

**Council Member Inquiry Form**  
**Demande de renseignement d'un membre du Conseil**

**Subject: Transit-oriented Affordable Housing**

**Objet : Logements abordables axés sur le transport en commun**

**Submitted at:** City Council

**Présenté au:** Conseil municipal

**From/Exp.:**

**Date:** January 31, 2018

**File/Dossier :**

Councillor/Conseiller :

**Date:** le 31 janvier 2018

OCC 01-18

J. Leiper

**To/Destinataire:**

General Manager, Planning Infrastructure and Economic Development

General Manager, Community and Social Services

General Manager, Transportation Services

General Manager, Corporate Services

General Manager, Recreation, Facility and Cultural Services

**Inquiry:**

**Would staff please provide a reply to that following, addressing the replies to the relevant committees respectively, preferably by April 2018.**

**1) Aside from new inclusionary zoning tools extended by the Province currently under discussion, what tools does the City have to direct that housing in private-market developments in the vicinity of rapid transit be affordable?**

**2) By what mechanism could the City direct that City-owned facilities, when built or re-developed, include co-located not-for-profit rental housing?**

**3) What existing City facilities being renovated, repaired, or redeveloped, and what City facilities being newly built in the next 10 years could accommodate the co-location of non-profit rental housing assuming the appropriate capital funding is available?**

**4) Would staff provide a map of City-owned lands and facilities (including lands and facilities owned by Ottawa Community Housing, and OC Transpo) within 1.5-kms of current and future Light Rail Transit (LRT) and Bus Rapid Transit (BRT) Stations?**

**5) What are the City's current urban planning strategies to ensure urban**

**displacement (of low income people) does not occur around rapid transit stations and what planning tools does it have in its toolbox to minimize this displacement as we are already seeing property values rise around the rapid transit stations (including BRT, and LRT stations)?**

**6) What opportunities exist and by what mechanism could the co-location of not-for-profit rental housing be incorporated into the lands acquired by the City as part of the construction of the various phases of light rail?**

**7) What staff are currently available, and is there a requirement for more staff to address a comprehensive strategy of planning for not-for-profit rental housing in conjunction with rapid transit expansion, including a replacement for the now-vacant Senior Housing Planning Planner?**

**8) Within the City's multiple departments, what would be the roles and responsibilities among, for example, corporate real estate, social services and planning in creating and implementing a hypothetical Council policy of transit-oriented affordable housing, including when developing land owned by the City and acquired for the purpose of constructing LRT, lifecycle renewal and new construction of City facilities in proximity to transit, and encouraging affordable housing in private market developments close to transit? Would responsibility for that be shared, or is it possible to identify a lead department?**

**Demande de renseignement:**

**Le personnel pourrait-il formuler des réponses aux questions suivantes et les envoyer aux comités correspondants, de préférence d'ici avril 2018?**

**1) Outre les nouvelles mesures de zonage d'inclusion actuellement proposées par le gouvernement provincial, de quels outils dispose la Ville pour promouvoir les logements abordables dans les aménagements du marché privé à proximité des stations de transport en commun rapide?**

**2) Quels mécanismes la Ville pourrait-elle utiliser pour exiger que tout projet de construction ou de réaménagement d'une installation municipale comprenne des logements locatifs sans but lucratif?**

**3) Quelles installations de la Ville en cours de rénovation, de réparation ou de réaménagement et quelles installations devant être construites dans les 10 prochaines années pourraient comprendre des logements locatifs sans but lucratif, en supposant que le financement des immobilisations soit suffisant?**

- 4) Le personnel pourrait-il produire une carte des terrains et des installations de la Ville (y compris ceux de la Société de logement communautaire d'Ottawa et d'OC Transpo) situés dans un rayon de 1,5 kilomètre d'une station actuelle ou future de train léger ou de transport en commun rapide par autobus (TCRA)?**
- 5) Quelles stratégies d'aménagement urbain la Ville a-t-elle mises en place et de quels outils dispose-t-elle pour empêcher que les personnes à faible revenu soient poussées à sortir des secteurs entourant les stations de transport en commun rapide, la valeur des immeubles ayant déjà commencé à augmenter dans ces secteurs (stations de TCRA et de train léger)?**
- 6) Quelles sont les options et quels mécanismes pourrait-on utiliser pour inclure des logements locatifs sans but lucratif sur les terrains acquis par la Ville aux différentes étapes de construction de la ligne de train léger?**
- 7) Quels sont les effectifs disponibles et doit-on augmenter les effectifs afin de mettre en œuvre une stratégie globale pour l'aménagement de logements locatifs sans but lucratif en lien avec l'expansion du réseau de transport en commun rapide, et pour le remplacement du poste de planificateur principal du logement, maintenant vacant?**
- 8) Parmi les différentes directions générales de la Ville, quels seraient les rôles et les responsabilités des Services immobiliers, des Services sociaux et des Services de planification, par exemple, dans la conception et la mise en œuvre d'une éventuelle politique du Conseil concernant le logement abordable axé sur le transport en commun, notamment lors de l'aménagement des terrains municipaux pour la ligne de train léger, la construction et le renouvellement du cycle de vie des installations municipales près des stations transport en commun, et la promotion des logements abordables dans les aménagements du marché privé près des stations de transport en commun? Cette responsabilité serait-elle partagée ou pourrait-on nommer une direction générale responsable?**

**Response** (Date: 2018-May-07)

During the Council meeting on January 31<sup>st</sup>, Councilor Jeff Leiper introduced a council member inquiry under the subject heading of Transit-oriented Affordable Housing. This inquiry consisted of eight questions to the following Departments:

General Manager, Planning Infrastructure and Economic Development  
General Manager, Community and Social Services  
General Manager, Transportation Services  
General Manager, Corporate Services

## General Manager, Recreation, Facility and Cultural Services

Councilor Leiper requested a reply to the relevant committees respectively, preferably by April 2018. Below is a list of the eight questions with responses / comments from each Department.

