

**Report to
Rapport au:**

**Community and Protective Services Committee
Comité des services communautaires et de protection
18 June 2015 / 18 juin 2015**

**and Council
et au Conseil
24 June 2015 / 24 juin 2015**

**Submitted on June 11, 2015
Soumis le 11 juin 2015**

**Submitted by
Soumis par:
Susan Jones, Acting Deputy City Manager/Directrice municipale adjointe par
intérim, City Operations/Opérations municipales**

**Contact Person
Personne ressource:
Gerry Pingitore, Fire Chief / Directeur du Service des incendies
613-580-2424, ext. 29411, gerry.pingitore@ottawa.ca**

Ward: CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE LA VILLE File Number: ACS2015-COS-EPS-0021

SUBJECT: Ottawa Fire Services 2015 Station Location Study

**OBJET: Étude sur l'emplacement des casernes de pompiers de 2015 –
Service des incendies d'Ottawa**

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Community and Protective Services Committee Recommend Council:

1. Approve the Standards of Cover, attached as Document 1 and as outlined in this report, that sets out response times standards based on community risks that were developed as part of the Commission on Fire Accreditation International (CFAI) accreditation process;
2. Approve building a station in Kanata North as outlined in this report; and
3. Approve building a station on Cyrville Road in order to consolidate Fire Station 36 (900 Industrial Avenue) and Fire Station 55 (1700 Blair Road) as outlined in this report.

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des services communautaires et de protection recommande au Conseil :

1. d'approuver les normes de protection, ci-jointes à titre de document 1 et telles qu'elles sont décrites dans le présent rapport, qui établissent les délais d'intervention attendus en fonction de la classification de risques élaborée dans le cadre du processus d'agrément de la Commission on Fire Accreditation International (CFAI);
2. d'approuver la construction d'une caserne de pompiers à Kanata-Nord, comme le précise le présent rapport;
3. d'approuver la construction d'une caserne de pompiers sur le chemin Cyrville afin de fusionner les casernes 36 (900, avenue Industrial) et 55 (1700, chemin Blair), comme le précise le présent rapport.

RÉSUMÉ

HYPOTHÈSE ET ANALYSE

Depuis la réalisation de l'étude sur l'emplacement des casernes de pompiers de 2008, les services d'incendie ont changé leur façon de déployer leurs ressources. Plus précisément, ils recourent maintenant à des modèles de déploiement fondé sur les risques particuliers au secteur où ils interviennent. D'ailleurs, plusieurs grandes organisations du domaine de la lutte contre les incendies ont adopté ce type de modèle, qui est le plus efficace pour protéger la vie et les biens. Parmi celles-ci, nommons le

Bureau du commissaire des incendies de l'Ontario (BCI), la Metropolitan Fire Chiefs Association et la Commission on Fire Accreditation International (CFAI).

En 2014, le Service des incendies d'Ottawa (SIO) est devenu un organisme agréé de la CFAI. Dans le cadre du processus d'agrément, le SIO a établi des normes de rendement et des repères opérationnels exhaustifs en appui au modèle fondé sur les risques.

Le SIO a ensuite appliqué ces repères et ces normes de rendement partout à Ottawa dans le cadre de son étude sur l'emplacement des casernes de pompiers de 2015.

Voici les conclusions de l'étude :

