou culturels.
- **Services d'emploi, d'interprétation et de traduction et formation linguistique** offerts sur les lieux, dans les centres d'accueil.

- **Accès à des logements de transition et à l'aide permanente au logement.**

Puisque le centre d'accueil se veut une solution d'hébergement de courte durée, les nouveaux arrivants qui n'auront pas trouvé de logements auront accès à des logements de transition temporaires, ainsi qu'à des services permanents, afin de veiller à ce qu'ils puissent avoir accès à des logements permanents et conserver ces logements permanents.

La mise en œuvre du Système d'accueil des nouveaux arrivants se déroulera selon une approche pluridimensionnelle, qui pourrait être opérationnelle d'ici la fin du quatrième trimestre de 2025. Hormis les constituantes du Système exposées ci-après, des travaux seront menés en parallèle afin de créer un modèle de service qui sera conçu en collaboration avec les partenaires communautaires qui sont des experts en immigration et en établissement.

- **Établissements pour les logements de transition** (en cours au moment d'écrire ces lignes) : Au cours des deux dernières années, le personnel des Services du logement et de la lutte contre l'itinérance et des employés des Services des solutions de logement et des investissements ont revu plus de 200 inscriptions immobilières publiques pour des immeubles qui pourraient servir de logements temporaires ou transitionnels pour les nouveaux arrivants et ont mené d'innombrables demandes de renseignements ciblées auprès de la collectivité et des organismes publics partenaires, dont les conseils scolaires et les autres ordres de gouvernement, ce qui a donné lieu à l'exploration de plus de 60 établissements. En définitive, la Ville est en train de convertir deux établissements pour y aménager des logements transitoires à l'intention des nouveaux arrivants. L'établissement existant de logements transitoires pour les familles dans le YMCA de la famille Taggart a été réinstallé ailleurs dans le cadre du Programme de logements de transition du chemin Corkstown, et le YMCA servira à aménager des logements de transition pour les nouveaux arrivants. En outre, la Ville a fait l'acquisition d'un ancien couvent au 1754, boulevard St-Joseph, qui sera converti en logements de transition pour les nouveaux arrivants. Ces deux établissements serviront d'abord à héberger les demandeurs d'asile qui séjournent actuellement dans les refuges de débordement exploités par la Ville et installés dans ces établissements de loisirs. Lorsque le Système d'accueil des nouveaux arrivants sera opérationnel, ces sites accueilleront les nouveaux clients issus du centre d'accueil. Ces sites pourront accueillir à concurrence de 300 nouveaux arrivants, ce qui permettra de mettre hors service les refuges d'urgence de débordement exploités dans les établissements de loisirs de la Ville, dont le Centre communautaire Heron et l'Aréna Bernard-Grandmaître.
- **Maisons de logement temporaire éparpillées** (fin de 2024/début de 2025) : La Ville entend faire le nécessaire pour acquérir à concurrence de 20 logements de quatre à cinq chambres à coucher dans toute la collectivité pour s'en servir de logements de transition afin d'accueillir à hauteur de 200 personnes à la fois. Durant cette phase, la Ville s'assurera que ce secteur réunit les ressources nécessaires pour assurer la fluidité du Réseau.

- **Centres d'accueil** (travaux achevés d'ici la fin de 2025) : La Ville achètera et construira deux structures semi-permanentes pour pouvoir établir, au besoin, au plus deux centres d'accueil des nouveaux arrivants, qui pourraient être opérationnels d'ici le quatrième trimestre de 2025. Ces centres d'accueil pour les nouveaux arrivants sont destinés à offrir une option permettant d'accueillir plus dignement les nouveaux arrivants qui dorment actuellement sur des lits superposés dans les établissements récréatifs qui n'ont pas été aménagés pour l'habitation humaine.