Prior to providing responses, it is important to define “affordable housing” and the level of incentive and/or subsidy required to provide such affordability to individuals and households.

Affordable Housing at the City of Ottawa is targeted towards providing housing that is affordable to low and moderate income households. Low and moderate households are those whose annual gross household income is at or below a target income percentile defined in Official Plan or applicable housing programs. A household can range from 1 individual to large family units. The targets are split by tenure: 25% of all new rental housing is to be affordable up to the 30<sup>th</sup> income percentile; and, 25% of all new ownership housing is to be affordable to households up to the 40<sup>th</sup> income percentile. In 2016 the 30<sup>th</sup> income percentile was \$55,982, which could afford a monthly rent with utilities of \$1,400; and, the 40<sup>th</sup> income percentile was \$71,263, which could afford a house up to \$240,000.

For households living at the 20<sup>th</sup> income percentile at \$40,200, an affordable monthly rent with utilities is about \$1,000; and, for households living at the 10<sup>th</sup> income percentile at \$25,165, this drops to \$557.

Official Plan policy 2.5.2.2 encourages “the production of affordable housing in new residential development and redevelopment to meet an annual target of:

- a. 25% of all new rental housing is to be affordable to households up to the 30th income percentile; and
- b. 25% of all new ownership housing is to be affordable to households up to the 40th income percentile. [Amendment 10, August 25, 2004]”

However, while the City has a mandate to provide affordable housing, Section 2.5.2 of the Official Plan <https://ottawa.ca/en/city-hall/planning-and-development/official-plan-and-master-plans/official-plan/volume-1-official/section-2-strategic-directions#2-5-2-affordable-housing> states the following:

“The ability of the City to address housing issues in the Official Plan is limited to the land-use policy and regulatory tools under the *Planning Act*. Due to the diverse nature of the housing issue, many factors, which influence its delivery, are beyond the municipality’s authority under the *Planning Act*. In recognition of this, City Council approved an Affordable Housing Strategy, which goes beyond land-use matters in addressing the key issues of increasing the supply of affordable housing and maintaining and protecting the existing affordable housing stock. A cornerstone of the strategy is the Action Ottawa Housing Initiative. Through this initiative, housing developers are offered municipal

resources, such as surplus land, in exchange for providing long-term affordable housing.”

The Action Ottawa Housing program and the City’s 10 Year Housing and Homelessness Plan direct and support the City’s mandate of providing affordable housing. Through Action Ottawa and the Plan, the Community and Social Services Department (CSSD) allocates municipal, provincial and federal funding for affordable housing. The Action Ottawa Request for Proposal (RFP) process is open to both the not-for-profit and private sectors and one of the selection criteria is access to transit as part of the RFP process. Under the City’s Affordable Housing Land and Funding Policy (AHLFP) a portion of the net proceeds from the sale of surplus land are credited to a housing reserve fund to be used for the development of affordable housing elsewhere in the city.

To date, the majority of funds have been directed towards the development of new affordable housing with the not-for-profit housing sector as this sector has provided the City with the best value for money. Investments in affordable housing during this Term of Council includes more than \$78 million in capital funding to support the development of new affordable housing options. The affordability of these units includes:

- Below Market Rent (BMR) units: These are usually rented at or below 80% of the Average Market Rent (AMR) with AMR determined by the Canada Mortgage and Housing Corporation.
- Rent Geared to Income (RGI): Housing for households and individuals on the Centralized Waiting List (CWL) for social and affordable housing. These units may alternately be supported with rent supplements in the private rental housing sector.
- Housing Allowances: A portable housing benefit that is provided to qualifying individuals and households to help with housing affordability in the private rental housing market.
- Supportive Housing: Designed for people who require ongoing assistance and support. These units are affordable to individuals on *the Ontario Disability Support Program and Ontario Works*.

The City also makes lands available to the not-for-profit sector at a nominal cost (e.g., land for The Haven in Barrhaven was provided to Multi-Faith Housing Initiative for \$1). The City also supports the acquisition of strategic lands at major transit stations, such as Ottawa Community Housing Corporation’s (OCHC’s) recent acquisition of the future Gladstone Village lands. In addition, the City recognizes that where the City and OCHC have significant land holdings along some of the future light rail transit (LRT) corridors that we remain committed to ensuring that the redevelopment and intensification of these communities, as a result of LRT, will provide a greater mix and number of affordable housing units.