1. L'étude a permis de reconfirmer la nécessité d'ajouter une caserne de pompiers à Orléans-Sud en raison de la croissance résidentielle du secteur. La construction de cette caserne avait été approuvée dans l'étude de 2008 et devrait se faire en 2017.
2. La nouvelle étude a ciblé des secteurs dans Kanata-Nord qui, en fin de compte, ne satisferont plus aux nouvelles normes d'intervention à mesure que le secteur se développera. Le SIO recommande le déménagement de la caserne 45 (1040, promenade Riddell) afin de compenser les coûts et les besoins en personnel pour la nouvelle caserne. Le déménagement proposé ne nuirait aucunement à la sécurité publique ou aux services offerts à la population.
3. Le SIO a élaboré une stratégie de valorisation pour compenser les besoins en personnel à la caserne de pompiers d'Orléans-Sud, prévue pour 2017. Le SIO a déterminé que la caserne 36 (900, avenue Industrial) et la caserne 55 (1700, chemin Blair) pouvaient être fusionnées sur le chemin Cyrville sans que cela nuise à la sécurité publique ou à la capacité du SIO à satisfaire aux normes d'intervention. Les casernes 36 et 55 sont toutes deux dotées de 20 équivalents temps plein (ETP), pour un total de 40 ETP. La caserne proposée pour le couloir Cyrville/Innes nécessiterait un effectif de 20 ETP, et les 20 autres ETP permettraient de compenser les besoins en personnel de la caserne d'Orléans-Sud.

Les recommandations formulées dans l'étude n'entraîneront pas de répercussions négatives sur la sécurité publique ou la capacité du SIO à satisfaire aux normes d'intervention. En fait, elles permettront de créer un modèle de déploiement durable qui répondra aux besoins de tous les secteurs de la ville pour les 10 prochaines années, si les limites du secteur urbain demeurent les mêmes.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Le projet de la caserne d'Orléans-Sud (projet d'immobilisations 903142) a été approuvé en 2010; depuis, on accumule des fonds pour faire l'achat du terrain. À ce jour, 1 800 000 \$ ont été amassés pour la caserne. Par conséquent, une demande de 5 200 000 \$ au budget des immobilisations, pour la conception et la construction de la caserne ainsi que l'équipement, sera comprise dans la version provisoire du budget des immobilisations de 2016. Le projet serait financé à 90 % par des redevances d'aménagement et à 10 % par les impôts fonciers. Un montant de 70 000 \$ pour le fonctionnement de la caserne serait aussi requis; ce montant sera compris dans la version provisoire du budget de fonctionnement de 2017.

Le déménagement de la caserne 45 à Kanata-Nord requerrait un financement des immobilisations à hauteur de 5 500 000 \$ (en dollars de 2015), montant qui exclut le budget pour l'acquisition du terrain et qui est fondé sur la construction des casernes les plus récentes, soit la caserne 46 (34, chemin Iber) en 2011 et la caserne 47 (3559, chemin Greenbank) en 2012. La Ville entend recouvrer la part admissible des coûts du projet d'immobilisations relatifs à la croissance en imposant des redevances d'aménagement dans l'avenir. La prochaine étude sur les redevances d'aménagement est prévue pour 2019 et sera intégrée à la version provisoire du budget des immobilisations de 2020. Le projet serait financé à 90 % par des redevances d'aménagement et à 10 % par les impôts fonciers. Sur le plan opérationnel, 10 ETP et des coûts de fonctionnement seraient requis, ce qui représente un total de 1 600 000 \$ (en dollars de 2015) qui serait prévu dans la version provisoire du budget de fonctionnement de 2021.

La stratégie de valorisation nécessiterait un financement des immobilisations à hauteur de 5 500 000 \$ (en dollars de 2015) pour la construction de la nouvelle caserne, montant qui serait financé en totalité par les impôts fonciers, puisque la caserne serait située à l'intérieur de la Ceinture de verdure et ainsi exempte de redevances d'aménagement. Néanmoins, le SIO a pensé à plusieurs stratégies de financement dans les limites de son budget des immobilisations pour éviter que d'autres fonds soient requis en dehors de son capital existant. L'une de ces stratégies consiste à reporter le renouvellement d'équipement en misant sur des programmes d'entretien préventifs pour certains types d'équipement et de biens. Sur le plan opérationnel, 70 000 \$ (en dollars de 2015) seraient nécessaires pour assurer les coûts de fonctionnement de la nouvelle caserne Cyrville/Innes; ce montant serait prévu dans la version provisoire du budget de fonctionnement de 2017. Aucun ETP ni véhicule supplémentaire ne serait nécessaire, puisque le personnel, les véhicules et l'équipement seraient transférés de la caserne 55 (chemin Blair).

