

**CONSEIL MUNICIPAL – 8 mars 2017 - TRANSCRIPTION DES SOUS-TITRES  
CODÉS**

CONSEIL DE VILLE D'OTTAWA DU 8 MARS 2017

<CR> - Bonjour mesdames et messieurs. [---] dans une minute. [Inaudible][Inaudible]  
[Inaudible][Inaudible] [Inaudible][Inaudible] [APPLAUDISSEMENTS]<MUS>  
[APPLAUDISSEMENTS]

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup aux étudiants de l'école Hopewell Avenue. J'aimerais inviter Lee Ann Napiorkowski on podiums pour la remise du prix du bâtisseurs de la ville. Lee Ann compte plusieurs amis ici et des membres de sa famille. C'est merveilleux. Merci aux conseillers aussi. L'engagement de Lee Ann à l'entraînement bénévole va bien au-delà de son attitude gagnante avec ses joueurs. Elle leur inculquer des valeurs de route loyauté, d'équité et de respect. Bien sûr, elle assure l'inclusion Dans un son cours test de, pour l'à organisme à voix St. Peter High School Segal, les qui met l'accent héritière du sur l'inclusion des suffrage, des étudiants. Suffragettes, une Lee Ann mais également suffragettes, ses talents de monsieur Reagan leadership, Kim pour l'équipe de Campbell, Murray Sinclair. Rugby masculine de l'école St. Peter High School. Margaret Thatcher. Inculquer ses valeurs central se une suffragettes toute seule dans son coin. Traduit par les nombreux championnats qu'ils ont gagné et à des événements caritatifs. Elle a aussi été bénévole comme entraîneur-chef pour d'autres équipes provincial régional. Sa passion et son engagement, son attitude, sa loyauté, son équité, son inclusion, son respect pour les athlètes c'est traduit par l'établissement d'un programme d'ambassadeur avec le club de rugby. Elle ne ménage pas ses efforts pour faire tomber les barrières et entraîner les joueurs de rugby. À une occasion il a été un joueur qui se qualifier pour le championnat de l'Ontario mais elle ne pouvait pas se permettre d'acheter l'équipement. Grâce à son dévouement, contribuer à établir le prix commémoratif John Kelly et un tournoi de rugby pour commémorer Joan Cali, un étudiant qui a connu une mort tragique. J'aimerais saisir cette occasion pour remercier Lee Ann de ses nombreuses contributions. J'ai maintenant le plaisir, au nom de votre conseiller, le conseiller Brockington, de vous remettre le prix de bâtisseurs de la ville. Je suis très content de voir beaucoup de vos étudiants ici aujourd'hui. Félicitations, Lee Ann! Continuez vos efforts! [APPLAUDISSEMENTS]

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, membre du conseil, merci d'accueillir ma famille, mes amis, mes joueurs, mes coéquipiers et tous ceux qui sont ici pour aider à accepter ce prix. Merci aussi aux conseillers qui a appuyé notre équipe depuis quelques années. Je suis entourée de nombreuses personnes merveilleuse. Notre club de football, les banquises représente la ténacité, l'amusement et la compétitivité. Il me rappelle tous les jours combien un entraîneur d'écoles secondaires peut offrir. Merci à toute ma famille de rugby pour m'avoir aidé à entraînés pendant 15 ans. Merci.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous allons demander à tous les étudiants de descendre ici. Conseiller Monette, est-ce que c'est dans le parti, le quartier de [Inaudible] ou le vôtre? Vous pouvez venir aussi. Nous allons prendre une photo. Alors, une bonne main d'applaudissements pour ces athlètes.  
[APPLAUDISSEMENTS] [APPLAUDISSEMENTS]

<CR> - Merci beaucoup, Lee Ann, c'est très inspirant et je suis heureux de voir que tant de jeunes puissent être ici aujourd'hui. Notre dernières présentations commémore la Journée internationale de la femme. J'aimerais demander aux conseillère Deans, Harder, Wilkinson et McKenney à sa lancée au podium. Merci. [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je suis à votre gauche. On va changer. Vous êtes à gauche, si on regarde dans l'autre sens aussi. Aujourd'hui nous célébrons avec le monde entier la Journée internationale de la femme. Bien des gens savent que la Journée internationale de la femme a été créé en 1977 par les Nations Unies qui ont demandé officiellement à tous les pays du monde de célébrer et d'honorer les femmes. La Journée internationale de la femme cette année tombe sur une journée du Conseil, mais ce n'est pas la seule raison de prendre cette occasion de célébrer et de rendre hommage aux femmes. D'abord, 2017 marque la 150e anniversaire du Canada en tant que nation il semble important de prendre un moment pour honorer le rôle des femmes canadiennes dans cette grande célébration. Deuxièmement, beaucoup d'entre vous savez aussi que nous allons célébrer le 100e anniversaire du droit de voter pour les femmes au niveau fédéral, ce qu'on sait moins c'est qu'historiquement, en avril [---] à accorder le droit de vote à certaines femmes dans les élections provinciales. Enfin, nous notons fièrement que nous marquons 930e anniversaire, 30 ans avant le vote fédéral, que les femmes ont obtenu le droit légal de voter pour la première fois dans une élection municipale, ici à la ville d'Ottawa! Très peu de gens le savent. Vous voyez, on a toujours une longueur d'avance sur les autres gouvernements. Donc c'est sur cette toile de fond que nous allons célébrer les réalisations, économique politique, culturelle et sociale des femmes tout en marquant cet appel à l'action pour accélérer la

parité d'Essex. Au cours de cette journée, nous avons la possibilité de rendre hommage à des femmes qui nous ont inspiré, qui ont fait la différence et aussi pour assurer une société plus égales et gestes. Des femmes de partout dans le monde ont aidé à apporter des changements positifs de différents aspects de la vie. Plus tôt ce matin, la ville d'Ottawa a organisé un petit-déjeuner pour la Journée internationale de la femme et des femmes de partout à Ottawa, et c'est le plus grand taux de participation que j'ai vu depuis 1998, c'était un honneur d'être là avec des femmes qui ont fait beaucoup de différences ici dans notre communauté et dans certains cas, dans notre pays. La ministre responsable de la condition féminine et d'autres conférenciers ont pris la parole. Nous avons besoin de continuer de viser la parité des sexes et veiller à ce que les contributions réalisation des femmes soient reconnus. Nous devons prendre un moment aujourd'hui et tous les jours, pour penser à ce que nous pouvons faire en but de cet objectif. Nous avons la chance d'avoir ici beaucoup de leaders féminine, ce qui comprend vous, Lee Ann, et nous avons 4 femmes exceptionnelles qui jouent un rôle au sein du Conseil. Bien que nous soyons très heureux d'avoir ces 4 conseillère, tout le monde est d'accord je pense pour dire qu'il devrait y avoir plus de femmes au sein du gouvernement, ce qui comprend la ville d'Ottawa. Ce matin, à ce petit-déjeuner, nous avons entendu plusieurs discours qui nous ont inspiré, qui demande d'être des mentors pour les jeunes femmes dans notre communauté, afin qu'elles puissent non seulement se présenter aux élections mais pour qu'elles puissent aussi mieux se définir. J'aimerais aussi saisir l'occasion en cette journée pour reconnaître les réalisations merveilleuse des conseillère Harder, Wilkinson, Deans et McKenney et merci pour leur travail., Maintenant j'aimerais présenter assez conseillère une proclamation déclarant le 8 mars comme la Journée internationale de la femme à Ottawa. Je sais que certains de mes collègues connaissent les héritière du suffrage. 338 jeunes femmes sont en train de prendre place aujourd'hui à la Chambre des communes et les chefs de parti, dont 2 sont des femmes, vont s'adresser à ces jeunes femmes qui proviennent de toutes les circonscriptions canadiennes pour représenter leurs communautés au cours de cette célébration du 100e anniversaire du suffrage universel. Donc merci pour votre leadership. Non seulement pour les femmes et pour l'ensemble de la ville d'Ottawa. Je vais demander à la conseillère Deans de dire quelques mots.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bonjour à tous. Bonne Journée internationale de la femme. Pour reprendre ce que le maire Watson a dit, j'ai eu le plaisir d'assister à un dîner hier soir pour les héritière du suffrage et ça a été très inspirant de voir toutes ces jeunes femmes de partout au pays se rassembler et se préparer à prendre place à la Chambre des communes. C'était une grande source d'inspiration et c'est l'anniversaire

aussi, le 100e anniversaire, du suffrage universel. J'espère que c'est quelque chose qui va se poursuivre de façon perpétuel parce qu'il est si important d'inspirer les jeunes femmes. Cette Journée internationale de la femme à un sens particulier pour moi parce que cette année a été difficile pour beaucoup de femmes. Le 8 mars, aujourd'hui, nous célébrons un nouveau type de gouvernement dirigé par Justin Trudeau, qui s'est déclaré le même féministes et qui a nommé 15 femmes au Cabinet. 50 %. Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il avait pris cette décision de pionnier, il a dit: parce que c'est 2015. Les hommes qui visent l'égalité jubilaient. Il semble que nous avons fait un pas de géant en ce qui concerne notre quête pour l'égalité. En même temps, nos voisins du Sud semblaient sur le point de lire la première femme comme présidente des États-Unis. Semble-t-il. Ça a été une période très enrichissante pour nous. Parce que nous avons travaillé ensemble tellement fort pour le réaliser. Mais ce sentiment c'est dissiper très rapidement le 8 novembre. Après les élections aux États-Unis. La rhétorique en ce qui concerne les femmes, les immigrants, c'était très alarmant. Nous avons peur que cette attitude traverse la frontière. Nous savons qu'il était inacceptable que cela se produise ici. Je ne peux pas accepter que l'on retourne en arrière, il y a 50 ans, par rapport à ces attitudes. Je sais très bien que l'attitude des Américains a un impact direct sur les femmes canadiennes. Je pense qu'il était impérieux de faire en sorte que ce comportement et ses paroles ne soit pas tolérer ici au Canada. Donc, je suis allé à Washington, ainsi que la conseillère McKenney pour participer à la marche des femmes et pour défendre les droits et libertés de tous. Nous avons payé nos propres dépenses, en passant. Il y a tellement de personnes qui sont prêtes à défendre leurs droits et ça m'a beaucoup inspirée. À Washington et dans beaucoup d'autres villes du monde, des milliers de personnes ont participé. Nous avons montré que nous ne voulons pas [---]. Se Simard a donné la foi et je suis convaincu maintenant que les gens veulent faire quelque chose. Les gens commençait à être un peu suffisant. On s'assoyait sur ses lauriers. Mais ces événements, je pense, ont été un son de cloche collectif. C'est à dire qu'il faut demeurer vigilants. Lorsque j'ai décidé d'aller à Washington, je n'avais pas la moindre idée que quelque chose de remarquables se produirait ici, chez nous. Dirigé par une fonctionnaire qui n'avait aucun antécédent de dissidence. Il y a une marche qui a été organisée à Ottawa. C'était santé être une centaine de personnes. 8000 personnes, surtout des femmes, sont descendus dans la rue pour s'exprimer. 2 de nos collègues, les conseillers Tierney et Leiper ont participé à cette marche. Cette marche était remarquable, de par sa taille mais encore plus remarquable, en ce qui concerne son message. C'est à dire que des femmes, des filles, de Grand-Mère, des Soeurs, des fonctionnaires, des gens d'affaires, sont prêts à défendre les droits des femmes. J'ai eu la chance d'être

l'organisatrice, c'est à dire d'entendre les organisatrices de cette marche au petit déjeuner ce matin. Ça a été un catalyseur pour nous ici à Ottawa. Je pense qu'il nous incombe tous de donner suite cette nouvelle impulsion. La Journée internationale a comme thème: soyez audacieuse pour le changement. Il faut avoir de l'audace. Il faut mettre toujours l'accent sur les enjeux qui intéressent les femmes à l'échelle locale. Je pense qu'il faut trouver des moyens de faire en sorte qu'que les voix des femmes soient entendues. Surtout après cette marche, où nous avons compté 8000 femmes. Merci, monsieur le maire, pour avoir reconnu vos collègues féminines ce matin. À vous tous, aux échanges. Et bonne Journée internationale de la femme!

[APPLAUDISSEMENTS]

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci à tous. Je suis très content que les étudiants de l'école aient pu être ici ce matin.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Appel nominal.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous avez le quorum, monsieur le maire.