**1. Aside from new inclusionary zoning tools extended by the Province currently under discussion, what tools does the City have to direct that**

## **housing in private-market developments in the vicinity of rapid transit be affordable?**

Notwithstanding the implementation of Inclusionary Zoning, the *Planning Act* does not allow the City to require the development of affordable private market housing under typical planning applications such as Zoning By-law Amendment or Site Plan Control. The City can provide incentives that encourages the development of affordable private market rental housing some of which are described below:

The City provides **Capital Funding (Action Ottawa)** to eligible projects that create new affordable housing. This funding is available via a RFP process that is open to both the not-for-profit sector and private-market developers. Private developers who own land in the vicinity of rapid transit are eligible to apply for this funding.

The City of Ottawa has been awarded \$18.5 million in funding from the Province to create a **Development Charges Rebate Program**. Under this new program, the City could select to provide a partial or full rebate, available to new rental units located within a defined distance from rapid transit facilities.

The City has created **Community Improvement Plans (CIPs)** for certain areas of the city and the use of CIP's as an additional tool assist in the development of affordable housing is being explored by staff. For example, the St. Joseph Boulevard CIP ties greater tax increment grants to developments that provide affordable housing. The City could decide to create CIPs for defined areas around particular transit stations.

**Section 37** of the *Planning Act* allows the City to ask for benefits to construct, fund or improve facilities when a development requires a Zoning By-law amendment and falls within the development thresholds identified by the City. If a development falls within the thresholds, and if it is determined that affordable housing is the desired benefit for that particular area, the City can negotiate for Section 37 to be provided in the form of affordable units.

The City also collects a development charge (DC) for Affordable Housing. Within the urban area, the portion of the DC that goes to affordable housing is: \$219 for each single or semi unit, \$165 for each multiple/row unit, \$120 for each apartment of two bedrooms or more and \$89 for each one bedroom apartment. The money collected is used to support the development of affordable housing that includes the development of affordable housing in the vicinity of transit stations.

**2. By what mechanism could the City direct that City-owned facilities, when built or re-developed, include co-located not-for-profit rental housing?**

The City does consider co-locating not-for-profit housing with City owned facilities as well as facilities owned by other publicly funded and not for profit sectors on a case-by-case basis and does encourage leveraging of resources when appropriate. For example, a project co-locating seniors' affordable rental housing with a local community health centre is currently under construction at 900 Merivale Road. The City, through the Building Better Revitalized Neighbourhood (BBRN) initiative, is exploring options for eight acres of surplus land on 1770 Heatherington Road. This land is being evaluated for its potential as a site that would provide a mix of housing and community serving uses, including the potential for a co-located facility with the not-for-profit sector.

Co-location of city owned facilities and affordable housing is considered when affordable housing funding is available and co-location of such uses represents good value for money and meets the City's operational requirements. Each situation is unique and opportunities are considered on a case by case basis weighing funding sources for the affordable housing and city facility. However, it is important to note that co-location may not be financially viable in some circumstances without significant public investment in both the housing and City-owned facility. This would also reduce the financial resources needed to support the development of new not- for- profit affordable housing on existing and available vacant or underutilized lands owned and readily available by the sector and the City.

**3. What existing City facilities being renovated, repaired, or redeveloped, and what City facilities being newly built in the next 10 years could accommodate the co-location of non-profit rental housing assuming the appropriate capital funding is available?**

The redevelopment of public lands at Gladstone Village is expected to be a joint effort between OCHC and the City of Ottawa. The project will require substantial financial support.

Staff continue to identify lands suitable for future affordable housing needs; these lands must be well serviced and cost effective for both the City and the not-for-profit sector. As noted above, co-location is not always a cost effective or practical option and the not-for-profit housing sector has limited resources to participate in such projects without capital funding from the City or another level of government.

As the City continues to review the condition and renewal option of its assets, affordable housing on these will be taken into consideration.

**4. Would staff provide a map of City-owned lands and facilities (including lands and facilities owned by Ottawa Community Housing, and OC Transpo) within 1.5-kms of current and future Light Rail Transit (LRT) and Bus Rapid Transit (BRT) Stations?**

Appendix 1 provides a map indicating City-owned properties near major LRT/BRT transit stations.

**5. What are the City's current urban planning strategies to ensure urban displacement (of low income people) does not occur around rapid transit stations and what planning tools does it have in its toolbox to minimize this displacement as we are already seeing property values rise around the rapid transit stations (including BRT, and LRT stations)?**

It is anticipated that property values will continue to rise around rapid transit stations. As areas change, it can be difficult to ensure that existing residents are not displaced, particularly with respect to private lands and transactions occurring between private individuals.

To reduce the displacement of residents:

- A portion of surplus land held by the City will remain in City ownership and/or be transferred to a not-for-profit entity that will build and guarantee long-term, affordable housing.
- The City will continue to obtain surplus lands from the federal government, such as through the Surplus Real Federal Property for Homelessness Initiative (SRFPHI) for new affordable housing development.
- Redevelopment of existing social and affordable housing projects should ensure that there is no net loss of social and affordable housing units but rather ensure that the redevelopment results in a net increase in affordable units.
- Existing affordable rental units should remain affordable and ideally be held by not-for-profit entities when appropriate who will guarantee long-term affordability.

Additionally, the City will support the acquisition of land by the not-for-profit housing sector. Recently, the City has supported OCHC in the acquisition of land at Gladstone Village.

To achieve any of these goals, capital funding to support affordable housing development is required.