CONSULTATION

Pour informer les résidents des répercussions du présent rapport, le SIO a organisé deux séances de consultation publique. La tenue de ces séances a été annoncée dans divers médias, dont le site Web de la Ville, les médias sociaux et la presse écrite locale.

CONTEXTE

En 2008, le Conseil a approuvé l'étude sur l'emplacement des casernes de pompiers du Service des incendies d'Ottawa (ACS2008-CPS-OFS-0001). On y recommandait la construction de trois (3) nouvelles casernes de pompiers dans les secteurs en croissance, lesquelles permettraient au SIO de continuer de satisfaire aux normes d'intervention. À ce jour, deux de ces casernes ont été construites, une à Stittsville et l'autre à Barrhaven. Pour ce qui est de la troisième caserne, qui devrait être construite en 2017 à Orléans-Sud, on en est encore à l'étape du financement.

Depuis la réalisation de l'étude sur l'emplacement des casernes de pompiers de 2008, les services d'incendie ont changé leur façon de déployer leurs ressources. Plus précisément, ils recourent maintenant à des modèles de déploiement fondé sur les risques particuliers au secteur où ils interviennent. D'ailleurs, plusieurs grandes organisations du domaine de la lutte contre les incendies ont adopté ce type de modèle, qui est le plus efficace pour protéger la vie et les biens. Parmi celles-ci, nommons le Bureau du commissaire des incendies de l'Ontario (BCI), la Metropolitan Fire Chiefs Association et la Commission on Fire Accreditation International (CFAI).

D'après les anciennes normes, les délais d'intervention du SIO étaient évalués en fonction de la rapidité à laquelle les quatre (4) premiers pompiers arrivaient sur les lieux de l'incident, tandis que les nouvelles normes évaluent les délais d'intervention selon le nombre de pompiers requis en fonction du niveau de risque. C'est ce qu'on appelle communément une force d'intervention efficace.

Le tableau 1 ci-dessous fournit un aperçu des anciennes normes.

Tableau 1 – Anciennes normes

Densité de population	Délai d'intervention total	Pompiers sur les lieux	Lignes directrices du BCI
Zone urbaine	5 min	4	10 pompiers en 10 min
Zone suburbaine	7 min		
Zone rurale	14 min		

En novembre 2010, le BCI a abrogé ses lignes directrices prévoyant 10 pompiers en 10 minutes sur les lieux d'intervention, et les a remplacées par de nouvelles lignes directrices intitulées *Operational Planning: An Official Guide to Matching Resource Deployment and Risk*. Le BCI a créé ces nouvelles lignes directrices pour aider les services des incendies de l'Ontario à se conformer aux pratiques exemplaires du domaine en adoptant un modèle de déploiement fondé sur les risques, bien que celles-ci ne précisent pas de délais d'intervention. Actuellement, le SIO satisfait aux exigences des nouvelles lignes directrices avec les ressources dont il dispose.

Le tableau 2 ci-dessous fournit un aperçu des nouvelles lignes directrices du BCI.

Tableau 2 – Nouvelles lignes directrices du BCI

Classification des risques	Nombre de pompiers requis selon les lignes directrices du BCI
Faible	4 à 13
Modéré 1	
Modéré 2	16 à 43
Élevé	36 à 83
Spécial	49 à 108

En 2012, le SIO a amorcé les démarches pour obtenir son agrément de la CFAI. Celle-ci a élaboré des normes de rendement et des repères opérationnels exhaustifs qui sont reconnus internationalement en appui au modèle fondé sur les risques. Le processus d'agrément comprenait une évaluation de toutes les mesures de fonctionnement et de rendement qui, si elles étaient jugées adéquates, devaient faire l'objet d'un rapport annuel à la CFAI et d'une évaluation aux cinq ans dans le cadre du processus de renouvellement de l'agrément.