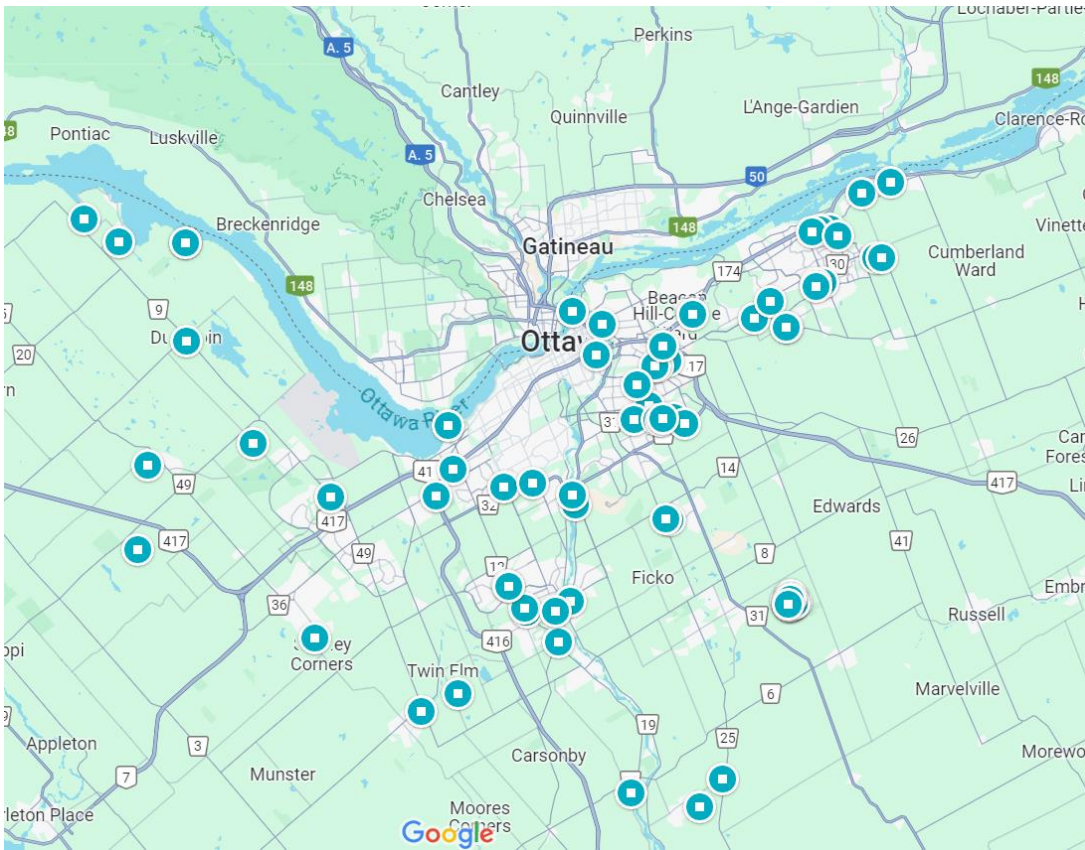
SÉLECTION DES SITES POUR LES CENTRES D'ACCUEIL

Pendant la discussion tenue par le Conseil municipal le 10 juillet 2024 à propos de l'utilisation des structures semi-permanentes, on a demandé au personnel de donner d'autres détails sur le processus pour sélectionner les terrains et les sites. Le processus exposé ci-après est présenté sous une forme linéaire et séquentielle dans un souci de clarté; toutefois, certaines étapes étaient itératives, et on a revu certaines considérations pour s'assurer de définir et de prioriser les meilleures options.

On a d'abord priorisé les terrains appartenant à la Ville pour cette constituante du Système d'accueil des nouveaux arrivants parce que la négociation des baux ou l'acquisition des terrains privés peuvent constituer des processus laborieux, qui pourraient entraîner des retards dans le cadre du projet. En outre, puisqu'il faut tenir compte de la quote-part obligatoire des coûts de 5 % dans le Programme d'aide au logement provisoire, on pourrait considérer que les terrains constituent l'apport de la Ville dans la proposition.

Phase 1

Pour lancer l'examen des options immobilières potentielles, le personnel a recensé les parcelles de terrain appartenant à la Ville d'Ottawa qui répondaient à un critère de taille minimale, qui sont dotées des infrastructures d'aqueduc et d'égout et qui n'ont pas été initialement recensées parmi les parcelles consacrées à d'autres initiatives prioritaires comme les transports en commun ou le logement abordable. En février 2024, le personnel des Services du logement et de la lutte contre l'itinérance a reçu une première liste de 92 propriétés potentielles à examiner pour déterminer la faisabilité opérationnelle. La carte ci-dessous montre ces 92 propriétés. Il faut noter que certaines parcelles de terrain listées sont attenantes.



Phase 2

Lors de la deuxième phase, le personnel a examiné les 92 propriétés et évalué leur faisabilité opérationnelle en se fondant sur les critères indiqués dans le tableau ci-dessous. C'est pourquoi nous avons analysé plus en profondeur la possibilité d'utiliser 23 propriétés, en éliminant les autres propriétés dans cette analyse. L'appendice A dresse la liste des propriétés qui ont été examinées et des propriétés qui ont été retranchées durant la phase 2 du processus de sélection des sites.

Critères	Cotation	Résultat de
Disponibilité des transports en commun	L'évaluation s'est faite par « oui » ou « non ». Les propriétés étaient considérées comme étant à proximité des transports en commun s'il y avait un arrêt d'autobus à moins de 15 minutes à pied et qu'une option de transport en autobus était programmée au moins une fois toutes les 45 minutes entre 7 h et 19 h.	53 % (49 propriétés) ont un accès limité ou inexistant aux transports en commun.

Critères	Cotation	Résultat de l'évaluation foncière
Piétonnabilité dans l'accès aux commodités du quartier (programmes de services sociaux, épicerie et pharmacies, entre autres)	On a évalué la piétonnabilité pour savoir si elle était élevée, moyenne ou faible. Les propriétés ont été jugées très piétonnables si un magasin général ou une épicerie se trouvait à moins de 15 minutes à pied; la piétonnabilité était moyenne à moins de 30 minutes à pied et faible à plus de 30 minutes.	64 % (59 propriétés) sont peu piétonnables.
Niveau de compatibilité entre l'aménagement proposé et le contexte du quartier environnant en ce qui concerne la densité, la forme bâtie, la hauteur et la volumétrie	Le niveau de compatibilité a été évalué pour savoir s'il était élevé, moyen ou faible. Le niveau de compatibilité était faible si la propriété ne se prêtait pas à des travaux d'aménagement adaptés au contexte. Le niveau de compatibilité était moyen si les travaux d'aménagement étaient assez bien adaptés au contexte, et il était élevé dans les cas où il n'y avait pas de problèmes de compatibilité.	13 % (12 propriétés) étaient peu compatibles.