The City can also use the other tools mentioned above to support the development of a range of affordable housing around rapid transit stations. More opportunities will likely become available through the release of new programs via the National Housing Strategy with the federal government and provincial housing initiatives.



**6. What opportunities exist and by what mechanism could the co-location of not-for-profit rental housing be incorporated into the lands acquired by the City as part of the construction of the various phases of light rail?**

The City has worked with the not-for-profit housing providers to both secure and develop lands for affordable housing. Multi-Faith Housing Initiative (MHI) developed a 97-unit affordable housing community at Longfields Station, in Barrhaven, with financial and logistical support from the City. The City has also assisted OCHC in the purchase of land at Gladstone Village. Redevelopment of this land will include new, affordable housing and staff will continue to explore co-location opportunities as they become available. The City continues to consider proposals from the not-for-profit sector interested in co-locating with the City and other organizations.

In certain areas, the City owns land around transit stations. Housing Services will be developing a capital affordable housing strategy as part of the 2019 Ten Year Housing and Homelessness Plan mid-point review. This will help define which properties and geographic areas should be prioritized to address the City's affordable housing demands.

**7. What staff are currently available, and is there a requirement for more staff to address a comprehensive strategy of planning for not-for-profit rental housing in conjunction with rapid transit expansion, including a replacement for the now-vacant Senior Housing Planning Planner?**

The position of Senior Housing Planner does not exist in Planning Services, or with Economic-Development and Long-Range Planning (EDLRP). All available FTEs are currently utilized.

Currently staff in Housing Services, CSSD, Planning Services, EDLRP and in the Corporate Real Estate Office (CREO) work in partnership. Staff in EDLRP continue to review previous TOD plans and CDPs, and as they undertake new TOD plans and CDPs, staff from Affordable Housing Branch, CSSD and CREO are involved and integrated in their work to ensure that opportunities are considered.

**8. Within the City's multiple departments, what would be the roles and responsibilities among, for example, corporate real estate, social services and planning in creating and implementing a hypothetical Council policy of transit-oriented affordable housing, including when developing land owned by the City and acquired for the purpose of constructing LRT, lifecycle renewal and new construction of City facilities in proximity to transit, and encouraging affordable housing in private market developments close to**

**transit? Would responsibility for that be shared, or is it possible to identify a lead department?**

City owned land near transit stations falls under the Affordable Housing Land and Funding Policy which falls under the responsibility of Housing Services and the CREO. This policy states that the City will provide real property (land) and funding for affordable housing that achieves the vision and targets established in the Ten Year Housing and Homelessness Plan, the Official Plan and other Council-approved affordable housing initiatives. As noted above, under the AHLPF a portion of the net proceeds from the sale of surplus land are credited to a housing reserve fund to be used for the development of affordable housing elsewhere in the City.

**Purpose**The purpose of this policy is to ensure:

- That surplus City-owned land deemed appropriate for residential development is considered for the purpose of developing affordable housing;
- That Housing Services works in collaboration with CREO to provide real property resources throughout the City to increase the supply of affordable housing;
- That surplus land is made available equitably throughout the City for the purpose of affordable housing, in accordance with the Official Plan's strategy for building livable communities;
- That opportunities for affordable housing are made available in new communities, close to transit and in significant growth areas;
- That land designated for affordable housing is transferred in accordance with this policy and the Disposal of Real Property Policy to housing providers selected under the City's Action Ottawa RFP process; and
- That City departments work in a coordinated manner to achieve the affordable housing targets established by Council.

The City is currently exploring affordable housing options on surplus lands both inside and outside the greenbelt. When surplus lands that are suitable for residential and institutional development are sold, 25% of the net proceeds are provided to support the development of affordable housing elsewhere.

Attachment: Appendix 1 - Map

**Réponse** (Date: le 8 mai 2018)

Au cours de la réunion du Conseil du 31 janvier, le conseiller Jeff Leiper a présenté une demande de renseignements des membres du Conseil au sujet des logements abordables axés sur le transport en commun. Cette demande comportait huit questions adressées aux directions générales suivantes :

Directeur général, Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique;

Directrice générale, Direction générale des services sociaux et communautaires;  
Directeur général, Direction générale des transports;  
Directrice générale, Direction générale des services organisationnels;  
Directeur général, Direction générale des loisirs, de la culture et des installations.

Le conseiller Leiper a demandé la présentation d'une réponse aux comités pertinents respectifs, de préférence d'ici avril 2018. Vous trouverez ci-dessous la liste des huit questions accompagnées des réponses et commentaires de chaque direction générale.

Avant de fournir des réponses, il est important de définir ce que constitue le logement abordable et l'ampleur des incitatifs ou des subventions nécessaires pour permettre l'offre de tels logements aux personnes et aux ménages.

La notion de l'abordabilité du logement à la Ville d'Ottawa repose sur l'offre de logements abordables aux ménages à revenu faible et modeste. Ces ménages sont ceux dont le revenu brut annuel est égal ou inférieur à un percentile de revenu cible comme défini dans le Plan officiel ou les programmes de logement applicables. Un ménage peut compter une seule personne ou plusieurs membres d'une même famille. Les cibles sont divisées par mode d'occupation : 25 % de tous les nouveaux logements locatifs doivent être abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30<sup>e</sup> percentile; 25 % de tous les nouveaux logements de propriétaires-occupants doivent être abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 40<sup>e</sup> percentile. En 2016, le 30<sup>e</sup> percentile de revenu était de 55 982 \$, le ménage pouvant alors se permettre un loyer mensuel incluant les services publics de 1 400 \$; le 40<sup>e</sup> percentile de revenu était de 71 263 \$, le ménage pouvant alors se permettre d'acheter une maison d'un prix maximal de 240 000 \$.