Pendant trois ans, le SIO a rassemblé du matériel touchant toutes les facettes de ses activités pour satisfaire aux nombreux volets du processus d'agrément. Il a notamment réalisé un examen détaillé de la totalité des procédures opérationnelles normalisées, des directives générales, des modèles de déploiement, des normes de prestation des services, des mesures de rendement, des évaluations de risques et des programmes de formation et de perfectionnement. De plus, dans le cadre de l'examen, le SIO devait élaborer un document sur les normes de protection établies selon les principes d'un modèle de déploiement fondé sur les risques (ci-joint à titre de document 1).

En août 2014, le SIO est devenu un organisme agréé de la CFAI, club sélect comptant moins de 200 membres. Ainsi, Ottawa est l'une des six villes canadiennes à avoir reçu

le statut d'organisme agréé à l'international tant de la CFAI que du Centre for Public Safety Excellence.

ANALYSE

NORMES DE PROTECTION

Dans le cadre du processus d'agrément de la CFAI, le SIO devait établir des normes de protection. Ces normes étaient ensuite appliquées à la ville d'Ottawa, jetant ainsi les bases de l'étude sur l'emplacement des casernes de pompiers.

Selon les normes de protection, le SIO doit établir :

1. une classification des risques pour tous les secteurs de la ville d'Ottawa (principalement basée sur une combinaison de la nature et de l'âge des immeubles et de la densité de la population);
2. une force d'intervention efficace (nombre de pompiers requis selon la classe de risque);
3. des repères et des bases de référence pour le délai d'intervention.

1- Classification des risques

La première étape de l'élaboration des normes de protection visait à identifier les risques particuliers à chaque secteur. Plus le risque est élevé, plus la quantité de ressources nécessaires pour éteindre ou contenir un incendie et prévenir les pertes de vie et de biens doit être grande. Les deux éléments principaux composant la méthode d'identification des risques de la CFAI sont le type d'immeubles et la densité de la population.

Le tableau 3 ci-dessous présente chaque niveau de risque et des exemples pour chacun.

Tableau 3 – Classification des risques

Classification des risques	Description	Exemples
Faible	<p>Risque peu important étant donné son incidence sur la vie et les biens. Ce type de risque peut être géré par des interventions minimales, et nécessite un suivi et un contrôle de base, à moins qu'une évaluation des risques subséquente montre un changement important qui justifierait qu'on classe l'incident dans une autre classe de risque.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Feu d'herbe ou de broussailles, exposition nulle • Incendie dans un véhicule, exposition nulle • Structures commerciales éloignées des bâtiments environnants (p. ex., benne ou hangar)
Modéré (1 et 2)	<p>Cette classe de risque comprend les zones bâties de taille moyenne où les risques de perte de vie et de dommages matériels en raison de l'incendie d'une occupation individuelle sont généralement limités à ses occupants, ou à une petite propriété commerciale. La concentration des propriétés peut varier, mais est généralement faible.</p>	<p><i>Modéré 1</i> : Maisons unifamiliales</p> <p><i>Modéré 2</i> : Maisons jumelées, petites habitations à plusieurs étages, bureaux, bâtiments commerciaux ou industriels</p>
Élevé	<p>Cette classe de risque comprend les zones bâties de taille importante ayant une concentration élevée de propriétés qui présentent des risques considérables de perte de vie et de répercussions financières importantes, ainsi qu'un potentiel de dommages inhabituel en cas d'incendie. Les incidents qui entrent dans cette classe de risque peuvent nécessiter le recours à des stratégies d'atténuation ou d'élimination des risques, lesquelles peuvent être mises en place par la planification, l'entraînement et la formation entre plusieurs organismes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Immeubles de grande hauteur • Écoles • Installations de loisirs • Établissements de soins de longue durée
Spécial	<p>Cette classe de risque se caractérise par une</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accident d'avion

	faible probabilité, mais par d'importantes conséquences. Il peut s'agir d'incidents d'origine naturelle ou provoqués par l'homme. Un nombre considérable de personnes peut être touché par l'incident, qui peut entraîner des répercussions financières considérables, le déplacement de résidents et de travailleurs, et des effets notables sur la communauté et l'environnement.	<ul style="list-style-type: none"> • Déversement majeur de matières dangereuses • Hôpitaux • Prisons
--	---	---

Le tableau 4 décrit chacune des catégories de densité de la population fondées sur les normes de la CFAI.