Hormis les critères notés ci-dessus, nous avons affiné encore la liste des propriétés potentielles en éliminant :

- les propriétés déjà consacrées à d'autres projets (cinq propriétés, soit 5 % de la liste initiale des propriétés);
- les propriétés dans lesquelles d'autres facteurs comme la configuration ou les caractéristiques du site (par exemple les terrains environnementalement protégés, l'absence d'infrastructures essentielles ou la configuration des lots) ne permettaient pas de viabiliser les travaux d'aménagement. Dans la liste initiale, 22 % (20 propriétés) comportaient d'autres facteurs qui nous ont obligés à les éliminer dans cette étude.

- Il faut aussi noter que la liste initiale des options comportait des propriétés de plus de 0,12 hectare (0,3 acre). En mettant au point les impératifs du projet, nous avons porté à 0,30 hectare (0,75 acre) la taille minimum des propriétés, et 36 % des propriétés (soit 33) ne répondaient pas à l'obligation mise au point pour la superficie minimum des lots.

Phase 3

Dans la phase 2, l'examen, l'évaluation et l'élimination des propriétés ont permis de constater que trois propriétés étaient les plus viables. Le tableau ci-après fait la synthèse des trois propriétés les plus viables.

N°	Propriété	Statut/justification de l'inclusion ou de l'élimination
1a	1671, boulevard St-Laurent (Quartier 18)	Considéré comme l'un des trois sites de prédilection. La propriété du boulevard St-Laurent est proche d'établissements de l'industrie légère et donne sur deux grandes artères.
1b	1661, boulevard St-Laurent (Quartier 18)	À considérer en même temps que la propriété du 1671, boulevard St-Laurent.
2	1005 et 1045, chemin Greenbank (Quartier 24)	Considéré comme l'un des trois sites de prédilection. La propriété du chemin Greenbank est cernée par le Transitway, la voie ferrée et une artère de quatre voies. Il s'agit d'un site idéal pour l'aménagement d'une structure temporaire, puisque ce site ne peut pas être réaménagé à long terme, en raison des plans établis pour une cour d'entretien du TLR sur certaines parties du site.
3	2060, promenade Lanthier (Quartier 19)	Considéré comme l'un des trois sites de prédilection. La propriété de la promenade Lanthier est cernée par un magasin Loblaws et une sous-station hydroélectrique. Le secteur situé à l'ouest est en cours d'aménagement, et les aménagements seront reliés par l'entremise d'un prolongement de la promenade Vanguard.

Après avoir recensé les trois premiers sites, nous avons poursuivi notre examen préalable afin d'en confirmer la viabilité, notamment en faisant appel au processus standard de diffusion interne et de diffusion auprès des entreprises de services publics conformément à la Politique sur l'aliénation des biens immobiliers, et nous avons constaté qu'il fallait retrancher de la liste, comme nous l'expliquons ci-après le 2060, promenade Lanthier, ainsi que les établissements des adresses 1671 et 1661, boulevard St-Laurent.

2060, promenade Lanthier

Le site du 2060, promenade Lanthier est attenant au prolongement projeté de la promenade Vanguard, qui n'est pas encore achevé. On a constaté que la construction d'une structure semi-permanente sur le site aura pour effet de repousser la construction de la route et aura un impact sur les travaux d'aménagement résidentiel planifiés à l'ouest et au sud du 2060, promenade Lanthier. C'est pourquoi nous avons retranché ce site dans notre étude pour l'aménagement du centre d'accueil des nouveaux arrivants parce qu'il empêchera de prolonger comme prévu la promenade Vanguard. L'élimination d'une partie de la propriété permettra de partager les coûts de la construction de la route, qui pourrait servir environ 4 500 nouveaux logements sur les 10 prochaines années.

1671 et 1661, boulevard St-Laurent

Après l'analyse complémentaire des sites du 1671 et du 1661, boulevard St-Laurent, nous avons relevé différents problèmes qui ont un impact sur la viabilité du site pour l'aménagement du centre d'accueil des nouveaux arrivants. En raison de la configuration des lots, le personnel de l'ingénierie a fait savoir qu'il sera difficile de viabiliser ce site. En outre, ces parcelles sont raccordées à la prise d'un réseau d'égouts sanitaires qui éprouve des difficultés de capacité et qui est associé aux inondations qui se sont produites dans ce secteur. Enfin, la parcelle du 1661, boulevard St-Laurent porte la désignation de zone industrielle et logistique (IL) dans le Plan officiel. L'objectif de cette désignation consiste à protéger et à préserver ces terrains pour les vocations industrielles qui ne peuvent généralement pas rivaliser avec les loyers des autres établissements dans les sites portant la désignation de carrefour, de couloir ou de quartier, qui ont des impacts négatifs potentiels sur les aménagements sensibles et attenants et qui obligent à regrouper des établissements comparables qui se trouvent dans les zones portant la désignation IL. Les terrains portant cette désignation sont considérés comme des pôles d'emploi dans la Déclaration de principes provinciale. S'il fallait aménager seulement le 1661, boulevard St-Laurent, un passage devrait être assuré sur le site du 1671, boulevard St-Laurent pour rejoindre le chemin Innes, ce qui aurait des impacts potentiels sur l'aménageabilité du terrain industriel voisin.