Pour les ménages dont le revenu se situe au 20<sup>e</sup> percentile, soit 40 200 \$, un loyer mensuel abordable incluant les services publics se chiffre à environ 1 000 \$; pour les ménages dont le revenu se situe au 10<sup>e</sup> percentile, soit 25 165 \$, ce montant passe à 557 \$.

La politique 2.5.2.2 du Plan officiel encourage « la création de logements abordables dans les lotissements résidentiels nouveaux ou réaménagés de manière à ce que, chaque année :

- a. 25 % de tous les nouveaux logements locatifs soient abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 30<sup>e</sup> percentile,
- b. 25 % de tous les nouveaux logements de propriétaires-occupants soient abordables pour les ménages dont le revenu est égal ou inférieur au 40<sup>e</sup> percentile. [Modification n<sup>o</sup> 10, 25 août 2004] »

Cependant, bien que la Ville ait le mandat de fournir des logements abordables, l'article 2.5.2 du Plan officiel (<https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/urbanisme-et-amenagement/plans-officiel-et-directeurs/plan-officiel/volume-1-plan-5#2-5-2-logements-prix-abordable>) énonce ce qui suit :

« Les politiques d'utilisation du sol et les dispositions réglementaires de

la *Loi sur l'aménagement du territoire* limitent les moyens dont dispose la Ville pour régler les problèmes de logement dans le Plan officiel. Les multiples facettes de l'enjeu que constitue le logement et les nombreux facteurs qui influent sur la fourniture de logements font que la résolution du problème dépasse les pouvoirs accordés à la Ville par la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Compte tenu de cette situation, le Conseil municipal a donné son aval à la Stratégie du logement abordable qui examine la question dans une perspective plus large que le simple aménagement du territoire pour traiter des éléments clés liés à l'augmentation du nombre de logements abordables ainsi qu'au maintien et à la protection du parc existant de logements abordables. Un élément essentiel de la stratégie est l'initiative Action Ottawa, qui offre aux promoteurs immobiliers des ressources municipales, comme des terrains excédentaires, en échange de la fourniture de logements abordables à long terme. »

Le programme Action Ottawa et le Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance de la Ville orientent et appuient le mandat de la Ville relativement à l'offre de logements abordables. Par l'entremise d'Action Ottawa et du Plan, la Direction générale des services sociaux et communautaires alloue des fonds municipaux, provinciaux et fédéraux pour le logement abordable. Le processus de demande de propositions d'Action Ottawa est ouvert aux organismes sans but lucratif et au secteur privé, et l'un des critères de sélection établis dans le cadre de ce processus est l'accès au transport en commun. En vertu de la Politique sur les terrains et le financement pour les logements abordables de la Ville, une partie du produit net de la vente de terrains excédentaires doit être crédité à un fonds de réserve pour le logement qui sera utilisé pour l'aménagement de logements abordables ailleurs dans la ville.

La majorité des fonds ont été consacrés à la création de nouveaux logements abordables dans le secteur du logement sans but lucratif du fait que, jusqu'à présent, ce secteur est celui qui optimise au mieux les ressources de la Ville. Les investissements dans le logement abordable réalisés au cours du présent mandat du Conseil comprennent plus de 78 millions de dollars en fonds d'immobilisations pour soutenir l'offre de nouvelles options de logement abordable. Ces options comprennent les suivantes :

- Logements inférieurs aux prix courants : Ces logements sont habituellement loués à un loyer égal ou inférieur à 80 % du loyer moyen du marché, celui-ci étant déterminé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement.
- Loyer proportionné au revenu : Logement pour les personnes et les ménages inscrits sur la liste d'attente centralisée pour les logements sociaux et abordables. Ces logements peuvent également être financés par des suppléments au loyer dans le secteur locatif privé.
- Allocations de logement : Prestation de logement transférable qui est offerte aux personnes et aux ménages admissibles afin d'aider à rendre le logement abordable sur le marché locatif privé.

- Logement en milieu de soutien : Logement conçu pour les personnes qui ont besoin d'une aide et d'un soutien à long terme. Ces logements sont abordables pour les personnes qui participent au programme Ontario au travail et au Programme ontarien de soutien aux personnes handicapées.

La Ville met également des terrains à la disposition du secteur sans but lucratif à un coût nominal (p. ex. un terrain pour le projet The Haven dans la communauté de Barrhaven a été fourni à l'Initiative multiconfessionnelle sur l'habitation pour 1 \$). La Ville appuie également l'acquisition de terrains d'emplacement stratégique par rapport aux principales stations de transport en commun, comme la récente acquisition par la Société de logement communautaire d'Ottawa des futurs terrains du Village Gladstone. La Ville demeure également déterminée, lorsqu'elle est propriétaire avec la Société de logement communautaire d'Ottawa de biens-fonds importants dans des collectivités situées le long de certains des futurs couloirs du TLR, à faire en sorte que le réaménagement et la densification de ces collectivités se traduiront par une offre accrue et plus diversifiée de logements abordables une fois que le TLR aura été mis en service.