Tableau 4 – Densité de la population

Type de zone	Densité de population
Zone métropolitaine	Population de plus de 200 000 personnes ou densité de plus de 3 000 personnes par mille carré.
Zone urbaine	Population de plus de 30 000 personnes ou densité de plus de 2 000 personnes par mille carré.
Zone suburbaine	Population de 10 000 à 29 000 personnes ou densité de 1 000 à 2 000 personnes par mille carré.
Zone rurale	Population de moins de 10 000 personnes ou densité de moins de 1 000 personnes par mille carré.

2- Force d'intervention efficace

Le Service des incendies d'Ottawa a établi sa force d'intervention efficace (nombre de ressources nécessaires pour une intervention) d'après un examen des tâches essentielles devant être exécutées par les pompiers déployés sur les lieux d'un incident. Les tâches opérationnelles essentielles sont d'ailleurs décrites en détail dans les normes de protection (document 1).

3- Repères et bases de référence pour le délai d'intervention

Le délai d'intervention total pour un incident est mesuré à partir de trois intervalles : le délai de traitement de l'alarme, le délai de sortie et le délai de route.

Délai de traitement de l'alarme – Intervalle entre le moment où le centre de répartition du SIO reçoit l'appel et le moment où le responsable de la répartition assistée par ordinateur alerte la caserne.

Délai de sortie – Intervalle entre le moment où la caserne du secteur est alertée et le moment où les véhicules de lutte contre les incendies se mettent en route. Les délais de sortie varient d'une caserne à l'autre en raison de l'aménagement des casernes, de leur emplacement (zone urbaine ou rurale) et du modèle de dotation en personnel (pompiers de carrière ou pompiers volontaires).

Délai de route – Intervalle entre le moment où les véhicules de lutte contre les incendies se mettent en route et le moment où ils arrivent sur les lieux de l'incident.

Le délai d'intervention total est une combinaison de ces trois intervalles, qui commence lorsque le répartiteur du SIO reçoit un appel d'urgence et se termine lorsque les ressources nécessaires arrivent sur les lieux de l'incident.

Pour établir les normes d'intervention, le SIO devait d'abord établir des repères. On désigne souvent ces repères par les termes « cibles » ou « buts », que l'organisation s'efforce d'atteindre dans une optique d'excellence de la prestation des services. En ce qui concerne l'établissement de repères d'intervention adéquats, les services des incendies municipaux sont tenus, en vertu de la *Loi de 1997 sur la prévention et la protection contre l'incendie*, d'offrir des services de sécurité-incendie qui correspondent aux besoins et au contexte locaux. À ce titre, dans le cadre du processus d'agrément de la CFAI, le SIO a adopté les normes de la National Fire Protection Association (NFPA) en ce qui a trait aux repères de rendement, lesquelles sont conformes à la loi provinciale.

Les bases de référence sont généralement considérées comme la norme minimale de calcul du rendement. Le SIO a adopté la norme de la CFAI pour ce qui est des bases de référence, le temps alloué par ces bases de référence étant 30 % plus long que celui alloué par les repères établis. Le SIO doit ainsi respecter les délais des bases de référence 90 % du temps pour demeurer un organisme agréé de la CFAI.

Pour valider davantage ses nouvelles normes de rendement, le SIO a mené un examen des données d'intervention en cas d'incendie sur trois ans (2011, 2012 et 2013).