Phase 4

Suivant la réunion tenue en juillet par le Conseil municipal et dans la foulée des processus d'évaluation des sites exposés ci-dessus et de l'élimination de tous les sites sauf un, il a fallu recenser d'autres sites pour étude et examen. Les mesures suivantes ont été adoptées pour recenser d'autres propriétés à étudier :

- En collaboration avec les Services de transport en commun, nous avons recensé trois sites de parc relais d'OC Transpo.

- Dans les démarches que nous avons faites auprès du gouvernement fédéral et de la Commission de la capitale nationale (CCN), on nous a remis une liste des propriétés de la CCN pour examen. En collaboration avec la CCN, nous avons recensé un site, qui constitue une option viable pour un centre d'accueil des nouveaux arrivants.
- Le personnel s'est mis en rapport avec l'Ottawa-Carleton District School Board (OCDSB), qui a recensé de nombreux sites, dont aucun n'a été jugé viable à court terme.
- Nous avons aussi recensé un site municipal inoccupé supplémentaire, qui ne respectait toutefois pas les critères de sélection de la phase 2 exposés ci-dessus.

Parmi les sites recensés dans la phase 4 du processus de sélection des sites, quatre ont été priorisés d'après les critères ci-après. Ces critères représentent une analyse fouillée des considérations opérationnelles. Quatre des cinq sites listés dans le tableau ci-après ont mérité la même note totale; dans ces cas, on a priorisé ces propriétés d'abord d'après les notes pour les transports en commun, puis selon la piétonnabilité, et enfin d'après l'Indice de l'équité des quartiers.

- **Proximité des transports en commun** : Quatre points pour les sites situés à moins de 10 minutes à pied d'une station du train léger sur rail (TLR); trois points pour les sites situés à moins de 10 minutes à pied d'une station de transport en commun rapide par autobus (TRA) ou du Transitway; deux points pour les sites situés à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt d'autobus qui n'est pas une station du TLR ni du TRA.
- **Piétonnabilité dans l'accès aux commodités des quartiers** : Trois points pour les commodités situées à moins de 10 minutes à pied d'une épicerie ou d'un magasin général; deux points pour les commodités situées à moins de 10 à 20 minutes à pied d'une épicerie ou d'un magasin général; un point pour les commodités situées à moins de 20 à 30 minutes à pied d'une épicerie ou d'un magasin général.
- **Indice de l'équité des quartiers** (outil permettant d'évaluer et de comparer les inégalités au niveau des quartiers en fonction des facteurs qui ont un impact sur le bien-être, en anglais seulement) : Deux points pour les quartiers verts foncés (sans souci d'équité); un point pour les quartiers vert pâle (souci d'équité symbolique); zéro point pour les quartiers jaunes ou rouges (soucis d'équité possibles et aigus).

Le lecteur trouvera dans l'appendice A de l'information sur les autres sites recensés durant cette phase, mais éliminés dans l'étude. Outre les quatre sites priorisés d'après les critères

notés ci-dessus, la parcelle du 1005 et du 1045, chemin Greenbank (évaluée dans la phase 3) demeure parmi les cinq premiers sites à privilégier. Il est important de noter que les cinq sites retenus dans la liste écourtée pour le centre d'accueil des nouveaux arrivants ne sont pas disponibles indéfiniment. La Ville n'est pas en mesure, au moment d'écrire ces lignes, de céder ces propriétés, qui ne se prêtent donc pas du tout aux différents types d'aménagement de logements permanents pour l'instant. Le personnel évaluera les besoins en structures semi-permanentes dans cinq ans afin de savoir si elles sont toujours nécessaires pour assurer l'aménagement de refuges supplémentaires ou pour savoir si on peut les convertir à d'autres vocations municipales ou les retrancher d'emblée des sites.

N°	Propriété	Statut/justification de l'inclusion ou de l'élimination
1	40, voie Hearst (partie du parc relais Eagleson, quartier 23)	Ce site est situé à l'ouest du chemin Eagleson et de la station Eagleson du TRA. Il se trouve à moins de 5 km d'une station projetée de l'Étape 2 du TLR. Il sert aujourd'hui de parc de stationnement de débordement pour le parc relais Eagleson. Les commodités du quartier, dont une épicerie, se trouvent à moins de 15 minutes à pied du site. On considère qu'il s'agit de l'un des cinq premiers sites à privilégier.
2	3311, avenue Woodroffe (partie du parc relais de Nepean Woods, quartier 24)	Ce site est une partie inoccupée du parc relais de Nepean Woods cerné par l'avenue Woodroffe, le Transitway et la promenade Crestway. Il est proche d'une station du TRA, est situé à moins de 5 km environ de la station Limebank du TLR et se trouve non loin à pied des commodités du quartier, dont une pharmacie et une épicerie. On considère qu'il s'agit de l'un des cinq premiers sites à privilégier.