**1. Exception faite des nouveaux outils de zonage d'inclusion accordés par la province qui sont actuellement à l'étude, de quels outils la Ville dispose-t-elle pour assurer l'abordabilité des logements prévus dans les projets du secteur privé réalisés à proximité des installations de transport en commun rapide?**

Exception faite du zonage inclusif, la *Loi sur l'aménagement du territoire* ne permet pas à la Ville d'exiger la création de logements privés abordables dans le cadre de demandes d'aménagement habituelles, comme les demandes de modification de zonage ou de réglementation du plan d'implantation. La Ville peut offrir des incitatifs pour stimuler la création de logements locatifs abordables sur le marché privé, dont certains sont décrits ci-dessous.

La Ville fournit des **fonds d'immobilisations (Action Ottawa)** aux projets admissibles qui prévoient la création de nouveaux logements abordables. Ces fonds peuvent être obtenus par l'entremise d'un processus de demande de propositions ouvert à la fois au secteur sans but lucratif et aux promoteurs du marché privé. Les promoteurs privés qui possèdent des terrains à proximité des installations de transport en commun rapide sont admissibles à ce financement.

La Ville d'Ottawa a reçu 18,5 millions de dollars du gouvernement provincial pour créer le **Programme de remise sur les redevances d'aménagement**. En vertu de ce nouveau programme, la Ville pourrait choisir d'offrir une remise partielle ou complète pour les nouveaux logements locatifs situés à l'intérieur d'une certaine distance des installations de transport en commun rapide.

La Ville a créé des **plans d'améliorations communautaires** pour certains secteurs de la ville. Le personnel étudie la possibilité d'utiliser de tels plans comme outils supplémentaires pour aider à la création de logements abordables. Par exemple, le

plan d'améliorations communautaires du boulevard St-Joseph prévoit l'octroi d'un montant plus élevé à titre de subventions pour la hausse des taxes municipales pour les projets d'aménagement qui incluent des logements abordables. La Ville pourrait décider de créer des plans d'améliorations communautaires pour des secteurs précis situés à proximité de certaines stations de transport en commun.

**L'article 37** de la *Loi sur l'aménagement du territoire* permet à la Ville d'exiger des avantages pour la construction, le financement ou l'amélioration d'installations lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une modification au règlement de zonage et se situe à l'intérieur des seuils d'aménagement établis par la Ville. Si un projet d'aménagement respecte les seuils et qu'il est déterminé que le logement abordable est l'avantage souhaité pour ce secteur particulier, la Ville peut négocier pour que les avantages prévus à l'article 37 soient fournis sous forme de logements abordables.

La Ville perçoit également une redevance d'aménagement pour les logements abordables. Dans le secteur urbain, la portion de la redevance d'aménagement qui est consacrée au logement abordable est la suivante : 219 \$ pour chaque logement d'habitations isolées ou jumelées, 165 \$ pour chaque logement d'habitations en rangées ou d'immeubles à logements multiples, 120 \$ pour chaque appartement comptant au moins deux chambres à coucher et 89 \$ pour chaque appartement comptant une seule chambre à coucher. L'argent recueilli est investi dans la création de logements abordables, notamment à proximité de stations de transport en commun.

**2. Par quel mécanisme la Ville pourrait-elle ordonner que les installations appartenant à la Ville, lorsqu'elles sont construites ou réaménagées, comprennent des logements locatifs sans but lucratif situés au même emplacement que lesdites installations?**

La Ville envisage de coaménager des logements sans but lucratif avec des installations appartenant à la Ville ainsi qu'à d'autres secteurs publics et sans but lucratif, au cas par cas, et encourage l'optimisation des ressources au besoin. Par exemple, un projet regroupant des logements locatifs abordables pour les aînés avec un centre de santé communautaire local est actuellement en construction au 900, chemin Merivale. Dans le cadre de l'initiative Construire de meilleurs quartiers revitalisés, la Ville explore des options pour l'aménagement de huit acres de terrains excédentaires au 1770, chemin Heatherington. Une évaluation du potentiel de ce terrain en tant que site utilisé à la fois pour le logement et la prestation de services communautaires est en cours. On évalue notamment la possibilité de construire à cet emplacement des logements sans but lucratif.

Le coaménagement d'installations appartenant à la Ville et de logements abordables est envisagé lorsque des fonds peuvent être accordés au logement abordable et que le coaménagement de telles utilisations permet d'optimiser les ressources financières et de répondre aux exigences opérationnelles de la Ville. Chaque situation est unique, et les possibilités sont examinées au cas par cas, en fonction des sources de financement accordées pour le logement abordable et des installations de la Ville même. Toutefois, il

importe de noter que, dans certaines circonstances, le coaménagement peut ne pas être financièrement viable en l'absence d'un investissement public important dans le logement et les installations appartenant à la Ville. Le coaménagement réduirait également les ressources financières requises pour soutenir l'aménagement de nouveaux logements abordables sur des terrains vacants ou sous-utilisés qui appartiennent au secteur sans but non lucratif ou à la Ville et qui pourraient être facilement mis à contribution.