<CR> - J' [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Aimerais aussi signaler aux membres du conseil qu'il s'agit de la première réunion du conseil pour notre nouveau directeur de l'aménagement, monsieur Willis. Nous n'allons peut-être pas vous poser trop de questions.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Adoptée.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Déclaration d'intérêt. Aucune. Communication. Aucune absence. Motion portant présentation de rapports. Conseillère Wilkinson, appuyée par le conseiller Monette. Que le rapport du greffier municipale [Inaudible]. Rapport 19 du Comité des finances et du développement économique. Rapport 13 du Comité de l'environnement. Rapport 21 du Comité des finances et du développement économique. Rapport 40, comités de l'organisme. Et le rapport 21 du comité de transport soit reçus examinés et que les règles de procédure soit suspendu afin de prendre connaissance et [---] du Comité des finances en raison du caractère sensible du point de vue [---] puisque la prochaine réunion du conseil municipal n'aura lieu que le 12 avril.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Adoptée?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Rapport numéro 19. Nous avons une motion de renvoi. Conseillère Harder.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] La raison pour laquelle nous en sommes saisis, c'est parce que une motion a été reporté après le premier trimestre cette année. J'ai discuté avec le conseiller Moffatt. En ce qui concerne où nous en sommes, ce que nous devrions faire, nous sommes déjà des leaders en Ontario, en ce qui concerne les rapports avec la communauté [Inaudible]. C'est ce que nous avons vu au cours de ce mandat. Nous avons organisé Toutes sortes de réunions, des consultations publiques

<CR> - Bon matin, des groupes commandité et. (voix de l'interprète) bonjour monsieur Smith et. Le madame [---] jour international de la femme et moi-même avons invité un. Je vous nombre égal sous êtes la bienvenue à cette séance tout à fait extraordinaire de membres de à la la communauté de Chambre des l'industrie pour parler communes elle. D'un plan de travail. C'est ce que nous n'avons jamais fait par le passé. Nous voulons avoir pour du temps les pour connecter avec des Héritières gens partout en ville, du vote. Nous nous retrouvons sur le territoire pour que nous soyons traditionnel des Algonquins. Sur la bonne piste. Alors, ce serait à l'automne et nous aurons assez de temps pour le faire. Bienvenue [---]

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Aussi. À Sarah Dawson. Merci. Le rapport de situation. Député de Halifax Ouest sera donc le président reçu. Intérimaire suppléant de la Chambre des rapport de comité. Communes avec le député de Simcoe-Nord numéro 3.. Compte-rendu sur ils vont le plan de gestion sur donc la qualité de l'arrêt des changements climatiques la, comme je stratégie des partage le rôle énergies renouvelables avec le vice-. Adoptée président. Mise Monsieur Stinson, en oeuvre de l'État tous les jours. Nous du train léger, sommes nous avons plusieurs ici pour un motions et événement spécial quelques brèves remarques pour par le directeur municipal les. Nous allons y revenir. Héritières du suffrage une organisation 5, qui veut que les femmes soient élus à des c'est relié postes représentatifs partout au Canada. (applaudissements) Au numéro 4. Nous allons y revenir aussi. 6, demandes de participation au programme de subventions pour la remise en valeur des friches industrielles. L'objectif des héritière du suffrage c'est d'encourager les femmes 40 Canadiennes à se familiariser avec les Institutions

<CR> - Politiques du pays le conseiller Cloutier et ceux à un qui les desservent amendements techniques. Donc, pour.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Les inspirer à merci participer au monde. Il de la politique s'agit du fait,, au niveau local simplement, qu'il y, provincial ou fédéral. A eu un changement de nom de compagnies. Ça n'a aucun (fin de la traduction) ... impact sur l'autant de femmes dans l'admissibilité enceinte de la du propriétaire Chambre des communes. (rires). (applaudissements) Donc la motion et qu'il soit résolu que toute allusion à la je suis compagnie soit confiant changé que grâce pour la changer aux efforts à de À voix égales et d'13878 Ontario initiatives tels que les inc.. Héritières du suffrage,

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous verrons à l' modifications techniques avenir de plus adoptée. En plus de merci. Sièges dans cette Chambre article occupés par des femmes députées. 7, 2016 énoncé des salaires, des avantages sociaux. (voix de l'interprète) cette c'est reçu. Initiative l'article remarquable 8. Pour donner aliénation du aux femmes canadiennes la possibilité d'être élu ne 1463, promenade pouvait trouver d'autres Prince of Wales au club des meilleures garçons et filles d'Ottawa. Fonctions que la très honorable Kim Campbell qui a adopté. Été première ministre du Canada. Très bon partenariat. 9, mis à jour projet de revitalisation des Marché By et Parkdale les modifications apportées au (applaudissements) Règlement sur le marché Parkdale ainsi qu'au règlement du programme de Marché By numéro 2008 et 449. Pour vous avertir, (voix de l'interprète) avocate de nous allons vous formation, parler de la partie madame Campbell s'gouvernance à la est intéressé à la prochaine réunion politique provinciale d'. Alors abord comme le conseiller députée de l'assemblée de Leiper et Colombie-Britannique. Moi y avons travaillé avec quelques années plus tard le personnel, elle est entrée dans la. Cela politique fédérale ne porte que sur comme [Inaudible] député de Vancouver centre. De cette année. On ne se présentera à cette cour que elle a été pour parler des ensuite nommé très [Inaudible] à la prochaine réunion rapidement comme. Ministre, alors le rapport est ministre d'État pour les adopté. Affaires indiennes et Développement du rapport 40 du Nord, ministre de Comité de l'urbanisme la Justice., Ministre modifications au plan officiel de la Défense au règlement de zonage nationale et, une ministre partie du des anciens 300,

combattants. Monsieur Mulroney chemins Goulbourn Forced., En 1993, c'est retiré de la politique de madame Campbell conseillère Harder et, elle a été Wilkinson ont une nommé pour lui succéder. Modification technique.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. Ce modifications très faisant mineure, nous en convenons. ... (problème technique). C'est un petit problème technique nous voulons corriger à la recommandation E et le texte du plan officiel. 2 petites choses. Il faut que ce soit désigné aires naturelles urbaine d'une partie du chemin. (fin de la traduction) ... le Cabinet

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Et faire campagne dans tout est-ce qu'il y a des questions le pays en prévision sur cette modification de l'élection technique? Fédérale qui allait se tenir quelques mois après sa nomination alors la motion est adoptée. Le rapport modifier et. (voix de l'interprète) pendant l'été qui adopter. A suivi, sa 11, popularité modifications personnelle en a fait le règlements de zonage, premier ministre le plus populaire du Canada depuis 30 ans. 175 rue Main "Village Nord". C'est dans le vieux la politique Ottawa est étant ce qu'elle est., Adopté. Elle s'est retrouvé 12, modifications au caucus au plan officiel et au règlement de zonage, plus 333, tard et elle a continué à servir sa carrière. 343347 rue Preston au fil des ans et, sa carrière a 17 rue Aberdeen. Été aussi diverses quelles étaient distingués. Si je vais faire la liste de tout ce qu'elle a fait pour la cause des femmes, pour la politique dans le domaine de la politique internationale et dans le domaine aussi de la adoptée. Démocratisation dans rapport le domaine 21 du Comité des universitaires et aussi dans le transports. Domaine du théâtre musical, nous n'aurions plus de temps. (fin de la traduction) elle a écrit une adopter. Autobiographie qui a été un succès 14, nouveaux règlements en librairie sur les terrasses sûre emprise et programme pilote, d'évaluation des elle a été conçu général plaçait du Canada à Los sur rue. Angeles, elle a enseigné à Harvard, elle a motion, McKenney été présidente et Fleury. Voulez-vous présenté cela,? Elle a présidé

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. Un réseau de femmes international ceci a trait aux qui ont été permis pour présidente ou les emprise première ministre. (voix de l'interprète) pour les toute sa haut-parleurs sur les vie, terrasses. Elle a fait des choses remarquables, des donc ceci réalisation corrige une remarquable dans le domaine



petite omissions personnel, dans le que nous n'avions pas domaine professionnel saisi au Comité des transports pour servir le bien commun, de sorte que, l'intérêt général. Tout nouvel nous lui en sommes terrasses près d'une zone reconnaissants. C'est résidentielle, un honneur, donc à 30 mètres ou juste à côté d'une zone résidentielle, d'accueillir ici à la Chambre des mixte. Communes donc on ajoute le résidentiel commercial (fin de la traduction) ... et mixte. Léger changement vous présenter la très, honorable comme l'a dit la conseillère Kim Campbell. (applaudissements), De ce qu'on avait reçu à l'article 4. Alors, utilisations résidentielles et commercial mixte. C'est le seul changement.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense que le personnel est d'accord avec cela? Alors, modifications, adoptée. Motion principal adoptée.

<CR> - (voix de l'interprète) merci beaucoup. Est-ce que quelqu'un veut retirer un article pour l'approbation en bloc? ... d'être ici, je pense que c'est la alors cet ordre du jour première fois depuis est adopté mon départ de la vie? Politique que je suis ici dans la Chambre des communes. Adoptée. (fin de la traduction) alors (voix de l'interprète) la, nous première fois que je suis de revenons retour à la Chambre des au train léger communes et c'est tout à fait remarquables de vous, voir toutes ici mise en oeuvre de l'. État bleu du train c'est extrêmement immobile. Léger, définitions du projet et plan d'approvisionnement. Émouvant. Dans les années qui viennent, ceci monsieur tout sera de plus en plus féminisé [---] et nous aurons évidemment, sont ici nous ferons de la de même que d'autres membres place à nos collègues du personnel. Masculins, nous allons mais avoir un bref survol voilà donc une vision parce qu'on a eu une tout à fait remarquables et tout à fait intéressant pour tout le monde. Longue présentation au comité. Est -ce que quelqu'un a d'autres motions autre ça donne quel confiance Haider que j'. Ai sous les yeux nous sommes un peu? En retard ce matin. Je ne j'en ai une vais pas parler trop, longtemps. Comme l'a pardon dit le président, j'en, j'ai une de la ai un mémoire qui conseillère s'appelle Harder et du conseiller Egli au sujet [---], vous pouvez le lire. De [Inaudible], une autre des conseillers Qadri ça vous et donnera une idée de Egli ma carrière pour ce qui est du politique. Il est intéressant stationnement du de voir que je m'adresse à vous parc directement à la Chambre des communes Moody., Nous ne une autre pour parlons pas la directement aux [Inaudible], députés, nous une autre parlons déconseiller Blais et par le Qaqish président, au sujet. Je des toilettes devrais dire. Donc, Madame la Présidente, ici est-

ce que vous là où il pourriez faire n'y a pas de terminaux savoir à. Est-ce que quelqu'un d'telle député autres motions? Ceci ou non est. Cela-ce que tous les membres du. Conseil ont des motions je vais vous parler de la? Oui, vie dans cette alors je vais demander à Chambre chacun où est la conseillère Harder., Jesse je veux que Park vous avez vos tous les membres du écouteurs conseil et le public sage de quelle motion nous sommes saisis, si vous voulez avant de demander mieux entendre ici nous parlons dans une autre. Langue à monsieur [Inaudible]. De faire son petit survol. Alors on va je ne suis pas passer aux en train de lire un conseillers discours parce que Qadri la. Tradition en attendant de la conseillère Westminster c'est de ne pas Harder lire,.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Sauf votre premier merci, comme vous l'avez dit cette motion et appuyée par le conseiller. Egli. Je ne sais pas essentiellement, on veut ce que le demander au personnel premier discours d'étudier la possibilité insinues. D'avoir un parc incitatif d'un stationnement à cet endroit. Dans l'Ouest, il n'y a beaucoup de pression sur nos stationnements incitatifs alors il faudrait que peut-être les gens qui résident dans l'extrême ouest puisse se rendre jusqu'à Moodie pour prendre le train léger. Attendu [Inaudible] d'évaluer les possibilités d'un stationnement à la station Moodie, suite à une consultation de tous les grands propriétaires fonciers des environs, y compris les possibilités de location auprès de la Commission de la capitale nationale. Qu'il soit résolu que le personnel fasse rapport au Comité des finances et du développement économique avant la fin de 2017. Alors je voulais que cette motion soit appuyé par ce que je me disais que cela compléterait vraiment le réseau de train léger pour l'ouest de la ville. Après Moodie, on attendra à Kanata et [Inaudible].