N°	Propriété	Statut/justification de l'inclusion ou de l'élimination
3	160, avenue Lees (quartier 17)	<p>Cette parcelle de terrain inoccupée est située au sud-est de la station Lees du TLR. Elle est réservée depuis des années pour le couloir Alta Vista projeté et décrit dans le Plan directeur des transports de la Ville. D'après les plans de l'étude fonctionnelle préliminaires du couloir, la partie est du site restera non grevée par le couloir projeté et est appelée à faire l'objet de travaux d'aménagement résidentiels. D'un point de vue opérationnel, ce site est idéal pour un centre d'accueil des nouveaux arrivants en raison de la proximité de la station du TLR. On considère qu'il s'agit de l'un des cinq premiers sites à privilégier.</p>
4	1645, avenue Woodroffe (CCN, quartier 9)	<p>Ce site est une partie de la parcelle qui appartient au CCN au 1645, avenue Woodroffe; la Ville a déjà un bail sur cette parcelle pour un terrain de football sous-utilisé. Le Sportsplex de Nepean et l'établissement de formation de l'OCDSB sont également aménagés sur ce site. Même si son niveau de piétonnabilité est assez faible, le site donne accès aux transports en commun rapides par autobus sur l'avenue Woodroffe et se trouve à moins de 5 km de la station du TLR projetée dans l'Étape 2. D'un point de vue opérationnel, la coinstallation du Sportsplex de Nepean sur ce site permettra d'aménager un espace de programmation supplémentaire pour le centre d'accueil des nouveaux arrivants. On considère qu'il s'agit de l'un des cinq premiers sites à privilégier.</p>
5	1005 et 1045, chemin Greenbank (quartier 24)	<p>Reporté de la phase 3. On considère qu'il s'agit de l'un des cinq premiers sites à privilégier.</p>

Phase 5 : Analyse et avant-projet d'aménagement des sites

La Ville a fait appel à Stantec Consulting Ltd. (Stantec) pour mener un examen technique indépendant des cinq sites envisagés afin d'éclairer la sélection des sites d'après leur viabilité technique et leur fonctionnalité. Le périmètre des travaux réalisés par Stantec s'étendait à l'évaluation préliminaire de la viabilisation, à l'avant-projet du plan

d'implantation, à la viabilisation et au nivellement fonctionnels, à l'examen de la planification des questions géotechniques et des transports, ainsi qu'à l'opinion civile du coût probable des options des sites.

Stantec a procédé à une évaluation préliminaire de chaque site, dont un examen environnemental d'après les rapports environnementaux et géotechniques disponibles. Dans le cadre de ce processus, Stantec a recommandé au personnel de la Ville de ne pas mener l'examen complémentaire du 160, avenue Lees en raison des vives inquiétudes environnementales exprimées. Il faudrait mieux évaluer l'état des sites, expertiser les risques ou adopter des mesures de gestion des risques pour mieux étayer l'étude de ce site, ce qui n'est pas viable en raison des délais associés à l'aménagement du centre d'accueil des nouveaux arrivants.

L'évaluation préliminaire des quatre autres sites a permis de constater qu'il n'y a pas d'inquiétudes environnementales associées au 1645 et au 3311, avenue Woodroffe. Pour les sites du 40, voie Hearst ainsi que du 1005 et du 1045, chemin Greenbank, il faut établir les relevés de l'état des lieux en vertu du *Règlement de l'Ontario 153/04* parce que la vocation foncière communautaire actuelle (40, voie Hearst) et antérieure (1045 et 1005, chemin Greenbank) a été remplacée par une vocation foncière plus sensible (aménagements résidentiels).

D'après l'analyse et le plan d'avant-projet de Stantec et selon l'évaluation du personnel dans les phases 2 à 4 du processus de sélection des sites, le lecteur trouvera ci-après les deux sites de prédilection jugés les plus viables :

Site 1 : 1645, avenue Woodroffe (parcelle appartenant à la CCN)

Le site du 1645, avenue Woodroffe constitue une partie du Sportsplex de Nepean situé à l'angle de l'avenue Woodroffe et du chemin West Hunt Club. La partie du site à aménager est cernée par le Centre d'éducation Confédération de l'Ottawa-Carleton District School Board (OCDSB) à l'ouest, par le chemin West Hunt Club au nord, par une zone boisée à l'est et par le Sportsplex de Nepean au sud. Cette parcelle appartient actuellement à la CCN.

Selon l'évaluation technique du site menée par Stantec, il n'y a pas de problèmes majeurs d'ingénierie, d'environnement, de transport ou de planification sur ce site. On a jugé que le site se prête à la construction d'un centre d'accueil des nouveaux arrivants. Hormis l'analyse technique du site, Stantec a aussi déposé une opinion, avant la construction, des coûts probables des travaux d'ingénierie du site. Une estimation du type D pour le 1645, avenue Woodroffe indique que les coûts totalisent 3,5 millions de dollars, dont une provision pour éventualités de 25 % conformément aux exigences de la Ville pour les estimations du type D.

Considérations relatives à l'ingénierie

D'après une analyse des réseaux d'égouts et d'aqueduc disponibles pour la viabilisation du site, il n'y a pas de contrainte liées aux réseaux d'égouts en aval pour l'égout public, et l'approvisionnement en eau est suffisant dans la conduite d'eau principale du site. Il faut procéder à l'analyse complémentaire de la capacité du réseau d'égouts sanitaires privés; on n'a toutefois pas indiqué qu'il s'agissait d'un problème majeur. On n'a pas constaté non plus de problèmes dans la gestion des eaux pluviales du site, et l'analyse géotechnique préliminaire a permis de constater que les sols sous-jacents se prêtent aux travaux d'aménagement.