**3. Quelles installations de la Ville pourraient être rénovées, réparées ou réaménagées et quelles installations de la Ville pourraient être construites au cours des dix prochaines années pour permettre un coaménagement avec des logements locatifs sans but lucratif, à supposer que les fonds d'immobilisations nécessaires soient accessibles?**

Le réaménagement de terrains publics au Village Gladstone doit découler d'un effort concerté entre la Société de logement communautaire d'Ottawa et la Ville d'Ottawa. Le projet exigera une aide financière importante.

Le personnel poursuit son travail de repérage de terrains nécessaires pour répondre aux besoins futurs en logements abordables; ces terrains doivent être bien viabilisés et rentables tant pour la Ville que pour le secteur sans but lucratif. Comme nous l'avons déjà mentionné, les projets de coaménagement ne sont pas toujours une option rentable ou réalisable. Par ailleurs, le secteur du logement sans but lucratif dispose de ressources limitées et doit obtenir des fonds d'immobilisations de la Ville ou d'un autre ordre de gouvernement pour être en mesure de participer à de tels projets.

La Ville poursuit l'examen de ses biens pour en vérifier l'état et déterminer leurs possibilités de rénovation et entend envisager la création de logements abordables dans le cadre de cet examen.

**4. Le personnel pourrait-il fournir une carte des terrains et des installations appartenant à la Ville (y compris les terrains et installations appartenant à la Société de logement communautaire d'Ottawa et à OC Transpo) situés dans un rayon de 1,5 km des stations actuelles et futures du train léger sur rail (TLR) et du transport en commun rapide par autobus (TCRA)?**

L'annexe 1 fournit une carte indiquant les propriétés appartenant à la Ville situées à proximité des principales stations de transport en commun du TLR et du TCRA.

**5. Quelles stratégies de planification urbaine adopte actuellement la Ville pour éviter le déplacement urbain (de personnes à faible revenu) à proximité des stations de transport en commun rapide? Étant donné que la valeur des propriétés augmente déjà dans les secteurs situés près des stations de transport en commun rapide (y compris les stations du TCRA et du TLR), de quels outils de planification la Ville dispose-t-elle actuellement dans sa boîte à outils pour limiter ce déplacement?**

On s'attend à ce que la valeur des propriétés continue d'augmenter dans les secteurs entourant les stations de transport en commun rapide. En raison des changements qui surviennent dans ces secteurs, il sera peut-être difficile d'éviter le déplacement des résidents actuels, en particulier lorsque les terrains appartiennent à des intérêts privés et que les transactions ont lieu entre particuliers.

Mesures qui seront prises pour réduire le déplacement des résidents

- Une partie des terrains excédentaires détenus par la Ville demeurera la propriété de la Ville ou sera transférée à une entité sans but lucratif qui y construira des logements abordables et garantira leur abordabilité à long terme.
- La Ville continuera d'obtenir des terrains excédentaires du gouvernement fédéral – par l'entremise notamment de l'Initiative visant à mettre des biens immobiliers excédentaires fédéraux à la disposition des sans-abri (IBIEF) – pour la création de logements abordables.
- La Ville veillera à ce que le réaménagement des logements sociaux et abordables actuels n'entraîne pas une perte nette de logements sociaux et abordables, mais plutôt une augmentation nette du nombre de logements abordables.
- Les logements locatifs abordables actuels demeureront abordables et seront idéalement détenus par des organismes du secteur sans but lucratif qui, le cas échéant, en garantiront l'abordabilité à long terme.

En outre, la Ville appuiera l'acquisition de terrains par le secteur du logement sans but lucratif. Récemment, la Ville a soutenu la Société de logement communautaire d'Ottawa dans l'acquisition de terrains dans le Village Gladstone.

Pour que les mesures précitées donnent les résultats escomptés, il faudra consentir des fonds d'immobilisations à l'appui de la création de logements abordables.

La Ville peut également utiliser les autres mesures susmentionnées pour soutenir la création d'un éventail de logements abordables à proximité des stations de transport en commun rapide. D'autres possibilités découleront sans doute du lancement de nouveaux programmes issus d'initiatives de logement mises en œuvre par les gouvernements fédéral et provincial dans le cadre de la Stratégie nationale sur le logement.



**6. Quelles sont les possibilités d'intégration du coaménagement de logements locatifs sans but lucratif sur les terrains acquis par la Ville pour la réalisation des différentes étapes de construction du train léger sur rail? Quels mécanismes pourraient favoriser une telle intégration?**

La Ville a collaboré avec des fournisseurs de logements sans but lucratif pour l'acquisition et l'aménagement de terrains à l'appui de la création de logements abordables. L'Initiative multiconfessionnelle sur l'habitation a créé une communauté de 97 logements abordables à proximité de la station Longfields, à Barrhaven, avec le soutien financier et logistique de la Ville. La Ville a également aidé la Société de logement communautaire d'Ottawa à procéder à l'achat d'un terrain au Village Gladstone. Ce terrain sera réaménagé et accueillera de nouveaux logements abordables, et le personnel continuera d'explorer les possibilités de coaménagement au fur et à mesure qu'elles se présenteront. La Ville continue d'examiner les propositions du secteur sans but lucratif souhaitant coaménager leurs installations avec celles de la Ville et d'autres organismes.