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseillère Harder et conseiller Egli, au sujet de bar amène. Désolé, je ne pense pas que vous feriez s'assez rapidement. Je tiens à remercier le conseiller Egli pour avoir appuyé cela à cette cour vendredi dernier. Donc, au sujet de l'avenir du train léger dans la ville, beaucoup de gens dans mon quartier on dit: qu'advient-il de [Inaudible]. J'ai toujours pu maintenir debout et dire que nous on a le [Inaudible] dans le ce décès bien que ce soit séparé de la circulation véhiculaire sur une route, 4 voies c'est bien au-delà de sa capacité. Mais les autobus doivent aller au beau milieu d'un des 3 pire intersection de la ville. Il y a une voie réservée Jesse car [Inaudible] mais pour y aller ils doivent traverser la circulation

et aller au centre. Alors ce que je voudrais c'est que le personnel vérifie si on avait le [Inaudible] sud-ouest sur une courte distance depuis [Inaudible] jusqu'à [Inaudible]. De sorte que lorsque le train léger y arrivera, nous aurons un plan ils pourront obtenir [---] de différents paliers du gouvernement pour qu'on est une véritable voie réservées aux autobus et dans les années à venir, lorsqu'il y aura le train, ça se fera très facilement. Sans qu'on fasse cette vérification maintenant, ce sera impossible. Je sais qu'il y en a qui pourrait inclure d'autres choses qui pourraient être avantageuse. C'est ce qu'on verra dans un plan, si on doit amorcé ce genre de conversation à l'avenir.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. La motion suivante, le conseiller Egli appuyée par le conseiller Leiper au sujet de la collaboration entre Ottawa et Gatineau.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Je ne vais pas lire tous les attendu que mais l'essentiel de la motion, je suis très heureux de la déposer comme président du comité. C'est de reconnaître le nombre considérable de résidents d'Ottawa qui font la navette tous les jours pour travailler du côté du Québec, à Gatineau. C'est donc un lien qui sera important pour des milliers de nos résident, si ça pourrait être possible. La seule façon de voir si c'est possible c'est de poursuivre le dialogue avec nos homologues du côté du Québec. La motion fait donc 2 choses. D'abord, qu'il soit résolu que l'on demande personnel de travailler avec mes homologues de la ville de Gatineau pour explorer les améliorations possibles au transport en commun et au lien de mobilité actifs entre Ottawa et Gatineau, sans être limité à l'utilisation future du pont Prince of Wales pour la prochaine mise à jour du plan de transport. Il faut demander aux Marois de poursuivre les discussions déjà amorcé entre les 2 maires afin d'améliorer l'expérience du transport collectif rapide pour les résidents des 2 villes, y compris l'utilisation du pont Prince of Wales. Et consignés les progrès de ces discussions sur les prochaines étapes. C'est évident que la discussion ne sera pas facile, nous sommes 2, 002 provinces. J'en ai parlé au maire et il est tout à fait prêt à amorcer ces discussions au nom des résidents. Le personnel et lui a reçu des messages positif du gouvernement et du personnel du côté du Québec. Alors, je demanderais à tout le monde d'appuyer cette motion. Une motion qui aura des conséquences pour des milliers de résidents. Parce qu'il y a beaucoup de résidents d'Ottawa qui traversent vers le Québec tous les jours. Parce qu'ils travaillent pour le gouvernement fédéral là-bas. Si nous pouvions faciliter ce transport tous les jours, pour que ce soit plus rapide, plus propre, etc. On doit commencer par ces

discussions. Je vous incite à appuyer cette motion pour que l'on puisse aller de l'avant sur cet autre élément de notre réseau de transport.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] La dernière motion que nous avons, ça a trait aux toilettes à la place d'Orléans. Parce que ce ne sera plus, il n'y aura plus de terminus quand on se dirigera vers Trim. Conseiller Blais.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Vous l'avez très bien expliqué. Je vais donc lire la motion. Attendu que la deuxième étape du train léger prévu pour le 20, un rapport est prévue le 24 février 2017, on demande d'installation de toilettes à la place d'Orléans. Attendu que le personnel à examiner les volumes des transferts et le coût d'une installation de toilettes à la place d'Orléans, ce serait plus cher la carte Beauceville, bévée, qui ont déjà toutes des toilettes. L'installation de toilettes a été anticipées de l'envergure original et de l'expansion de la ligne confédération. Ça pourrait être accommoder selon le budget actuel. Il est résolu que le Conseil approuve la conception fonctionnelle du prolongement de la ligne confédération, sachant qu'il n'y aura pas d'autre pression additionnelle qui s'exerceront sur le budget. La place d'Orléans est et demeurera la station la plus achalandé d'Orléans. J'ai recommanderait donc fortement au conseil d'appuyer l'installation de toilettes à cette station.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup, conseiller. Je vais donc demander à monsieur [---] de nous faire une brève présentation. Sur ce rapport. Et nous passerons ensuite aux questions et commentaires des membres du conseil.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire, membre du conseil. Le cheminement qui nous a menés aujourd'hui ici a commencé en novembre 2013. Le conseil ajustements approuvé le plan directeur des transports de la ville, qui prévoit les priorités pour le transport collectif et les investissements en transport jusqu'en 2021, conformément à notre plan d'abordabilité. Ce plan directeur que vous avez approuvé identifie le train léger, étapes de, comme une pierre angulaire de vos priorités. L'étape de portant sur un programme municipale unique qui amène le train léger vers l'Ouest, le Sud et l'est. Le 8 juillet 2015, le Conseil a reconfirmé son engagement et a placer

l'étape 2 ans au de ses priorités et à cette même réunion vous avez approuvées à l'unanimité l'étape 2 de l'évaluation environnementale du train léger et le rapport sur le désigne qui prévoit l'étude environnementale de l'étape 2, y compris on désigne fonctionnelle. Vous avez approuvé également la ligne de rationalisation. Vous avez approuvé le pouvoir budgétaire pour commencer les travaux de générer préliminaire. Le directeur municipal et le maire on peut également obtenir des fonds des autres paliers de gouvernement pour le projet. Vous avez également approuvé 2 autres recommandations du. Conseil d'abord, réaliser certains travaux avant 2023 et évaluer la possibilité d'offrir une solution de train léger rapide vers Kanata. Le premier septembre 2015, vous avez approuvé une stratégie d'approvisionnement pour acquérir une équipe d'ingénieurs. Sous la direction de monsieur [---] et de son personnel ainsi que d'une équipe dévouée d'ingénieurs, professionnels et des spécialistes en voie ferrée, urbanisme, ingénieur JO technique et spécialistes juridique, conseiller en PPP, personelles d'approvisionnement et des finances pour mettre au point un plan professionnel et exhaustif qui inclut tous vos directives. Le plan inclut beaucoup de consultation et dialogue avec plusieurs partis et intérêt. L'équipe a tenu 27 réunions publiques d'information. En plus, le personnel a tenu beaucoup d'autres réunions avec des parties prenantes intéressés. C'est 27 réunions inclut 10 portes ouvertes pour tout le tracé, des études de connectivité pour tout le tracé, beaucoup de séances d'information, des mises à jour et des réunions de quartier. Autre ces réunions publiques, le personnel a répondu à bien des questions, notez des suggestions et s'est mis à la disposition des gens pour le suivi. Toutes les questions soulevées à la réunion il y a 2 semaines ont obtenu de réponse. Le plan avec l'étape 2 est le plus grand programme d'infrastructures complets de l'histoire d'Ottawa. Plus de 200 professionnels du Canada et les États-Unis ont travaillé sur ce plan. Monsieur le maire, le rapport dont le conseil est saisies est recommandé par le personnel répond à toutes les directives du Conseil. Ils respectent le plan d'abordabilité présenter et si vous approuvez les recommandations, cela permettra à l'équipe d'aller de l'avant et de passer au concours d'approvisionnement pour toutes les stations. Merci, monsieur le maire. Maintenant, je suis heureux de répondre à vos questions.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur Manconi. De toute évidence, c'est vraiment une journée à la fois historique et emballantes pour l'avenir de la ville. Je tiens à vous féliciter vous et votre personnel pour le magnifique travail accompli jusqu'à maintenant, depuis 4 ans. Maintenant, questions et commentaires de la part des membres du conseil. Conseiller Qaqish.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci au personnel pour tout leur bon travail là-dessus et de la séance que l'on a eu en ligne la semaine dernière. Ça a très bien été. Je pense qu'il a fait du très bon travail à répondre à toutes nos questions. J'aurai encore quelques questions. La première, au sujet des résidents de Barrhaven. Je sais que la conseillère Harder a une question pour le côté ouest. Mais je voulais parler des mesures intérimaires sur l'étude qui a été faite en 2013. Pourriez vous en parler un petit peu, surtout la partie est de Barrhaven pour voir comment ça résident, après la phase 1 et 2 en 2021, comment pourront-ils profiter de la station de Beauceville? Que pourront -ils en tirer à court terme?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, c'est vrai que le plan directeur des autobus et aussi importants. Je pense que mon collègue pourra vous parler de l'Inter connectivité entre les 2 systèmes.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bonjour. Oui, le plan de transport rapide en autobus Barrhaven et River ça aide sud fait l'objet d'une étude en 2013 et 2014, il y a donc un corridor qui est protégée pour cela. Entre-temps les avantages pour les résidents de Barrhaven, c'est que avec l'État deux le train sera prolongée jusqu'à Beauceville avec le très grand stationnement et les résidents pourront accéder à ce stationnement avec le service local, le 99 à l'heure actuelle. On prévoit aussi avoir des mesures de priorités pour les transports en commun le long de [Inaudible] pour améliorer cette connexion. Pour ce qui est dû Transitway pour autobus, comment est-ce que ça correspond à l'abordabilité?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que les trains pourrait arriver avant cela où pensez-vous que ça viendra avant pour les autobus?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. Grâce à l'étude environnementale, le plan de transport des autobus n'était que provisoire. Alors ce [Inaudible] viendrait probablement avant que la voie ferrée ne soit prolongée jusqu'à Riverside sud.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bon, merci. Aussi, je voulais revenir sur certaines questions qui avait été posée de l'endroit satellites dans le sud lors des portes ouvertes. Alors pourquoi ne pas électrifié maintenant? Pourquoi n'acceptons pas 2 voix à certains endroits? Pourquoi ne pas avoir une voix de dédoublement? Pouvez-vous nous expliquer pourquoi nous allons de l'avant avec ce plan plutôt que d'électrifier maintenant, plutôt que plus tard?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Monsieur le Maire, la raison principale de ne pas électrifié maintenant, c'est parce que le personnel c'est fait demander de poursuivre avec la technologie actuelle au diesel. Donc on voulait s'assurer que, à long terme, il n'y aurait pas d'impact négatif sur la bilan maintenant cette technologie. Alors on a étudié ça de plus près et les frais des mobilisations, avec la conversion de la ligne Trillium avec l'extension aussi, aux construire une double voie, sont vraiment très dispendieux et ne rapporte pas beaucoup d'améliorations, vraiment. Pour ce qui est de la croissance de la capacité maintenant, ça nous amène bien au-delà de 2023. Donc, selon les prévisions que vous avez,-vous pensé que ce prolongement jusqu'à Beauceville durera pour un bon 20 ans?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. Nous avons amplement de capacité. La décision d'avoir des trains doubles sur la ligne principal de Beauceville à Bayview [Inaudible].

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pouvez vous parler de la fiabilité, question sur laquelle on revient tout le temps. Et s'il y a des voies de dédoublement.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] On a fait l'inventaire du fonctionnement du système du contrôle des signaux. Nous allons recommandait différentes choses au propos heures avant ou pendant la période d'entretien, vu qu'on aura des trains plus longs, il faudra entretenir certaines des voies de dédoublement. La fiabilité, comme je l'ai dit déjà, était un élément clé. C'est pourquoi nous ne considérons pas le prolongement de la ligne Trillium commun simple ajout. Il faudra apporter des améliorations au pont, à

rideaux, la voie de dédoublements et les signaux, le tunnel et ce qu'on obtiendra en résultat c'est un système qui sera beaucoup plus fiables. Alors, si jamais il devait y avoir un retard de 1 ou 2 minutes à une station à cause de quelque chose d'imprévu, nous pourrions certainement nous rattraper, rattraper le temps perdu. Donc pour maintenir les intervalles de 12 minutes. Autre chose qu'on a reçu aussi du gouvernement fédéral, c'est qu'il nous faut concevoir maintenant des différenciations de niveau. Ça aussi, cela touche la fiabilité. La ligne à Diamond travers la ligne Trillium et on va construire un pont et nous espérons pouvoir lâcher aux programmes dans son ensemble quand on procédera à l'appel d'offres. Ça aidera beaucoup la fiabilité, le rendement de cette ligne et l'entretien à long terme.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Avez-vous des inquiétudes? C'est une autre chose que l'on entend régulièrement, qu'au sujet de la station de Beauceville qui est à côté d'un chant, donc au milieu de nulle part.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Parce que le centre sera plutôt à [Inaudible]. Bon si vous que les prévisions que vous avez fait, de l'achalandage, vont être réduit? Je parle de celles qui sont au sud, dans les quartiers du conseiller Moffatt entre autres.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pour les gens dans le secteur développer de Riverside, pensez-vous que vous allez devoir réduire vos prévisions d'achalandage?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non, nous ne croyons pas. Nous travaillons à long terme, mais même à court terme, on voit qu'il y aura beaucoup de demandes pour les stationnements à Beauceville. La montée de l'achalandage que l'on verra en 2023, lorsque toute la ligne sera opérationnel, nous croyons que cela donnera une belle occasion aux gens d'utiliser le transport collectif, plus tôt que prévu. La raison pour laquelle nous pouvons prolonger cette ligne, augmenter le nombre de places justement, c'est parce qu'on a reçu beaucoup de demandes.