Considérations environnementales

L'analyse réalisée par Stantec n'a pas permis de constater de problèmes environnementaux majeurs sur le site.

Considérations relatives au transport

L'accès au site sera assuré à partir des moyens d'accès existants sur l'avenue Woodroffe. Les trottoirs assurent la liaison entre le site et le sentier polyvalent existant qui le traverse, ainsi que le chemin West Hunt Club et l'avenue Woodroffe. Les services de transport en commun rapide par autobus sont assurés sur l'avenue Woodroffe à l'entrée menant au site. Des infrastructures cyclables sont aménagées sur les lieux et assurent la liaison avec les bandes cyclables de l'avenue Woodroffe et du chemin West Hunt Club et les sentiers polyvalents existants du secteur.

Considérations relatives à la planification

Le site appartient aujourd'hui à la zone RI4 (Zone d'institutions rurales), dans la sous-zone 4. Dans la zone RI4, les refuges constituent un aménagement autorisé. Puisque le site appartient à la CCN, le projet d'aménagement est soumis au processus d'approbation fédérale d'utilisation du sol, de design et de transaction (AFUSDTI).

Considérations opérationnelles

Ce site est doté d'un service d'autobus fréquent sur l'avenue Woodroffe; le circuit d'autobus rejoint le Transitway en face du site. Le site est stratégiquement situé à moins de 3 kilomètres du Centre des Services sociaux et d'emploi de la Ville (bureau ouest), et des magasins généraux sont installés dans le rayon de marche obligatoire selon les critères d'évaluation évoqués auparavant dans cette note de service.

La vaste superficie du site apportera de la souplesse dans la phase de la conception affinée du projet, pour veiller à répondre à tous les besoins opérationnels dans des configurations idéales et pour prévoir des espaces supplémentaires pour les commodités en plein air destinées aux clients. Le coaménagement du site avec d'autres infrastructures communautaires offre aussi l'occasion de réaliser des synergies dans la programmation et

est idéal pour la conversion éventuelle de la structure, si elle n'est plus nécessaire, ce qui permettra d'assurer des fonctions communautaires ou récréatives.

On considère que la structure proposée est compatible avec la densité, la forme bâtie, la hauteur et la volumétrie des environs.

Site 2 : 40, voie Hearst (partie du parc relais Eagleson)

Le site du 40, voie Hearst est situé du côté ouest du terrain du parc relais Eagleson, dans Kanata. Ce site est cerné au sud par la voie Hearst, à l'ouest par une esplanade commerciale, au nord par la bretelle de sortie de l'autoroute 417, ainsi qu'à l'est par le chemin Eagleson et le reste du parc relais Eagleson.

L'évaluation technique du site indique qu'il n'y a pas de problèmes majeurs du point de vue de l'ingénierie, de l'environnement, du transport ou de la planification sur le site. On a jugé que le site se prête à la construction d'un centre d'accueil des nouveaux arrivants. Hormis l'analyse technique du site, Stantec a aussi déposé une opinion, avant les travaux de construction, sur les coûts probables des travaux d'ingénierie du site. Une estimation du type D pour le 40, voie Hearst indique que les coûts totalisent 1,9 million de dollars, dont une provision pour éventualités de 25 % conformément aux exigences de la Ville pour les estimations du type D.

Considérations relatives à l'ingénierie

D'après une analyse des réseaux d'égouts et d'aqueduc disponibles pour la viabilisation du site, il n'y a pas de contrainte liée aux réseaux d'égouts et l'approvisionnement en eau municipal est suffisant pour viabiliser la structure proposée. On n'a pas relevé de problèmes de gestion des eaux pluviales, puisque la surface du site est aujourd'hui essentiellement imperméable, de sorte qu'il y aura peu de changements dans l'état du site avant et après les travaux d'aménagement. Une expertise géotechnique préliminaire a permis de constater que les sols sous-jacents se prêtent aux travaux d'aménagement proposés.

Considérations environnementales

L'analyse réalisée par Stantec n'a pas permis de constater de problèmes environnementaux majeurs sur le site. Il se peut qu'on doive établir le relevé de l'état du site pour le projet d'aménagement proposé.

Considérations relatives au transport

On propose d'aménager des voies d'accès automobiles menant au site en passant par une nouvelle voie d'accès au départ de la voie Hearst et des voies d'accès existantes menant au parc relais. On peut aménager les voies d'accès piétonnables menant au site en passant par la voie Hearst et le chemin Eagleson. Il existe une liaison piétonnable, qui sera préservée, entre le site et la station de transport en commun Eagleson. Bien qu'il n'y ait pas

d'infrastructures cyclables spécifiques sur le site ni le long du chemin Eagleson, il y a un accotement asphalté le long de la voie Hearst et un sentier le long du chemin Katimavik, qui mène à la voie Hearst. Le terrain du parc relais du côté ouest du chemin Eagleson n'est pas encore utilisé intégralement, depuis plusieurs années, par la clientèle des transports en commun, ce qui en fait un site viable pour la structure temporaire. En tenant compte des espaces restants dans ce lot, ainsi que de tous les espaces du lot principal du côté est du chemin Eagleson, OC Transpo dispose d'une vaste superficie pour accueillir plus de clients. Les clients auront toujours accès au lot du côté ouest et au service d'autobus fréquent assuré entre le chemin Eagleson et la liaison de l'O-Train à la station Tunney's Pasture.