Dans certains secteurs, la Ville possède déjà des terrains à proximité des stations de transport en commun. Les Services de logement élaboreront une stratégie sur le logement abordable dans le cadre de l'examen de mi-parcours de 2019 du Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance. Cette stratégie permettra de définir les propriétés et les secteurs géographiques auxquels il conviendrait d'accorder la priorité pour satisfaire à la demande de logements abordables de la Ville.

**7. Quels sont les employés actuellement disponibles et faudrait-il que d'autres employés se joignent à eux pour mettre en place une stratégie complète de planification de l'aménagement de logements locatifs sans but lucratif parallèlement à l'expansion du réseau de transport en commun rapide? Ne conviendrait-il pas notamment de trouver un remplaçant pour le poste d'urbaniste principal, Planification du logement, qui est maintenant vacant?**

Le poste d'urbaniste principal, Planification du logement, n'existe pas aux Services de planification ou à Développement économique et planification à long terme. Tous les équivalents temps plein sont actuellement utilisés.

Actuellement, les membres du personnel des Services de logement de la Direction générale des services sociaux et communautaires (DGSSC), des Services de planification, de la Direction du développement économique et de la planification à long terme (DDEPLT) et du Bureau de l'immobilier travaillent en partenariat. Le personnel de la DDEPLT continue d'examiner les plans d'aménagement axé sur le transport en commun (AATC) et les plans de conception communautaire (PCC) antérieurs. Par ailleurs, au fur et à mesure qu'ils établissent de nouveaux plans AATC et PCC, les membres du personnel de la Direction du logement abordable, de la DGSSC et du Bureau de l'immobilier se mobilisent et harmonisent leurs efforts afin de s'assurer que

les possibilités sont prises en considération.

- 8. Au sein des directions générales de la Ville, quels pourraient être les rôles et responsabilités, par exemple, des services immobiliers municipaux, des services sociaux et des services de planification relativement à ce qui suit : création et mise en œuvre d'une hypothétique politique du Conseil en matière de logement abordable (qui serait axée sur le transport en commun et permettrait d'orienter l'aménagement des terrains appartenant à la Ville et acquis dans le but de construire le TLR); renouvellement du cycle de vie; construction de nouvelles installations de la Ville situées à proximité du couloir de transport en commun; offre de mesures d'incitation pour favoriser le logement abordable dans les lotissements privés situés à proximité du couloir de transport en commun? La responsabilité serait-elle partagée, ou faudrait-il désigner une direction générale responsable?**

Les terrains appartenant à la Ville situés à proximité des stations de transport en commun relèvent de la Politique sur les terrains et le financement pour les logements abordables, qui relève elle-même des Services de logement et du Bureau de l'immobilier de la Ville. Cette politique stipule que la Ville fournira des biens immobiliers (terrains) et des fonds pour favoriser la création de logements abordables afin de répondre à la vision et aux objectifs établis dans le Plan décennal de logement et de lutte contre l'itinérance, le Plan officiel et d'autres initiatives de logement abordable approuvées par le Conseil. Comme nous l'avons déjà mentionné, en vertu de la Politique sur les terrains et le financement pour les logements abordables, une partie du produit net de la vente de terrains excédentaires est créditée à un fonds de réserve pour le logement qui sera utilisé pour l'aménagement de logements abordables ailleurs dans la ville.

**But**Le but de cette politique est d'assurer :

- Que les terrains excédentaires appartenant à la Ville et jugés appropriés pour l'aménagement résidentiel sont pris en considération aux fins de l'aménagement de logements abordables;
- Que les Services de logement travaillent en collaboration avec le Bureau de l'immobilier de la Ville afin d'offrir des ressources en biens immobiliers sur l'ensemble du territoire de la Ville pour accroître l'offre de logements abordables;
- Que les terrains excédentaires soient répartis équitablement sur l'ensemble du territoire de la Ville pour les besoins du logement abordable, conformément à la stratégie du Plan officiel pour bâtir des collectivités où il fait bon vivre;
- Que des logements abordables sont offerts dans les nouvelles collectivités et à proximité des couloirs de transport en commun et des zones de croissance importantes;
- Que les terrains désignés pour les logements abordables sont transférés conformément à la présente politique et à la Politique sur l'aliénation des

- biens immobiliers aux fournisseurs de logements sélectionnés dans le cadre de la demande de proposition d'Action Ottawa de la Ville; et
- Que les directions générales de la Ville travaillent de concert pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil municipal en matière de logements abordables.

La Ville explore actuellement des options de logement abordable sur des terrains excédentaires à l'intérieur et à l'extérieur de la Ceinture de verdure. Lorsque des terrains excédentaires se prêtant à l'aménagement résidentiel et institutionnel sont vendus, 25 % du produit net est affecté à l'aménagement de logements abordables à un autre emplacement.

Pièce jointe : Annexe 1 – Carte

### **Council Inquiries**

*Response to be listed on the Planning Committee Agenda of May 22, 2018 and the Council Agenda of May 23, 2018*

### **Demande de renseignements du Conseil:**

*La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité de l'urbanisme prévue le 22 mai 2018 et à l'ordre du jour de la réunion du Conseil prévue le 23 mai 2018.*