<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Combien de temps les résidents restaurons tiède dans le train de Beauceville au centre-ville?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] 22 minutes, à peu près. Parce qu'il faut d'abord passer par Bayview et prendre une correspondance. Alors il faut peut-être attendre 2 ou 3 minutes et de la c'est moins de 10 minutes pour aller au centre-ville.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pouvez vous parler un peu du coup? Parce que ça aussi ça revient souvent.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Les paliers provincial et fédéral vont payer leur part, mais pour ce qui est de la ville, est-ce qu'on sait si on aura les moyens de se payer ce projet? Je pense que la trésorière serait mieux placé pour répondre à cela.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, nous avons confiance en l'abordabilité de ce projet, surtout quand on fait nos prévisions. On est toujours très prudent pour ce qui est des rentrées de fonds. Nous ne sommes pas aussi prudents lorsqu'on estime les dépenses par contre. Compte tenu des circonstances, nous sommes certains que cela répondra à la structure financière de la ville et à l'intérieur des limites imposées par les conseillers et par la province également.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce sont là mais seule question. Merci.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous avez d'autres commentaires? Ce serait le moment. Conseiller Brockington. Questions et commentaires.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bonjour. Bonjour à tous les membres du conseil. C'est définitivement une journée historique de l'histoire de la ville et je suis très fier d'en faire partie. Les villes évolue, j'ai toujours cru qu'elles doivent avoir un bon

système de transport en commun, pas seulement pour aujourd'hui mais pour l'avenir. Nous voulons avoir un système qui répondra la demande d'aujourd'hui, et à la demande de décennies à venir. Je pense vraiment que notre plan est solide et je vais appuyer la recommandation qui nous est présentée au complet. J'ai eu toute la confiance qu'il faut envers le personnel. Alors, pour revenir à ce qu'a dit le conseiller Qaqish sur l'analyse des coûts, les gens posent beaucoup de questions, demande quel genre d'analyse professionnelle, de vérification, ont été faites par le personnel pour être certain que tout ce qui est proposé est vraiment nécessaire et que l'évaluation est vraiment solide, qu'on n'aura pas de mauvaises surprises. Commentaire du personnel.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, il y a 2 parties à cela. D'abord nous avons une équipe d'ingénieurs. Des spécialistes que nous avons engagés et approuvés par vous qui vont contribuer des milliers d'années d'expertise et de connaissances. Ce sont ceux qui vont s'occuper du design et des estimations. De plus, nous avons confié quelques tâches techniques et financières à ce groupe. Et l'équipe de madame Marian Simulik était là à chaque étape, en ce qui concerne la modélisation qui doit vraiment être solide pour qu'elle puisse répondre aux questions comme celle qui viennent d'être posées. Il y a aussi des défis à relever en ce qui concerne le design et les estimations. À chaque étape, nous sommes alignés sur les objectifs d'abordabilité. C'est un processus très rigoureux. Beaucoup de ces personnes ont de l'expérience. Il y a aussi les membres de l'équipe [---] qui ont fait ce travail à chaque étape.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pouvez-vous parler du processus qui sera utilisé pour les tâches futures. Il y a des recommandations qui seront faites à un moment donné au Conseil.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Parce qu'on a parlé du pont Prince of Wales, de Barrhaven, éventuellement. Il y a donc des procédures qui ont été établies. En ce qui concerne le volume.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que ce qui se fait aujourd'hui, on va quand même en tenir compte? Que peut-on attendre pour la troisième étape?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le personnel va prendre connaissance des motions, ce sera inclus dans le plan de transport. Madame [---] et la chef d'équipe. Donc, on se servira de la modélisation, des connaissances nécessaires pour évaluer tous les corridors de transport. J'ai présenté un plan pour le personnel. Toutes ces motions seront incluses dans le processus. Nous allons nous assurer donc d'en prendre connaissance. Ensuite, nous allons formuler les recommandations professionnelle. Pour cela, on nous donnera des instructions. On va demander des modifications au besoin. Maintenant, les oeuvres d'art et les 10 millions de dollars, je l'ai mentionné publiquement en ce qui concerne la somme. Nous avons eu une assez bonne discussion là-dessus. Les réactions de mes commettants, il semble qu'il faudrait qu'il y ait plus d'oeuvres d'art locale. Ça devrait avoir une saveur locale. Pour refléter la communauté que nous servons. Pouvez-vous m'expliquer comment nous allons faire l'acquisition d'oeuvres d'art? Et si des artistes locaux seront inclus?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, je vais demander à monsieur Chénier. J'ai bardé avec lui à ce sujet. Je vais répondre à votre question. Je pense que nous allons faire ce que vous souhaitez. La politique des oeuvres d'art public, bien sûr, visa refléter la communauté locale, ça fait partie de notre mandat, toujours. Donc, nous allons nous engager à organiser des séances d'information avec des artistes locaux pour qu'ils participent. Lorsque l'appel sera lancé, nous allons travailler avec des groupes locaux pour nous assurer qu'ils soient tous au courant et qu'ils organisent en conséquence. C'est aussi le quart pour la communauté autochtone et inuites qui pourrait voudra vouloir participer. Enfin, quelque chose que nous voulons faire depuis quelque temps, c'est organisé une séance d'équipement et de méthodes. C'est bien que des artistes qui n'ont jamais incorporer leurs oeuvres dans quelque chose d'aussi volumineux qu'une station de train, ils pourraient le faire. Avec un appel d'offres compétitifs, nous allons pouvoir faire en sorte que des artistes locaux et participent.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Sait très bien. Je vous applaudi. Je vous remercie d'avoir mis plus l'accent sur les artistes locaux. J'avais aussi soulevé des préoccupations en ce qui concerne la ligne Trillium. Et les oeuvres qui y sont associés. Je voulais aussi plus d'informations en ce qui concerne leur installation de la garde des prix Maitland. On me dit qu'il était dans l'intérêt des contribuables d'adopter cette

recommandation. Et l'impact sur les résidents locaux sera presque nul. J'en suis très content. Pour ce qui est de la fermeture pour 16 mois. J'ai déjà pris le train tous les jours jusqu'co- [---] et j'ai survécu à la plupart des fermetures. Il y a toujours un impact. Ce n'est pas juste accommodants pour les passagers. On crée aussi qu'ils changent de moyens de transport. Pas seulement temporairement mais par la suite aussi. Il y a aussi 2 nouvelle station. Il y a aussi une possibilité d'avoir un autre pont près de la station de la Confédération. On m'a dit qu'on pourrait le faire pendant 3 mois et rouvrir après et recommencer. Pour moi, 20616 mois c'est très incommodant, je suis d'accord pour faire tous les travaux en même temps. Je reconnais que ces peu pratique. Mais je suis d'accord avec le personnel. En ce qui concerne le lien avec l'aéroport, je suis d'accord j', aimerais qu'il y ait plus d'achalandage à ce niveau-là. Il y aura une campagne de promotion pour que les gens s'en servent. Il faut comprendre qu'il y a des difficultés techniques. Parce qu'il n'y a pas de lien avec le centre-ville à l'heure actuelle. Il faut se demander si on a besoin d'avoir peut-être une voie double. Donc, il faut continuer d'y réfléchir. Une question, lorsque le train de la ligne Trillium sera à Bayview, est-ce qu'il y aura suffisamment de capacités sur le terrain? Pour accepter tout ce groupe de personnes qui a besoin de se rendre au centre-ville où il faudra plusieurs wagons pour le faire?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Excellente question. Parce que ce point-là, Bayview, c'est l'endroit où se trouve la charge de pointe. C'est pour cette raison que nous avons introduit la configuration de stations à [---]. Et à [---]. Pour ajouter un wagon vide à ce stade. Et ce sera l'aller-retour entre [---] et [---] aux besoins. À partir du moment où les trains arriveront à [---], il y aura une capacité accrue. Environ 1000 personnes au coeur de pointe en 2023. Pour prendre le premier point qui arrivent plus tôt que d'attendre un autre train. C'est quelque chose qui sera étudié sur le plan opérationnel. Si nous avons besoin d'en ajouter le matin ou le soir aux heures de pointe, c'est ce que nous allons faire.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup. Je félicite le personnel pour l'excellent travail qu'il fait depuis de nombreuses années. À tous ceux aussi qui ont participé à ce projet.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseillère McKenney.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. J'aimerais aussi remercier le personnel et je dois dire que je suis très heureux de faire partie de ce processus. C'est quelque chose de très important. Nous n'étions pas tous là durant la phase 1. Mais la ville je pense était prête. Pour cette phase un et la phase 2 va, je pense, changer la manière dont on se déplace dans notre ville. Je sais que, en ce qui me concerne, ne me rend plus en voiture à [Inaudible] si je dois aller y à la librairie au magasin là-bas, je prends la ligne Trillium, ces pratiques. J'ai hâte de pouvoir me rendre jusqu'à Orléans ou Bayshore et éventuellement Kanata, par train. C'est une perspective intéressante pour la Ville. Je pense qu'il faudra voir comment on peut assurer le transport des passagers de façon efficace parce qu'on ne peut pas toujours ajouter une capacité pour les voitures. On va toujours continué de pouvoir prendre la voiture, mais je pense que ça va changer notre façon de nous déplacer. J'ai deux question en ce qui concerne l'acquisition de terrain. C'est quelque chose dont j'ai hérité, c'est une décision qui a été pris au cours du dernier mandat du conseil, je n'étais pas là lorsque le premier rapport m'a été présenté et je n'avait que 2 heures. Je n'ai pas le personnel, il fallait que ça se fasse de, mais je n'avait que 2 heures pour lire le rapport et l'absorbé. La recommandation dont nous sommes saisis comporte une continuation et ça ne reviendra pas au Conseil, sauf lorsque tout sera terminée. En ce qui me concerne, me sens mal à l'aise a accepté ces rapports, surtout lorsqu'on m'a demandé que ça fasse partie d'une vérification. On nous a dit que c'était trop complexe. À ce, je me suis demandé: pourquoi? Ce n'est pas trop complexe pour moi et je ne suis pas experte en immobilier. Mais pourquoi est-ce que ce serait trop complexe pour notre comité de vérification, que ce soit une fois ou 2 fois parents? Pourriez-vous m'expliquer pourquoi?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je peux répondre à votre première question en ce qui concerne le processus. Ce que nous proposons, avec la phase 2 TLR et en ce qui concerne les propriétés qui seront exproprier, ce sera identifiés par le personnel et une fois que ce sera fait, la plupart l'ont déjà été, ce sera au conseiller du quartier viser qui va en discuter avec nous. S'il n'y a plus d'occupation nous allons communiquer avec le maire et faire la même chose avec le bureau du maire. Il faudra s'assurer que tout le monde est d'accord. Une fois que ce sera terminé, ensuite nous allons présenter un rapport au Conseil pour l'approbation de propriété qui devront être expropriés. Donc il y aura un autre niveau qui sera ajouté. En ce qui concerne le processus d'expropriation. Comme ça, le conseil pourra participer davantage.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que ça comprend l'acquisition de terrain qui ne font pas partie du processus d'expropriation? Peut-être un échange de terrain ou un achat?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ceci comprend toutes les propriétés.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Donc vous allez présenter un rapport au Conseil. Comment est-ce que cela diffère de la phase un? Parce que au cours de la première phase, vous avez présenté un rapport à la toute fin. Comme ça, vous n'allez pas revenir au conseil avec un rapport? Pour préciser.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce que je voulais dire en ce qui concerne toute la question immobilières, que ce soit une acquisition, une emprise, un droit de passage temporaire, dans tous les cas nous allons consulter le conseiller responsable et le maire. En ce qui concerne le rapport, nous allons avoir un processus similaires à celui de la phase un et nous n'allons pas aller de l'avant jusqu'à ce que tout soit approuvé. Nous avons très bien réussi au cours de la première phase à protéger les intérêts municipaux. En ce qui concerne la responsabilité financière mais aussi la progression des propriétaires parce que certains ont été obligés de se réinstallé ailleurs. Donc nous voulons protéger leurs intérêts ainsi que ceux de la ville. Donc je peux vous assurer que, après avoir procédé à l'acquisition d'un terrain, il y a des représentants de nos avocats qui ont participé au processus et ils ont signé chaque rapport pour les acquisitions et expropriation. Avant que chaque rapport soit signée, on consulte le conseiller du quartier et une fois que le conseiller à accepter, nous passons au cabinet du maire.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bon, je vais y réfléchir davantage. Merci. Ma prochaine question porte sur les éléments commerciaux. Nous avons eu plusieurs réunions et on a répondu à de nombreuses questions, et merci, mais en ce qui concerne ces arguments, je crois comprendre que l'augmentation de 8, 2 1 %

d'achalandage que nous prévoyons, je présume que ça inclut l'élargissement de la 417. N'est-ce pas?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, c'est cela.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors savez-vous quel pourcentage de pertes à cause de l'élargissement de la 417, quel aurait été la différence?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je ne sais pas. Cette question a été posée par un de vos collègues aussi, nous avons examiné tous les projets prévue d'ici 2031 dans le réseau de transport général et l'augmentation d'achalandage comprend la capacité supplémentaires sur le réseau et les réductions de kilomètres véhicule. En ce qui concerne le réseau général de transport. Donc il n'y a pas eu vraiment de segmentation qui a été faite. Mais nous n'avons pas ... nous avons imaginer un scénario, mais en ce qui concerne les éléments commerciaux, on ne peut pas imaginer de scénarios. On ne peut pas faire d'ingénierie inverse non plus, mais ça pourrait prendre un petit peu plus de temps. Mais ça n'a jamais été examinée ou envisagé. Sans l'élargissement de la 407.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] 006.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Fleury.