Considérations relatives à la planification

Le site appartient actuellement à la zone IL1[1438] (Zone d'industrie légère), dans la sous-zone 1, sous réserve de l'exception urbaine 1438. On peut concevoir le projet d'aménagement proposé afin de respecter les normes de rendement existantes dans la zone IL1. Or, la zone existante du site ne prévoit pas que la construction d'un « refuge » est un aménagement autorisé; il faut donc rezoner le site pour sa nouvelle vocation. D'autres mises au point apportées à la conception peuvent avoir une incidence sur la conformité aux normes de rendement applicables, ce qui serait étudié dans le cadre de la demande de rezonage. La sous-section 4.2 du Plan officiel de la Ville comprend une politique qui confirme que les refuges d'urgence et les refuges transitionnels sont des éléments essentiels du continuum du logement, et dans le cadre du *Règlement de zonage*, les refuges d'urgence et les refuges transitionnels sont autorisés pour toutes les désignations urbaines et dans toutes les zones urbaines. La nouvelle version complète du *Règlement de zonage* de la Ville prévoira des dispositions qui cadrent avec cette politique du Plan officiel. Le rezonage de ce projet d'aménagement permettra de faire concorder le zonage du site avec cette politique du Plan officiel.

Considérations opérationnelles

Ce site donne accès aux transports en commun rapides par autobus et se trouve non loin à pied des commodités collectives comme les épiceries. Ces impératifs opérationnels clés assurent l'appoint des programmes d'aide à fournir aux clients sur le site. On juge que la structure proposée est compatible avec la densité, la forme bâtie, la hauteur et la volumétrie des environs.

ANALYSE DES MÉTHODES DE CONSTRUCTION

Les Services du logement et de la lutte contre l'itinérance et la Direction du développement et des initiatives en immobilier ont exploré activement les possibilités offertes sur le marché privé pour des établissements que l'on pourrait acheter ou louer à long terme afin de répondre aux besoins actuels du système et ont constaté que les options disponibles ne seront pas suffisantes pour répondre à la demande dans les délais nécessaires. La Ville et

ses partenaires sont en train de convertir un immeuble de bureaux en établissement de logements de transition au 230, rue Queen, et la Ville a acheté un ancien couvent au 1754, boulevard St-Joseph afin d'aménager des logements de transition pour les nouveaux arrivants.

Le concept de l'utilisation d'une structure semi-permanente pour la constituante des centres d'accueil du Système d'accueil des nouveaux arrivants a d'abord été présenté dans la [Stratégie intégrée de transition au logement](#), approuvée par le Conseil municipal en juillet 2023. En outre, le 22 novembre 2023, le Conseil municipal a approuvé la motion déposée par le Groupe de travail sur la crise des refuges d'urgence demandant au personnel « de poursuivre activement l'option d'une structure Sprung ou autre installation semi-permanente ». Il faut adopter une solution immédiate pour établir un centre d'accueil et veiller à ce qu'il soit opérationnel le plus tôt possible en 2025.

Au début de 2024, pour donner suite à la directive donnée par le Conseil municipal au personnel en lui demandant de se pencher sur l'aménagement d'un établissement semi-permanent, le personnel a procédé à l'évaluation des mécanismes de construction rapide, dont les unités mobiles de santé fédérales, les dortoirs individuels, les structures à membrane tendue (par exemple les structures Sprung) et les complexes modulaires (comparables aux classes mobiles). Cette analyse a permis de constater que les structures à membrane tendue constituent la meilleure option pour répondre aux impératifs du projet. Les coûts initiaux du projet calculés par le personnel devaient être comparables à ceux des autres méthodes de construction rapide, alors que les coûts de l'entretien permanent et du cycle de la durée utile devaient être moindres. En outre, l'utilisation d'une structure à membrane tendue nous permettra de respecter les délais du projet, puisqu'il a été démontré qu'elle permet de respecter les délais de construction les plus courts. Cette information est exposée dans la [Note de service au Conseil](#) en date du 9 juillet 2024.

En août 2024, nous avons fait appel à Colliers Maîtres de projets pour mener une analyse complémentaire permettant de comparer les structures à membrane tendue (soit les structures à tissu tendu) à la construction en bois massif (soit essentiellement la méthodologie utilisée dans l'élément 5), à la construction modulaire et à la construction traditionnelle afin de connaître les différences dans les délais de réalisation et les coûts de construction. L'analyse faite par Colliers indique que les structures à membrane tendue représentent toujours le mécanisme de construction privilégié, compte tenu des délais, des coûts, des exigences de la programmation et de l'adaptabilité projetées puisque les besoins en services évoluent ou dans l'éventualité où l'on constate qu'on peut déplacer la structure ou la convertir à une vocation municipale différente.