Le tableau 5 ci-dessous fournit un aperçu des nouvelles normes relatives au délai de route.

Tableau 5 – Nouvelles normes relatives au délai de route

Densité de population	Classification de risque	Nombre de pompiers sur place	Pour demeurer un organisme agréé de la CFAI, il faut respecter les délais de route 90 % du temps	
			Repère	Base de référence
Zone métropolitaine / zone urbaine	Faible	4	4 min	5 min 12 s
	Modéré 1	14	8 min	10 min 24 s
	Modéré 2	17		
	Élevé/Spécial	25		
Zone suburbaine	Faible	4	5 min	6 min 30 s
	Modéré 1	14	10 min	13 min
	Modéré 2	17		
	Élevé/Spécial	25		
Zone rurale	Faible	4	10 min	13 min
	Modéré 1	14	14 min	18 min 12 s
	Modéré 2	17		
	Élevé/Spécial	25		

ÉTUDE SUR L'EMPLACEMENT DES CASERNES DE POMPIERS

Méthodologie

Le SIO a réalisé son étude sur l'emplacement des casernes de pompiers en élaborant des mesures d'intervention dans le Système d'information géographique (SIG), puis en appliquant ces mesures à l'échelle de la ville. Les mesures d'intervention ont été élaborées en fonction des trois (3) critères de base des normes de protection:

1. classification des risques (selon le type d'immeubles et la densité de la population);
2. force d'intervention efficace (nombre de pompiers requis selon la classe de risque);
3. repères et bases de référence pour le délai d'intervention.

Le réseau routier de toute la ville a été intégré au SIG, et on a assigné une classe de risque à chaque immeuble. Puis, tous les scénarios possibles d'une force d'intervention efficace pour les classes de risque faible, modéré 1, modéré 2 et élevé ont été appliqués dans les zones métropolitaines, urbaines, suburbaines et rurales.

De plus, les éléments qui suivent ont été pris en considération aux fins de l'étude :

- les capacités d'intervention actuelles (casernes et ressources existantes);
- les données sur l'aménagement (plans de conception communautaire, échéanciers et données sur le zonage);
- l'application d'une nouvelle technologie (dispositifs de détection de priorité dans la circulation, terminaux mobiles, systèmes de localisation automatique de véhicules).

Pour valider les résultats, on a comparé chaque scénario aux délais d'intervention réels provenant de la base de données du Système de gestion des documents. De l'étude ont découlé deux recommandations, l'une basée sur la croissance et l'autre, sur les possibilités de valorisation.

Croissance

L'étude sur l'emplacement des casernes a permis de reconfirmer Orléans-Sud et de cibler Kanata-Nord comme secteurs en croissance. La caserne proposée à Orléans-Sud avait déjà été approuvée dans le cadre de l'étude sur l'emplacement des casernes de pompiers de 2008; depuis, on accumule le financement nécessaire à sa construction, prévue pour 2017.

La caserne de Kanata-Nord n'était pas prévue dans l'étude de 2008, les limites du secteur urbain étant différentes à cette période. Toutefois, compte tenu de la croissance du secteur, l'étude de 2015 a ciblé des secteurs au sud du chemin March de la ville qui, en fin de compte, ne satisferont plus aux nouvelles normes de protection à mesure que le secteur se développera.

Par conséquent, le SIO recommande le déménagement de la caserne 45 (1040, promenade Riddell) selon le plan de conception communautaire de Kanata-Nord. Actuellement, le personnel de la caserne 45 (Riddell) est constitué de pompiers de carrière (10 ETP) et de pompiers volontaires. Toutefois, afin de satisfaire aux nouvelles normes fondées sur la croissance prévue dans le secteur, le SIO voudrait doter la caserne d'autres pompiers de carrière (10 ETP) et la déplacer à un endroit mieux situé. Cela étant dit, le personnel de la caserne demeurera formé en partie de pompiers volontaires.