<CR> - Monsieur le présidents, on porte tous le rôle de chacun de nos quartiers mais on a une responsabilité pour l'ensemble de la ville et dans ce contexte, évidemment, la deuxième phase bien au bon moment. Je me souviens être à la table il y a quelques années on parlait de la première phase, on est avancé dans la phase de construction de la première phase. Évidemment, le transport en commun nous affecte tous, nos résident dans le demande, ils veulent pouvoir voyager dans chacun des communautés de la ville rapidement. La phase un a complètement s', ne complète passais objectif-là.

La phase 2 avec les objectifs de l'Ouest, du Sud et de l'Est et importantes. Évidemment, à travers ça, ce n'est pas chacun des communautés qui vont en bénéficier de façon égale et ça ça fait partie de la réalité. C'est l'a dit, il y a une opportunité à travers les autobus, à travers le réalignements du réseau, d'offrir une amélioration du service d'autobus dans certaines communautés qui ne vont peut-être pas bénéficier du train. Je pense que c'est important de prendre en considération, dans l'ensemble de la ville, les structures qui sont présentés House [Inaudible] qui est le plus probable, le plus augmenté. Il y a certaines zones qui ne sont peut-être pas couvertes mais on ne peut pas avoir à chacun des ramifications. Mais une opportunité, si on a une bonne stratégie, si on va de l'avant avec une bonne allocation de budget, un bon réalignements des réseaux, et ça ça devient difficile parce que les réseaux d'autobus qui sont établies ces sensible. Nos résidences sont habitués à l'arrêt, l'emplacement de l'autobus, à ne peut-être pas avoir à faire un transfert, mais je pense que c'est une réflexion qu'il va falloir porté à travers les prochaines étapes. On peut aujourd'hui approuver la deuxième phrase, je pense qu'il y a un bel engouement, une belle énergie dans tout ça, mais il y a aussi une nécessité d'avoir une réflexion plus approfondie sur les communautés qui sont quand même assez rapprochées d'une station du train léger, mais qui n'en bénéficie pas directement. Là-dessus, je dois lever mon chapeau à toute l'équipe pour le travail. Autant au niveau des relations avec le groupe de travail, ça a été complexe pour les discussions de la deuxième phase. Il y a des éléments également qui ont été attribués qui ont fait partie des débats de la première phase. On n'a qu'à penser aux toilettes par exemple, dans les stations, qui ont été un sujet quand même important pour l'intégration des stations. Pour moi, ça demeure aussi l'opportunité d'ajouter du commerciales. Évidemment, ajouter aussi l'opportunité d'avoir des unités résidentielles près des nouvelles stations. Je pense que c'est ce qui va faire le succès de la deuxième phase. Et de l'ensemble du réseau. Comment on peut rapproché les gens de chacune de ces stations. Et créer des communautés qui vont être intégrés. Finalement, un des points qui est important aussi, c'est la connexion du transport en commun, avec l'aéroport. Je sais que présentement, il y a l'autobus. Je l'ai utilisé quelquefois en revenant de voyage. C'est un service qui est correct. Mais dans quelques années, avec les travaux de la deuxième phase qui vont se compléter, d'avoir accès dans chacune des communautés d'Ottawa, en arrivant de la station VIA Rail ou de l'aéroport, de pouvoir prendre le train et d'arriver chez soi en plein transports en commun, c'est un atout important. À travers cela, un élément que l'on devrait continuer à considérer et faire attention, c'est tout l'aspect de l'accès au niveau financier. On a pris une belle étapes avec la passe plus abordables. Dans l'ensemble de la programmation, il faudra, si on veut avoir le nombre d'utilisateurs



qu'on veut avoir, c'est important d'avoir cette réflexion. Je lève mon chapeau à toute l'équipe qui a travaillé sur le train léger. Évidemment, le train est un mode sûr. On n'a qu'à visiter Toronto ou ailleurs dans la grande métropole, quand le train arrive dans une minute, il arrive dans une minute. Il ne faut pas le négliger dans tous les investissements. On assure un meilleur transports en commun pour les résidents de la ville. Autant les élus que les gestionnaires, à l'implantation du rail, c'est un fabuleux progrès. Ont mais vraiment une belle marque dans l'histoire, en 2017, non seulement on a vécu la construction mais aussi la planification, l'avenir du transport en commun dans son entier. Merci.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Je voulais me faire l'écho des commentaires qui ont été faits, en ce qui concerne la phase 2 qui est à l'avantage de tous, dans notre communauté. Je pense qu'on peut ainsi voir tous les avantages et les retombées économiques et autres, pour la Ville. Félicitations au personnel. Pour tout le travail qu'ils ont fait au fil des ans. Je sais que l'approbation de la phase 2 s'accompagne d'une grande responsabilité. Nous allons investir quelque 5, 6 milliards de dollars dans ce projet. J'ai passé beaucoup de temps avec le personnel à cette réunion pour bien comprendre tous les éléments. J'ai d'autres questions. Lorsque j'ai lu, chaque fois j'avais de nouvelles questions. Les réponses du personnel ont été très utiles. Les analyses du coût et du bénéfice étaient impressionnantes. En ce qui concerne les tableaux 3 et 4 qui se trouvent aux pages 37 et 39. J'essaie de comprendre la relation entre les 2. Pour 2021. Et les 216 kilomètres voitures qui ont été parcourus. Un achalandage de 10 millions par rapport à la base. Une augmentation de 8 %. Est-ce qu'il est trop simple de diviser le nombre de déplacements accrus par le nombre de kilomètres? Pour dire que les déplacements moyens étaient de 636. Je n'étais pas certains. En ce qui concerne la relation entre les économies et l'achalandage.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est un peu plus complexe que cela. Il faut voir quels sont les facteurs qui amènent les gens à prendre le transport en commun. Vous avez nommé un facteur mais il y a aussi la disponibilité du stationnement, l'emplacement. Et vice versa. Donc, il y a une corrélation entre ces éléments, dans ces 2 tableaux. Mais cette analogie simple ne montre pas comment ce modèle fonctionne. En ce qui concerne le nombre de kilomètres et voitures parcourus.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que vous avez regardé le déplacement moyen? C'est basé sur la destination des gens, et des navettes qu'ils font qu'ils prennent. Ça a été mise à jour la dernière fois en 2011. Donc, ils vont voir quelles sont les points d'origines et de destination par l'ensemble de la ville.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] On prend en compte ce facteur et le temps qu'il faut pour déplacer une personne dans le transport en commun par rapport à une voiture. Dans certains cas, c'est pour cette raison que les gens choisissent de prendre le transport en commun plutôt que la voiture. En ce qui concerne l'analyse des coûts et bénéfices.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ici encore j'ai été impressionné par tous ces différents facteurs. Si on essaie de faire la même analyse pour les projets regrouper, la réponse que l'on va donner, c'est qu'on ne savait pas qu'quel serait le nombre de kilomètres par voiture.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est exact. Même si ce n'est pas notre projet d'élargissement, on ne peut pas voir quelles sont les avantages en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Est

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE]-ce qu'est-ce que c'est quelque chose qu'on pourra désagréger dans les semaines à venir?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense qu'on peut vous donner des éléments de réponse dans les semaines à venir. Même chose.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Même chose pour 174. Je sais que la première analyses qui a été faite par le personnel résumait l'élargissement de jeunes parc Elena fourche. En ce qui concerne les projets regroupées, on ajoute seulement la voie rapide entre jeunes d'arc et le chemin de Montréal. Est-ce que vous avez des projets en ce

qui concerne ce deuxième éléments? Et ce qu'on sait ce qui va arriver à cette deuxième partie de l'élargissement pour la voie rapide?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je présume que vous parlez de la fourche.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, c'est dans le plan directeur.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Si c'est le cas, cette voie fera partie de l'évaluation du des langues.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que ce deuxième tronçon aura lieu après 2021,?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Après 2031, oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce qu'on sait qu'il sera l'impact pour les [---] ou les kilomètres voiture?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous allons voir ce qu'il en est pas rapport aux éléments commerciaux.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce qu'on pourrait désagréger ces chiffres?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] En principe, oui. Mais c'est difficile à faire. Et ce genre de modélisation est censé être plus globale. Mais on peut certainement vous donner une analyse avec toutes les réserves qui s'imposent.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce que j'essaie de faire c'est utiliser l'analyse au bénéfice des arguments commerciaux. J'essaie de voir quelles sont les avantages les bénéfiques des projets regrouper, même si les dépenses des mobilisations ne sont pas assumé par la municipalité, quelles sont les coûts opérationnels d'entretien de la chaussée et les pertes identifiables en ce qui concerne le temps de déplacement, les émissions de gaz à effet de serre et les contaminant atmosphérique? Ainsi que les économies qui sont réalisés dans l'ensemble du plan. Il faudrait mettre ça dans le grand livres comptables des dépenses. Je sais que c'est difficile, mais j'apprécie les efforts fournis par le personnel pour obtenir cette information.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Même avec le paiement des autres paliers de gouvernement, je crains qu'on ne se retrouvent à devoir payer quelque chose. On ne peut pas le savoir maintenant parce qu'on ne peut pas faire les calculs pour ce qui est des [Inaudible] mais j'apprécie beaucoup le travail que le personnel a fait pour la modélisation de l'achalandage, etc. Merci d'avoir répondu à mes questions au cours des dernières semaines.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère Wilkinson.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] On est heureux de voir le prolongement jusqu'à Moodie et il faudra faire un prolongement aussi de l'évaluation environnementale de l'État douteux. Comment allez-vous procéder pour ce faire?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, il faudra faire une évaluation environnementale surtout pour que la technologie puisse passer des autobus aux trains. La première consultations publiques pour cela et prévu pour le 22 mars, alors les invitations vont partir bientôt, si ce n'est déjà fait. Je pense qu'il y en aura une autre, consultation, en juin, pour que les évaluations environnementale soit présenté au conseil au début de septembre, pour que cela puisse être inclus au processus d'appel d'offres.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Certaines de ces évaluations environnementales ne vont pas directement au Conseil et celles pour l'ouest de la ville, je voudrais bien qu'elle ne soit distribué à nous tous, à l'ouest de la ceinture de verdure, parce que c'est très important pour nous.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Absolument. On vous invite à tous. Même chose pour Barrhaven probablement.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Maintenant, une question sur les toilettes a été posée. On dit qu'on veut aménager des toilettes sans frais supplémentaires. J'essaie de comprendre comment cela impossible.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je crois que la motion dit qu'il n'y aura pas d'autres dépenses additionnelles, parce qu'on a prévu des immobilisations avec des toilettes à place d'Orléans. Ça devait être le terminus, mais si on ne peut pas, on ne pourra pas obtenir les fonds de la province et du fédéral pour prolonger au-delà de Trillium, alors le budget d'immobilisations existe déjà et il prévoit des toilettes publiques à place d'Orléans. Mais vous avez raison, il y aura des frais d'entretien supplémentaires associé à des toilettes publiques aménagés dans la station.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Allez vous étudiez cela pour Moodie aussi puisque ce sera un terminaux et que beaucoup de gens ils prendront des correspondances?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Si on peut obtenir le prolongement jusqu'à Moodie, nous aurons des toilettes, mais on ne pourra pas avoir de toilettes à Bayshore parce qu'il y aura moins de transfert là-bas.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je n'en ai pas vu à Baseline non plus.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non, il y en a à Baseline.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Quand vous aménager des toilettes, c'est toujours au pluriel?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense qu'on pourrait en avoir qu'il serait utilisé pour en avoir une seule que tout le monde pourrait utiliser, mais je sais ... est-ce qu'on a une idée de l'achalandage aussi? Vous savez qu'on a des toilettes ici pour handicapés qui sont soleil et qui servent aux hommes et aux femmes.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a des codes, un Code du bâtiment, qui existe à cet égard. Il faut le respecter. Je ne sais pas s'il y a eu des mises à jour de faites pour les toilettes qui sont seuls.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Une autre question. L'art publiques et son coup.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pouvez vous parler un peu plus près du micro?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pour un programme d'art public, 1 % d'un projet comme celui-ci ça représente une bonne sommes. Alors je me demandais s'il y a des choses qu'on ne devrait pas permettre parce que par exemple, dans un garage pour les services, l'entretien des véhicules, je ne sais pas si on doit avoir dollars publiques à un pareil endroit. Est-ce que le pourcentage ne devrait pas varié pour un aussi gros projets?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le Maire, la politique approuvés par le Conseil à l'automne 2015 n'a pas réduit le pourcentage mais pour les immeubles qui était moins fréquentées par le public et au large public n'était pas vraiment une priorité,