Les structures en bois massif et les structures à membrane tendue

La comparaison entre les structures à membrane tendue et la construction en bois massif a permis de constater que les structures à membrane tendue coûtent 30 \$ le pied carré de moins que les structures en bois massif, ce qui équivaldrait à 900 000 \$ pour un bâtiment de 30 000 pieds carrés (2 787 mètres carrés), soit à peu près la superficie des structures nécessaires d'après les exigences de la programmation. En outre, on peut construire les structures à membrane tendue dans un délai de 12 mois, contre 18 mois pour les bâtiments en bois massif. L'adaptabilité projetée des structures est une autre considération importante. On peut démonter les structures à membrane tendue, les reconfigurer et les convertir, ou les réinstaller sur un autre site, alors qu'on ne peut généralement pas concevoir et construire les bâtiments en bois massif pour les démonter et les réinstaller ailleurs. On a construit en deux mois une structure à membrane tendue sur le campus de l'Hôpital Civic d'Ottawa pour permettre d'aménager une unité de soins d'urgence et de transition, ce qui démontre la rapidité de ce mécanisme de construction. Le rapport indique qu'il n'y a pas, à Ottawa, d'exemples de projets de bois massif réalisés par Element5.

La construction modulaire et les structures à membrane tendue

La comparaison entre les structures à membrane tendue et la construction modulaire a permis de constater que les structures à membrane tendue coûtent entre 15 \$ et 145 \$ le pied carré de moins que la construction modulaire, selon le type de construction modulaire auquel on fait appel. Le rapport de Colliers comprend une analyse des deux types de construction modulaire : un ensemble de panneaux précontraints et de montants en acier robuste et un ensemble d'acier de charpente et de construction modulaire en acier formé à froid avec un socle de béton. Les délais dont fait état le rapport de Colliers pour les structures à membrane tendue et les mécanismes de construction modulaires sont de l'ordre de 12 mois; or, selon l'expérience locale dans la construction modulaire, un délai de construction de 12 mois est irréaliste. Il a fallu deux ans pour réaliser un projet de construction modulaire local au 399-401, rue Bell Sud. On peut facilement reconfigurer, dans l'avenir, l'aménagement intérieur des structures à membrane tendue. Il faut déterminer d'avance la configuration de l'aménagement intérieur des bâtiments modulaires, puisque le plan d'implantation intérieur dépend de la taille des modules, à moins de faire appel à un ensemble de méthodes de construction traditionnelle et modulaire, ce qui aurait pour effet d'augmenter les délais de réalisation des projets. On peut démonter les deux types de structures et les réinstaller ailleurs; il faudrait toutefois en tenir compte pendant la conception des bâtiments modulaires.

Compte tenu des constats de cette étude et de l'analyse faite auparavant, la structure à membrane tendue est toujours le mécanisme de construction recommandé pour répondre aux besoins opérationnels dans le respect des délais et des budgets des projets.

PROCHAINES ÉTAPES

Conformément aux constats exposés dans cette note de service, le personnel de la Ville procédera à l'aménagement de structures à membrane tendue d'abord au 1645, avenue Woodroffe, puis au 40, voie Hearst, en commençant par un site et en enchaînant avec l'autre, au besoin.

Afin de finaliser le projet des centres d'accueil des nouveaux arrivants, le personnel de la Ville devra :

- avancer l'examen des demandes de planification obligatoires et se concerter avec la CCN afin de se faire délivrer les approbations nécessaires pour le 1645, avenue Woodroffe.
- Le personnel s'attend à ce qu'un rapport de zonage pour le 40, voie Hearst soit déposé auprès du Comité de la planification et du logement et du Conseil municipal en janvier 2025.
- Les demandes de réglementation du plan d'implantation des deux sites seront déposées au début de 2025.
- La notification et la consultation de la collectivité feront partie du processus de traitement des demandes de planification afin de solliciter les commentaires sur l'aménagement des sites. Ce processus de consultation ne tient pas compte des utilisateurs finaux ni du type d'ouvrage consacré à l'aménagement proposé.
- Le personnel prévoit que les demandes de permis de construire des structures seront soumises d'ici la fin du premier trimestre de 2025.
- Il faut mener à bien l'appel d'offres pour attribuer un contrat de conception-construction.

Le personnel de la Ville se concertera avec les conseillers municipaux pour les sites recensés dans le présent document afin de leur donner plus d'information sur ce projet et d'appuyer la consultation publique que souhaiterait mener le conseiller du quartier.

Lorsqu'on aura envoyé cette note de service et confirmé les sites définitifs et les mécanismes de construction finaux, le personnel demandera à IRCC, pour le Système d'accueil des nouveaux arrivants, une lettre d'engagement formalisée pour le financement.

Compte tenu des délais actuellement connus pour l'ensemble de ce projet, nous visons à mettre en service, au quatrième trimestre de 2025 au besoin, les centres d'accueil des nouveaux arrivants. Nous continuons de nous consacrer aux autres éléments recensés du Système d'accueil des nouveaux arrivants, dont la transition de la clientèle des adultes vivant seuls avec le YMCA, l'opérationnalisation du 1754, boulevard St-Joseph comme

établissement de logements de transition et l'acquisition de 20 habitations éparpillées sur le territoire de la ville et à convertir en logements de transition.

Cordialement,

Clara Freire

Directrice générale

Direction générale des services sociaux et communautaires

c. c. Wendy Stephanson, directrice municipale

Équipe de la haute direction

Équipe de dirigeants de la Direction générale des services sociaux et communautaires