L'étude sur l'emplacement des casernes a permis de confirmer que le déménagement de la caserne 45 (Riddell) ne nuirait aucunement au fonctionnement de la caserne ni à la sécurité publique. Les cartes ci-jointes (document 2) illustrent la croissance prévue des secteurs, les risques prévus et les avantages de la nouvelle caserne recommandée.

Le personnel actuellement affecté à la caserne 45 (Riddell) ainsi que l'équipement et les appareils de la caserne seront transférés au nouvel emplacement. La construction de la caserne de Kanata-Nord est prévue pour 2020; le SIO précisera le financement dans la prochaine étude sur les redevances d'aménagement, prévue pour 2019, et l'inclura dans la version provisoire du budget des immobilisations de 2020. Les coûts d'immobilisations pour la construction sont estimés à 5,5 millions de dollars, montant qui exclut le budget pour l'acquisition du terrain et qui est fondé sur la construction des casernes les plus récentes, soit la caserne 46 (34, chemin Iber) en 2011 et la caserne 47 (3559, chemin Greenbank) en 2012.

Stratégie de valorisation

Grâce à l'application des normes de protection dans l'étude sur l'emplacement des casernes de pompiers, le SIO a pu repérer la possibilité de fusionner deux casernes à un nouvel emplacement. Cette stratégie n'entraînerait aucune répercussion négative sur la sécurité publique, comme l'illustrent les cartes jointes à titre de document 2. De plus, cette stratégie permettrait de réaliser des gains d'efficacité de 20 ETP, qui pourraient servir à compenser les exigences relatives au fonctionnement de la caserne d'Orléans-Sud en 2017.

Le SIO recommande donc de fusionner les casernes 36 (900, avenue Industrial) et 55 (1700, chemin Blair) et de les déménager au dépôt des Travaux publics situé dans le couloir Cyrville/Innes. Après le déménagement des casernes, les utilisations restantes dans la caserne 55 (une partie de la caserne sert d'entrepôt à la Ville) seront évaluées dans le cadre du processus de rationalisation de la Ville, qui permet de déterminer la meilleure utilisation possible de l'espace et des installations de façon générale. La caserne 36 (avenue Industrial) continuera de servir de centre de formation, en attendant que le SIO évalue les besoins d'une nouvelle installation destinée à la formation.

Les casernes 36 (avenue Industrial) et 55 (chemin Blair) sont toutes deux dotées de 20 ETP, pour un total de 40 ETP. La caserne proposée pour le couloir Cyrville/Innes nécessiterait un effectif de 20 ETP, et les 20 autres ETP permettraient de compenser les besoins en personnel de la caserne d'Orléans-Sud. L'équipement des deux casernes sera redirigé vers les deux nouvelles casernes afin de compenser les coûts des nouveaux véhicules de lutte contre les incendies, le cas échéant.

On estime le capital nécessaire à la construction d'une caserne dans le couloir Cyrville/Innes à 5 500 000 \$. Cette estimation est fondée sur les coûts de la construction des casernes les plus récentes, soit la caserne 46 (34, chemin Iber) en 2011 et la caserne 47 (3559, chemin Greenbank) en 2012. Cependant, les coûts prévus sont inférieurs à ceux des constructions antérieures puisqu'il n'y a aucun besoin d'acquérir des terrains ou des véhicules (qui ont été prévus dans la stratégie de valorisation). De plus, le SIO a pensé à plusieurs stratégies de financement dans les limites de son budget des immobilisations pour éviter que d'autres fonds soient requis en dehors de son capital existant. L'une de ces stratégies consiste à reporter le renouvellement d'équipement en misant sur des programmes d'entretien préventifs pour certains types d'équipement et de biens.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Le déménagement de la caserne 45 (1040, promenade Riddell) permettra au SIO de non seulement continuer à servir les collectivités rurales des secteurs avoisinant Kanata-Nord, mais aussi d'accélérer la mise en place d'une force d'intervention efficace. Aucune répercussion négative sur la sécurité publique n'est associée à cette recommandation.