il était possible de procéder à des installations à de meilleurs endroits. Ils vont mieux mieux utiliser les fonds prévus, mais on n'a rien prévu pour réduire le pourcentage. Même si on a résisté à la tentation de l'augmenter, ce que certaines personnes du milieu voulait. Mais on a maintenu le 1 %, mais en permettant ... en donnant plus de marge de manoeuvre quant à la sélection des lieux.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bon, je ne peux pas me souvenir de chaque motion reçus au conseil, n'est-ce pas. Alors merci, j'ai bien hâte que ça se fasse, que l'évaluation environnementale se fasse, qu'on arrive à Kanata et qu'on trouvera l'arbre magique qui nous permettra d'avoir les fonds nécessaires pour nous rendre jusqu'à Kanata. Parce qu'on n'a pas de systèmes de transport rapide par eux non plus et c'est le seul secteur qui n'en a pas. Et pourtant, nous avons quand même une grande baserait emploi, il va falloir commencer à penser aux besoins de la collectivité, pas seulement pour que les gens n'est pas à passer de l'autobus aux trains dans mon secteur. Alors, en dépit de tout cela, je voterai pour l'extension tel que les proposé parce que c'est ce que le Conseil souhaite. Mais on c'est quand même qu'il faudra nous rendre dans les autres secteurs de la ville, comme l'ouest de la ville, à cause du secteur de la haute technologie.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseillère Deans.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Je commencerai d'abord par vous remercier de tout le travail qui nous a amenés au point où nous en sommes aujourd'hui. Vous avez tous travailler très fort à ce projet et je l'apprécie énormément. Je voudrais aussi remercier le personnel pour les consultations sur l'Internet la semaine dernière. J'ai trouvé ça très bien. C'était du nouveau pour nous mais je pense que ça valait la peine parce que moi, comme conseillère du Sud, j'ai entendu beaucoup parler de la ligne Trillium, comme vous cris, mais par la suite les résidents en ont beaucoup plus parler. Le conseiller Brockington à poser des questions plutôt sur les systèmes et la façon dont les gens se déplacent entre les 2 lignes. C'est important de le comprendre. Une chose que le conseiller Brockington émoi nous nous préoccupons, moi dans le sud, ce sont les toilettes à la station [---]. Les terminaux sera plus loin mais c'est quand même un grand centre commercial. Est-ce qu'on a terminé

le plan parce que beaucoup de gens vont circuler par la, vont y passer. Alors je me demandais si vous aviez pensé à aménager des toilettes à cette station?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pour le moment, Monsieur le Maire, nous savons qu'il y aura beaucoup de correspondance à cette citation et oui, on a un plan qui dit qu'il y aura beaucoup de croissance dans les 10 ou 20 prochaines années dans ce secteur. Mais avec toutes les correspondances qui se feront entre la ligne Trillium et le Transitway sud-ouest, je pense que le volume de correspondance sera beaucoup plus élevé à Bayview par exemple. Alors de pointe, on s'imagine que 270 personnes obtenir une correspondance, contrairement à place d'Orléans où on en prévoit plus de 2000.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Convient à South Keys?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] [---] sa façon, générale j'appuie le train léger dans les villes. La conseillère Harder et moi sommes des partisans de longue date depuis les années 20. 00 nous sommes très heureuse que ce projet se concrétise enfin. Ce sera une grande transformation de la ville. Qui nous incitera à nous déplacer autrement. Je vais approuver le rapport. Mais j'aimerais quand même quand on pense un peu plus à l'avenir. J'aimerais donner une petite mise en garde membre du conseil. Il faut toujours faire preuve de diligence raisonnable. Il faut toujours examiner les chiffres qui vont nous guider. On ne peut pas permettre à ce que les étapes à venir deviennent des concours de popularité. Il faut qu'elle repose sur le mérite et les déplacements des résidents. Il faut que ce soit toujours logique sur le plan de ... avec l'adoption de ce rapport aujourd'hui, je suggère que l'on pense à faire une autre étude par les pairs avec les prochaines étapes, si on a la chance d'obtenir du financement pour les étapes à venir. En examinant ce rapport, j'ai vu certaines choses qui sont des avertissements, qui valent la peine qu'on y prête attention. Par exemple, l'analyse de rationalisation mais plus aussi solide qu'elle ne l'était pour l'étape 1. Plusieurs des indicateurs ont été révisés vers le bas. Je pense que cette analyse n'est pas aussi solide qu'avant. Il faut surveiller ces indicateurs désormais. Personnellement, je m'inquiète un peu de la recommandation ici, qui veut que l'on pense à agrandir le 174. Les preuves démontrent que c'est en concurrence directe avec la ligne de train léger, pour ce qui est de l'achalandage. Je suis aussi préoccupés par le modèle



d'abordabilité, qui inclut une augmentation de 2 % et demie chaque année, pour les 30 prochaines années. Ça m'inquiète. Ceci dit, notre tâche consiste à avoir une bonne analyse de rationalisation, quand on va dépasser dépenser les deniers publics à coups de milliards et en avoir pour son argent, c'est essentiel pour la bonne gouvernance. Il faudra penser à cela aussi. Ceci étant dit, je vais appuyer le rapport aujourd'hui. Mais je marque Raymond désaccord comme je l'ai fait au comité sur 3 clauses. Pour 174, pour les raisons que je viens d'énoncer. [---] au sujet, le secret autour de certaines transactions. Je pense que le Conseil se doit de comprendre les transactions. Et savoir ce qu'on en fait au juste. Je ne vois pas pourquoi on aurait plus de séance à huis clos. Enfin, qui a trait, - 1. Je voulais dire que je trouve qu'on donne trop de pouvoirs délégués au personnel. Il doit avoir plus de continuité dans les rapports présentés au Conseil. C'est pourquoi j'ai choisi ce point. Sur ce, monsieur le maire.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller Monette.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je voulais lire des extraits de courriels qu'on en a reçu de [---] pour le Conseil de la construction et des métiers. Il vient en, 30010 entre autres on a besoin de votre êtes pour alléger certains des problèmes de transport à Ottawa. Parce que les contribuables ont souvent de la difficulté en allant et venant d'Orléans. Un peu plus loin, il dit: la 174 et le train léger vont atténuer les pressions sur certaines préoccupations qui sont énoncés depuis des décennies. On vous demande de faire preuve de leadership pour appuyer les contribuables de l'Est, les collègues du milieu, les voisins, à l'est d'Ottawa. Nous dépendons du conseil municipal pour appuyer nos travaux d'infrastructure, à commencer par les emplois directs en construction et les emplois indirects qui sont reliés à l'industrie. Alors que l'économie prend de l'expansion, la population aussi grandi. Il y a des investissements qui seront recouvré. Avec le temps. Nous vous souhaitons à vous et à vos familles un bon voyage sur la 174. Oui, monsieur le président, ça parfois une aventure de prendre la 174. 010 cas Orléans, il y a 110000 Orléans, nous sommes 120000 en effet. Quand on parle d'un réseau routier complets, il faut penser à Prescott-Russell. C'est près de 85000 habitants aussi. Un réseau routier complets n'est pas seulement l'addition d'un train. Essentiellement, nous voulons le transport collectif constant, conjugué à la circulation habituel sur la 174, plus une voie réservée aux véhicules à plusieurs occupants. Ensuite, on aura les voies réservées aux autobus. Alors, les 25 millions de dollars ne permettrons pas de construire une nouvelle route. Simplement ajouter à la

voie que l'on a, préservé aux autobus. Les véhicules à plusieurs occupants n'ajoute pas de pratique. C'est comme dans l'Ouest, quand on revient de la place canadienne tailler. Il y a une voie réservée à ces véhicules avec 2 ou 3 ou 4 occupants à bord. C'est ça l'objectif de ce que l'on propose. Ce n'est pas d'ajouter 3 voies de circulation pour régler le problème. On ne réglerá jamais le problème si on ne fait que rajouter une voix supplémentaire. Á la route. Mais si on a le train jusqu'aux chemin Trim, ça ira mieux. Ont trouvé une solution aussi quand on encourage les gens à faire du covoiturage. Je suis étonné qu'un conseiller a pu voter pour élargir la 174 dans l'Est. Regardez l'expansion du 417. Pour une raison ou pour une autre, il y a des conseillers qui ne vivent même pas à Orléans qui ont décidé que ce n'était pas la chose à faire. J'aimerais dire aux membres du conseil que l'on devrait appuyer cette expansion parce qu'elle est bien judicieuse. Ça n'enlève rien. Aucun achalandage au train léger. Mais je ne sais pas ce que le conseiller, où il a pris son information, mais j'ai vérifié avec le personnel et les chiffres reçus, c'était bien différent des chiffres dans son rapport. Et on veut poursuivre les discussions qui avait commencé en 2006 et auquel j'ai participé aujourd'hui. On ne parle pas seulement de l'Est, de l'Ouest et du Sud. On a une motion qui parle du Nord. Grâce au leadership du maire Watson et du maire [---] on pense encore plus loin à l'avenir. Pour avoir un réseau complet de circulation, de nous attardons pas à une seule voix sur la 174. Si vous n'êtes pas d'accord sur 3 ou 4 points, marqués votre désaccord sur l'ensemble. Regardez toutes les améliorations que l'on a faite dans l'Ouest. On a commencé en parlant du [---]. Ensuite on s'est rendu à Bayshore et maintenant à Moodie. Si quelqu'un prend sa voiture d'Orléans jusqu'à Moodie, c'est toute une histoire. Ensemble, comme conseil, nous allons réussir à améliorer le conseiller en continuera de l'améliorer. Je vois que je n'ai plus de temps. Merci, monsieur le maire.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bien dit,. Conseiller conseiller Egli.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier le personnel. Comme président du Comité des transports, je suis allé à plusieurs réunions, plusieurs consultations publiques, et j'ai vu les efforts, les heures que Joan, Cris et leurs équipes ont consacré pour répondre aux préoccupations des résidents, aux questions des conseillers, pour garder l'information à jour, pour être transparent. Enfin, l'effort a été exceptionnel pour ce projet. Mais ce projet aura des répercussions sur la ville pour bien des années à venir. Alors merci. Je

voudrais aussi remercier le maire, son bureau et Serge Jobin pour tout le travail qu'ils ont fait là-dessus. C'est le premier jour de travail pour Steve Will. Je dois dire qu'il était de l'autre côté de la table lorsqu'on parlait des tracés pendant la discussion de 100 jours. Steve a beaucoup contribué. Il s'est fait une voix très raisonnable dans la salle et je suis très heureux qu'il va nous aider maintenant à faire avancer ce projet du côté de la ville. Alors je suis très heureux que ce soit votre première réunion ici. Comme je l'ai dit, j'ai une perspective assez unique sur ce projet à cause de sa nature. C'est une belle occasion ici, pour la ville, et je suis d'accord avec Bob Monette, on ne devrait pas s'attarder au détail, c'est une belle occasion qui se présente à la ville. Une occasion d'étoffer un petit peu l'étape un pendant qu'on a encore du personnel qui est au courant de tout ce qui intéresse la phase où l'État pas 1. Et c'est une occasion qu'ils ne vont pas rater. J'espère que tout le monde autour de la table, et je crois bien que tout le monde d'ici comprend cela et agira en conséquence. C'est une proposition qu'on accepte de tout coeur, qu'on accepte d'un seul coup. C'est un peu comme un casse-tête, un casse-tête et beaucoup plus satisfaisant lorsqu'on a tous les morceaux, quand on a consacré des heures et des heures, comme le personnel et le Conseil ils ont fait, un projet et de réaliser qu'à la fin de la journée, il nous manque 2 ou 3 morceaux sur plusieurs milliers, ce n'est pas correct. Il faut quand même maintenant reconnaître le dur labeur de tout le monde là-dessus, reconnaître ce que nous disent les résidents. Ils ne veulent, ils sont très emballé et il sait excitation se verra encore plus dès qu'on ouvrira l'étape un. Alors ce que ce suggère à tout le monde ici, c'est de terminer le fameux casse-tête pour l'achever. Il y a des partis qui vous plaire au moins que d'autres, mais c'est la nature du projet. Dans un projet de si grande ampleur, avec autant de résidents, de paliers de gouvernement, il y aura des éléments bien sûr qu'il ne vaut plairont pas autant que d'autres, mais une fois l'ensemble terminer, on se retrouve avec un projet superbes et c'est notre cas. Voilà qui fera évoluer notre ville. Nous sommes sur le point de passer d'une petite ville à une vraie grandes villes. C'est l'une des façons d'y arriver. Alors j'encourage tout le monde à appuyer ce projet dans son entièreté, parce que plus on l'appuiera, plus les autres paliers du gouvernement vont contribuer de l'argent et plus les gens ils seront ouverts. Nos pourront également poursuivre la discussion avec nos homologues du côté du Québec, pour prolonger ce projet vers le Nord. Également, avec les autres paliers du gouvernement, pour que ce projet puissent évoluer vers Kanata et Barrhaven, peu importe, je vous encourage à l'appuyer. À l'appuyer dans son entièreté. Donnons le message à nos résident et à tous les paliers de gouvernement que notre conseil et à 100 % favorable à ce projet et on voudrait que les changements continue d'arriver, de transformer notre ville en une avis le multi-modèles plus sensibles à l'environnement, l'écologie, au système de