CONSULTATION

Durant la réalisation de l'étude sur l'emplacement des casernes de pompiers, le SIO a consulté plusieurs partenaires municipaux.

Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance (UGC) : Le SIO a consulté le personnel d'UGC à propos des plans de conception communautaire afin d'établir les exigences pour les casernes de chaque secteur. Le personnel d'UGC a fourni au SIO la croissance projetée pour la ville d'Ottawa et les données relatives au zonage.

Bureau des partenariats et du développement en immobilier (BPDI) : Le SIO a consulté le BPDI relativement aux recommandations formulées dans l'étude sur l'emplacement des casernes et l'a informé des secteurs de la ville où une caserne serait requise si ces recommandations étaient approuvées. Quant aux possibilités de valorisation et à la construction d'une caserne dans le couloir Cyrville/Innes, lorsque le SIO aura quitté le local du chemin Blair (caserne 55), le BPDI analysera la distribution de l'espace pour évaluer les possibilités d'en changer l'utilisation. Le BPDI tiendra compte des exigences opérationnelles de la Ville dans son analyse pour déterminer la meilleure utilisation pour la propriété.

Service des travaux publics : Afin de réaliser les possibilités de valorisation que permettra la fusion des casernes 36 (avenue Industrial) et 55 (chemin Blair) par la construction d'une nouvelle caserne dans le couloir Cyrville/Innes en 2017, le SIO a consulté le Service des travaux publics pour cibler le dépôt municipal de Cyrville pour l'emplacement de la nouvelle caserne. Le Service des travaux publics est ouvert à la solution proposée, et le SIO continuera de travailler avec toutes les parties concernées pour s'assurer que leurs besoins sont pris en compte. Les exigences opérationnelles du site doivent être considérées dans la planification de tout aménagement potentiel du site.

Le Service des incendies d'Ottawa a rencontré les conseillers des quartiers touchés et tous les membres du Comité des services communautaires et de protection.

Pour informer les résidents des répercussions du présent rapport, le SIO a organisé deux séances de consultation publique. La tenue de ces séances a été annoncée dans divers médias, dont le site Web de la Ville, les médias sociaux et la presse écrite locale.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Pourvu que chaque caserne soit construite conformément aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, aucune répercussion juridique n'est associée à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Des répercussions sur le plan de la gestion des risques sont associées au présent rapport. Les risques ont été définis et expliqués dans le rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

La gestion générale des actifs est une approche opérationnelle intégrée qui comprend la planification, les finances, l'ingénierie, l'entretien et les activités nécessaires à la gestion efficace des infrastructures, existantes ou nouvelles, et qui vise à maximiser les avantages, à réduire les risques et à fournir aux usagers des services sécuritaires et fiables, le tout dans une optique de durabilité sociale, culturelle, environnementale et économique.

Les recommandations du présent rapport respectent les objectifs du [Programme de gestion générale des actifs de la Ville](#). La mise en œuvre de ce programme permet la prise de décisions ponctuelles qui réduisent les coûts liés au cycle de vie et assurent l'abordabilité des actifs à long terme. Pour fournir des services de qualité à la communauté, la Ville doit veiller à ce que les actifs nécessaires à la prestation des

services soient gérés d'une façon qui tient compte à la fois des niveaux de service, des risques et des coûts.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Voir le présent rapport.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Les nouvelles casernes répondront à toutes les exigences des normes prises en application de la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

Aucune répercussion sur l'environnement n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS TECHNOLOGIQUES

Aucune répercussion technologique n'est associée au présent rapport.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Aucune répercussion directe sur les priorités pour le mandat du Conseil 2010-2014 n'est associée au présent rapport.

ANNEXES

Document 1 – Normes de protection

Document 2 – Cartes

SUITE À DONNER

Le personnel mettra en œuvre les recommandations formulées dans le présent rapport, comme le demandent le Comité et le Conseil.