transport, et ce, pour tous les résidents. Comme l'a dit monsieur Manconi, je vais être à l'avant-garde la situation. Nous sommes pour le développement du transport collectif, restons y, travaillons ensemble et faisons avancer les choses. Merci.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller, merci comme notre travail de président du conseil et des transports. Conseiller Taylor.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Moi aussi je voudrais commencer par remercier le personnel sincèrement. Je l'ai déjà fait mais ça vaut la peine de le répéter. Le personnel, les partenaires, ont été d'incroyables alliés, pas seulement pour faire décoller le projet mais aussi pour surmonter les nombreux défis et les problèmes qu'ils se sont adressés devant nous. Un quartier comme le mien, qu'il faut traverser, traverser des collectivités établies qui sont établies de longue date, ce n'est pas facile. Le personnel a dû aborder cela de façon très délicate et ça a été fait dans le plus grand respect. Je veux remercier aussi, j'ai parlé des partenaires, mais je vais aussi remercier les résidents, pas seulement de mon quartier mais de l'Ouest aussi de la ville. Je pense qu'ils ont été engagés de très près dans ce projet, plus que dans tout autre projet, je crois, depuis que je suis à cette table. Les résidents ont formulé leur opinion, non ils ont fait des commentaires, ont parlé d'anciens document, nous au même présenté de vieilles photos qui nous ont aidés à faire de ce projet un meilleur projet qui nous a permis d'améliorer la qualité globale du projet. Alors j'ai bien hâte de poursuivre ce travail avec le personnel, quand on y mettra à la dernière main, finalement. Je voulais souligner encore une fois tous les progrès que nous avons réalisés sur ce dossier, depuis 2010 en tout cas, depuis que plusieurs entre nous ici présents ont eu l'occasion d'en parler. En 2010, je pense à mon quartier, le train dans mon quartier était un gros point d'interrogation, personne ne savait comment aller de Parthenais à [Inaudible], c'est un gros inconnu. Mais voilà que maintenant, depuis 2010, les choses ont changé. Vous pourrez non seulement vous rendre à [Inaudible] mais vous rendre au-delà du quartier. Je voulais aussi, puisqu'on parle de train aujourd'hui, ça vaut la peine de le répéter, il y a des conseillers qu'ils ont dit, j'appuie le prolongement du réseau routier aussi que l'on contemple dans le cadre de ce projet. J'appuie aussi les extensions qui seront faites à notre réseau de piste cyclable et piétonnière. L'expansion de notre ville et des liens améliorés vers les centres d'emplois, les centres de loisirs, voilà qui améliorent une ville. Mais on ne peut pas aller de l'avant avec une seule méthode, il faut utiliser tous les outils à notre disposition

et je pense qu'en travaillant de façon collective, exhaustive, comme l'a fait le personnel, c'est ainsi que l'on pourra respecter notre parole et construire la meilleure ville possible qui répondent le mieux à tous les besoins des résidents. Je terminerai en mentionnant quelque chose que peut-être qu'on n'a pas assez abordées, aujourd'hui, selon l'Institut de recherche publique, ils ont rendu [---] on s'enorgueillit, ici à Ottawa, d'être convivial envers les personnes âgées, c'est grâce à l'ancien conseiller aussi. Bien sûr, la conseillère Deans et présidente de la table ronde des personnes âgées. Tout cela a été initiées sous votre gouverne, monsieur le maire, alors merci beaucoup. Comme conseiller qui représente le quartier qui a le plus grand nombre de personnes âgées dans la ville, on parle beaucoup de gens qui prennent le train, mais dans le rapport ici on dit que 70 % des Canadiens vivent dans des banlieues qui dépendent de la voiture et que la voiture pour les gens qui ne savent pas ou ne peuvent plus conduire isole beaucoup les personnes âgées. Ce qui est incroyable, c'est qu'on peut engager des résidents le long de la voie ferrée Ferry et donc ils pourront continuer à se déplacer, tous ces gens, malgré l'âge. Alors je remercie le personnel dit avoir pensé.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Cloutier, s'il vous plaît.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. 2 questions. Je connais la réponse à la première question. Mais est-ce que vous avez vu le budget fédéral du 22 mars? Comment se déroulent les conversations? Parce qu'il paraît qu'il manque un aspect financier.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pourrais peut-être répondre pour vous, nous avons eu des discussions très positives, au niveau des politiciens mais aussi de la fonction publique. En ce qui concerne la phase 2 du train léger. Il y a 4 ou 5 députés qui sont venus ici dans la salle pour en discuter avec nous. Je pense que nous allons entendre des nouvelles positives du gouvernement fédéral avant la fin du mois de mai, qui est la date limite que nous nous sommes fixés nous-mêmes. Pour ne pas manquer la saison de la construction. Donc, ça a été très positif. Je peux vous dire que lorsque j'ai rencontré la première ministre et d'autres ministres, à Queen's Park, nous avons parlé du Regroupement des projets et des difficultés que présente les différentes

séries de critères. Je me sens très bien. J'espère pouvoir annoncer quelque chose sous peu.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup, monsieur le maire. Merci pour votre travail sur ce dossier et cette partie très importante. Une question. Monsieur Manconi, vous pourriez répondre. Nous allons avoir les Jeux du Canada au mois d'août 2021. Merci aux conseillers Qadri Qaqish et Brockington pour avoir soulevé beaucoup de questions qui nous préoccupent. Merci beaucoup pour sa question. Mais en ce qui concerne le développement économique et les jeux, si nous les remportant, on va l'annoncer le 30 mars, est-ce que vous pouvez inclure un incitatif pour qu'on puisse ouvrir cette ligne Trillium en 2021 est? -ce que vous l'entrevoyez?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Très bonne question. Ça a été posée la semaine dernière. Lorsque j'étais dans l'autobus, ont retourné avec le groupe. Nous allons avoir un service rehausser tout le long du corridor et monsieur [---] on a reçu le mandat d'faire le meilleur projet possible. Et monsieur [---] aussi, il a le mandat de bâtir ce qui est nécessaire pour que le service soit parmi les meilleurs. Tout cela est inclus. Nous allons faire en sorte que les gens puissent se rendre aux différents installations. Et dans les documents de soumission, nous allons inciter les soumissionnaires à être novateur. Mais ce sera tout un défi. Le service de transport en commun doit être, il doit dépasser les attentes. Et nous allons nous occuper du transport des visiteurs et des athlètes qui doivent se rendre aux installations.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, je vous exhorte à garder cela à l'esprit. Parce que nous voulons que l'expérience soient aussi positive que possible, si jamais on obtient cette soumissions. Et que une nouvelle ligne ferroviaire [---]. [FIN DE LA TRADUCTION] Je voudrais parler de l'utilisation de la 174 et la 417 pendant la construction de la phase 2. [FIN DE LA TRADUCTION] [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Comme durant la phase 1, on a utilisé la 417 pour les autobus. Est-ce que c'est-ce que vous avez l'intention de faire pour la phase 2? Comment l'expansion de ces routes s'inscrit dans cette phase?

<CR> - La logique pour les détours, pour le deuxième étage, c'est plus possible. La ligne traverse la 174 Ouest. Les choses sont un peu plus compliqué autour de parce que. Et la rue Preston. Mais là encore, l'équipe fait tout le plan pour utiliser les routes qui ont [---] appliqué pour le premier étage. Minimiser les inconvénients pour le personnel qui utilisent des transports en commun. Et faire attention à toutes les réponses qu'on a besoin pour le détour. L'autre chose c'est le rapport qui est devant vous aujourd'hui, on prend d'autres autobus pour le détour. On voit que la flotte [Inaudible]. Comme on a fait dans le premier étage, le train léger, le plus important c'est de faire attention pour les passagers. [VOIX DE L'INTERPRÈTE] On veut le faire comme on l'a fait pour la phase 1, c'est la priorité numéro 1. Dans l'Est et les choses sont plus simple en raison de l'alignement. Dans l'Ouest, il y a quelques difficultés dont nous allons tenir compte. Il y a aussi les nouveaux autobus dont on parle, dans le rapport. Mais l'intention, c'est d'avoir des autobus sur la 160174 et la 417. Ce sera le cas dans l'Est. Et sur la 417, il y aura un point terminale. Et nous allons aussi demandé aux soumissionnaires de nous faire part de leurs idées.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Comment est-ce que vous qualifiez ceci? Nécessaire? Important? Une partie intégrante pour la phase 1?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce sont des questions différentes. La 417 a toujours été envisagé dans l'Ouest pour l'expansion de cette route crucial. C'est important aussi pour le mouvement multi-modèle, par l'ensemble de la ville. En ce qui concerne la 174, ce sera une occasion de profiter du fait que nous sommes déjà là. Et ce tronçon est quand même mineurs. Il se situe entre 0 et 3 %. Comme je l'ai dit à la réunion, j'ai demandé au personnel de revoir les chiffres parce que je ne comprenais pas toutes les hypothèses. Les chiffres ont été révisées et ça représente entre 0 et 0, 3 %. Sur le revenu.

<CR> - J' [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ai une autre question sur la 417. Vous avez demandé quel est le facteur qui est inclus. Il s'agit surtout de structure. Ce projet exigent le remplacement de plusieurs viaducs, le long du corridor de la 417, qui sont contigus. Au nord. Où nous avons un autre corridor jusqu'à Bayshore. En ce qui concerne la coordination, c'est nécessaire. On peut dessinés des installations où on passe en dessous de viaducs. Mais il faut aussi s'assurer qu'il y ait de bons liens

pédestre et des cyclistes en même temps. Parce que ces 2 projets seront très proche, c'est beaucoup plus économique et ça réduit l'ordonnance seulement. Ce sera coordonnée par une seule compagnie. Et pour ce tronçon, lorsque nous allons passer des autobus aux trains, il doit y avoir des voies qui auront un peu plus de capacités pour assurer la fiabilité du service comme monsieur Manconi a parlé.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense que le conseiller Brockington a mentionné combien nous sommes reconnaissants de la réunion que nous avons eu, les gens du Sud. Les réponses étaient remarquable. Monsieur Manconi, la conseillère Deans à parler d'un examen par les pairs. Je ne sais pas ce que c'est exactement. Pourriez-vous m'expliquer ce qu'il en est et est-ce que c'est nécessaire?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense qu'il faisait allusion aux autres examens qui ont été faits par les pères, concernant le plan en général et aussi l'administration de hausser les transports. Je peux employer la définition de l'Association américaine de transport en commun. Lorsque vous avez un comité d'autres agences qui vont évaluer une partie ou une autre des opérations Watson. En ce qui concerne ce plan, mon conseil professionnel serait que vous n'en avait pas besoin pour toutes sortes de raisons. D'abord, vous avez approuver un ingénieur pour les propriétaires, à peu près 80 milliards de dollars. Ce sont des gens de l'extérieur qui sont engagés pour mettre à contribution leur expertise. Il y a aussi [Inaudible] qui fait partie du processus pour la phase 1 et beaucoup de partis de la phase 2. Vous avez aussi une surveillance rigoureuse du directeur municipal et de la trésorière qui posent des questions très pointue en ce qui concerne la comptabilité et les évaluations. Il y a aussi mon point de vue, monsieur [Inaudible] m'a confié ce portefeuille en juillet je, peux vous assurer que j'ai fait beaucoup d'analyse et j'ai fait appel à des gens pour qu'ils me disent où nous en sommes. [---] ou de son équipe, c'est ce que je fais de façon automatique lorsqu'on me confie de nouvelles responsabilités, que ce soit pour la probabilité ou l'environnement, etc. Je peux vous dire que l'une des premières choses, si je voyais quelque chose, ce serait d'en parler au directeur municipal et ce n'est pas le cas. Je rappelle à tous que vous avez gagné un prix [Inaudible] à la phase 1, vous avez été à une conférence l'an dernier et l'élément ingénieur, tout ça montre que nous sommes



des chefs de file au Canada et en Amérique du Nord. En ce qui concerne les triple pour P le train léger. Il y a d'autres municipalités qui nous ont demandé comment s'y prendre. Ce qui est curieux c'est qu'ils ont déjà un train léger à Edmonton, Calgary, Vancouver, Toronto. Même avec métro Links Jérusalem, des gens de Boston. Les gens viennent ici pour apprendre d'autres manières de faire les choses. Pour la phase 2, ils nous ont demandé ce qui se prépare ils font la queue pour venir parler à notre équipe. En ce qui concerne mon point de vue professionnel, je ne vois rien qui montre que vous avez besoin d'un examen par les terres, vous avez aussi un avocat indépendant qui surveillent tous, flou tous les angles. C'est l'un des meilleurs au Canada, il n'a pas de [---], vous avez aussi le directeur responsable des achats. Il n'a pas vu de problèmes. Alors je ne vois pas de besoin pour sa. Merci.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je n'ai pas d'autres questions. Alors je peux passer un commentaire. Je dois vous remercier, vous et votre équipe, pour tout le travail que vous avez fait sur ce projet. J'ai posé beaucoup de questions, j'ai obtenu les réponses, pas toujours les réponses que je voulais entendre mais j'ai eu des réponses. C'est loin d'être parfaits, nous sommes liés par les décisions antérieures du conseil, le budget, etc, mais il y a tellement davantage. À aller de l'avant. La construction renouvelé à la gare de triage de [Inaudible] va causer des difficultés aux étudiants, mais comme le conseiller Monette lundi, j'exhorte mes collègues à appuyer tout ceci. Ayez le courage d'appuyer tout ceci parce que sur le plan opérationnel, technique et financiers, tout cadre bien. Le conseiller à parler d'un casse-tête, penser plutôt commun ragoût qui comporte différents ingrédients différentes quantités. Ce n'est pas un buffet. J'ai l'impression que les conseillers qui vont voter non sur certains aspects de ce rapport serait assez fâchés si ça tombait parce que ça ne produirait pas ce à quoi s'attendre non résidents. Ils s'attendent à ce que tout le conseil évoque dans l'affirmative. Si ce rapport n'était pas approuver, ce serait les gens d'Edmonton, Thunder Bay et Toronto qui se retrouverait à payer un milliard de dollars de plus pour leur projets. Comme la mer l'a dit, c'est une journée remplie de fierté et nous comptons sur un avenir productifs. C'est le moment d'être audacieux. Merci beaucoup.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller. Conseiller Blais.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup, monsieur le maire. Comme beaucoup d'autres aujourd'hui, j'aimerais commencer par remercier notre personnel très dévoué pour des années de travail. Surtout vous Chris et votre équipe, monsieur Manconi, je sais que ça représente des dizaines de milliers d'heures de travail collectif pour déterminer comment ça s'ils peuvent fonctionner pour les résidents d'Ottawa. J'aimerais revenir à 2010. Quand beaucoup d'entre nous avons commencé ici. C'était le premier décembre. Lorsqu'on est arrivé au centre pour la cérémonies d'assermentation, il faisait sombres et il faisait froid. Tout le monde a dit qu'il était difficile de se rendre au champ, au centre à 18 heures avec toute la circulation. Si vous ne connaissez pas bien Orléans, le centre et seulement à mi-chemin et il a quand même assez loin du chemin Trillium. Ceci montre qu'il faut quand même sans quelque chose au sujet de l'autoroute 174. Un grand cabinet nous a dit que le temps de déplacements entre le chemin Trillium et la fourche à une vitesse légal ne devrait prendre que 9 minutes. Durant les heures de pointe, on mes 23 minutes pour se rendre jusqu'à la fourche, c'est-à-dire la station Saint-Laurent. Au centre-ville, ça prend de 45 minutes à une heure. Le train léger de Trillium prendra 25 à 30 minutes. C'est un service exceptionnelles pour les résidents d'Orléans et tous les gens qui habitent dans l'Est. Comme monsieur Manconi l'a dit, l'expansion assez modeste de la 174, pour ajouter une voie de covoiturage, ne va pas ajouter beaucoup d'argent au budget. Si vous regardez l'achalandage d'Orléans, une note de service de 2012 nous disait que la répartition de 64 % entre les moyens de transport ... il a dit que ce chiffre et les chiffres le plus élevés en Amérique du Nord pour les banlieues, pour une ville de notre taille. Si vous prenez la 174 pour aller au travail, vous vous rendez au centre-ville, donc on a une répartition mandat-là de 64 %. L'autoroute et ralentie par 3 fois ce qu'elle devrait être. Presque la moitié de l'expansion urbaine et dans mon quartier à moi et ça ne comprend pas la croissance dans celle du conseiller Mitic. S'il n'y avait pas de croissance, peut-être qu'on pourrait ne rien faire concernant la 174, mais ce n'est pas le cas. Même avec la population actuel, il y a une demande pour le transport en commun et l'autoroute. Ce besoin va s'accroître avec le temps et avec l'augmentation de la population. J'ai fait un peu de recherche sur le nombre de motion et de rapports qui ont été présentés au Conseil depuis 2010, concernant l'évaluation environnementale et l'augmentation pour la 174 et le train léger, il y en a 6 ou 7. Ils ont déjà été présentée et elles ont déjà été adopté à l'unanimité. Si on ne voulait pas réaliser ce projet ensemble, pourquoi on a passé tout le temps? À la dernière heure, les gens veulent commencer à retirer certains éléments. Les mêmes personnes qui veulent éliminer la 174 sont ceux qui parlent avec le plus de passion de l'élargissement de l'autoroute de l'aéroport. Et la prolongation jusqu'à l'aéroport. Je

suis d'accord avec tout ça. Ce n'est pas exclusif. Il faut offrir des options à tous, ce n'est pas tout le monde qui peut se rendre au travail à pied ou à vélo. Ce n'est pas tout le monde non plus qui peut prendre l'autobus. Ils ont besoin de camions. Ils ont des heures inusitée. Je suis très fier que le plan de la phase 2 permettent de relier l'Est et l'Ouest. Si on remonte à 2010. Le plan de la phase 1 n'était pas très bien. Il allait coûter beaucoup plus cher qu'on l'avait dit durant la campagne. Le maire et d'autres ont tout contrôler, on a changé le tracé à travers le centre-ville. Malgré cela, on pensait pouvoir atterrir sur Mars avant de se rendre à Moodie ou Orléans. Donc, je pense que nous avons fait beaucoup de progrès. Je vous exhorte à voter sur l'ensemble du rapport. Merci beaucoup.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, pour la perspective historique. Conseiller Leiper.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Maintenant que nous passons à la phase 2, il y aura quelques nouvelles stations. D'autres seront entièrement rénovée. On ne veut pas nécessairement ou seulement améliorer l'accès aux quartiers mais aussi améliorer les liens pédestre et de cyclisme. Il s'agit de l'approbation d'un plan de niveau. Nous avons déjà amorcé des consultations. En début de mandat, j'ai eu des réunions avec les parties prenantes. Et l'équipe de train léger. Bien que j'ai entendu qu'on a prévu beaucoup de délégations. L'équipe, les résidents et les entreprises ont été productive dans les consultations en ce qui concerne l'impact, l'acquisition de terrain, l'alignement de tracer et le nouveau développement. J'aimerais demander au personnel de continuer de travailler dans cet esprit de collaboration. Avec les bénéfices du train léger, il y aura aussi des difficultés causées par la construction. Il est important de prendre toutes les mesures nécessaires pour atténuer ses impacts. Et nous voulons continuer d'entretenir une bonne communication entre l'équipe du train léger et les résidents. Ça s'est passé de façon très positive jusqu'à maintenant. Il faudra continue de faire ainsi pour les prochaines années. Merci à l'équipe du train léger. Et ceux qui vont voter en faveur d'un projet qui va vraiment améliorer le transport dans le quartier. J'ai hâte de voir [---].

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Chiarelli.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. J'ai quelques questions pour monsieur Swell en ce qui concerne les indicateurs clés. Quelle est l'augmentation démographique prévue d'ici maintenant et 2021 à Ottawa?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il faudrait que je cherche ce chiffre. Je vais vous donner une réponse plus tard. Nous avons réduit l'augmentation d'achalandage à 8 %. Après ce calcul.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je me demande si ça se produit de toute façon, même si on ne faisait rien, l'augmentation que l'on mentionne dans le rapport, c'est une augmentation lorsque le projet est déjà mises en oeuvre. Donc, cette augmentation de 8 % vient après.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que nous avons une marge de manoeuvre si ces indicateurs continue de baisser au cours des 15 prochaines années?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a 2 choses que je devrais préciser. Les arguments qui était mentionné dans le rapport de la phase 2 en 2015 ont été mis à jour. Selon les chiffres réels de l'achalandage. Nous avons fait des chiffres, établi des chiffres en 2011, et nous n'avions pas pris le temps de les mettre à jour. La différence entre ces 2 rapports reflète tout simplement cette mise à jour. Nous avons voulu aussi répandre la croissance sur une plus grande surface pour être plus résiliente. Donc, il y avait moins d'augmentation aiguë. Parce que nous voulons être plus souples dans l'ensemble du système.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ensuite, en ce qui concerne l'acquisition de terrain. Combien d'acquisition de terrain pouvons-nous faire d'un propriétaire privé par opposition aux terres publiques?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense qu'il y a 59 propriétaires privés qui sont impliqués dans la phase 2, que ce soit pour la construction ou des emprise. Avant d'arriver à 747. Beaucoup moins que pour la phase 1. À la phase 1, nous avons un total de 79 propriétés. Dans ce projet, on en a un peu plus de 50, plus 7 agences gouvernementales.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Quelques commentaires. Je suis un peu nerveux. En ce qui concerne les situations possibles à moyen terme, par rapport aux indicateurs clés. Par la même occasion, je pense qu'à longue échéance, ce sera un peu mieux pour les gens. Il y a encore 70 % des gens qui conduisent une voiture, même si on a atteint notre objectif dans ce plan.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] En ce qui concerne l'achat de propriété, je ne vois toujours pas une raison défendable de ne pas être transparent en ce qui concerne ces achats. On peut très bien dire que ça a bien marché pour la phase 1. On ne sait pas parce qu'il n'y a pas eu de divulgation des résultats. Mais sachant comment fonctionne le processus d'expropriation, on ne se base pas sur un marché libre. Nous ne sommes pas assujettis aux mêmes conditions que pour des évaluations foncières. J'espère que c'est une question, que de faire un casse-tête et de s'assurer d'avoir tous les morceaux. Que ce ne soit pas comme un jeu de devinette. Où on se demande ce qui n'a pas marché lorsqu'il est trop tard. Alors, je vais voter contre la section 4. Mais j'appuie les améliorations au projet que nous avons mis en place au cours des quelques derniers mois. Je pense que nous avons pris la bonne décision. En ce qui concerne le déplacement jusqu'à Moodie. Mais je vous mets en garde toutefois, que même avec une toute petite augmentation d'achalandage avec les projections actuelles, on peut espérer que ça augmente. Mais nous n'avons pas de preuve que ce ne sera pas le cas. Sans examen par les pères de, façon indépendante, nous n'avons pas un second regard. Mais d'après l'information que nous avons, je pense que ce sera une merveilleuse amélioration du transport en commun à Ottawa et j'espère que c'est quelque chose qui va changer la manière dont les gens se déplacent et comment

les communautés se constitue. J'espère que ce sera d'une bonne façon. Donc j'avais quand même voté contre le manque de transparence, je vais l'appui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Egli.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, Monsieur le Maire. J'apprécie beaucoup la journée finalement parce que je pense que les vraiment historique pour tous les résidents d'Ottawa. C'est un excellent service que nous apprécions pour l'avenir. Je pense encore à 2010, quand je me suis présenté au Conseil comme conseiller. On avait parlé du train léger en faisant du porte-à-porte, vous vous souvenez du plan qu'on a regardé en 2010, la probabilité que quelqu'un comment sa carrière en 2010. Il sera sans doute retraités avant qu'un train n'arrivent à Kanata mais voilà qu'un an et demie on a commencé le processus qui amènerait le train plus près de Kanata. On a commencé les études environnementales avec la compagnie qui nous a aidés à obtenir l'argent pour faire les évaluations ou la commencer. Il est maintenant réaliste de croire que le train parviendra à Kanata, et se, peut-être même avant que je prenne la retraite. Alors je suis ravi que Moodie soient inclus là-dedans aussi parce que c'est la porte avant de Kanata. Il est désormais possible que les gens du quartier de la conseillère Wilkinson éloigné puisse prendre un autobus chez vous, chez eux pour les amener à Moodie afin qu'il prenne le train pour arriver à leur travail au centre-ville, et se, avant 2023. C'est tout un changement depuis ce qu'on avait pensé au départ. 2031. Je trouve que c'est un moment historique. Nous aurons un service d'un transports en commun à l'échelle de toute la ville, contrairement aux trains au. On a le sud de la ville maintenant grâce à la motion Harder et on se rapproche d'un plus grand nombre de résidents. Alors j'espère que le Conseil appuiera cette motion aujourd'hui. Je suis un peu nerveux quand j'entends les gens qui disent qu'ils veulent faire comme avec [Inaudible] ou les autres plans de train léger. Au lieu de reprendre 0 maintenant, on parle de se mettre en pose. J'espère que ça n'arrivera pas. Nous avons un excellent plan, grâce à notre leadership, Monsieur le Maire, et au personnel municipal. Je pense que c'est un plan abordables pour nous et les utilisateurs du système vont payer la facture du plan que nous prévoyons aujourd'hui. Je pense que cela amènera notre ville dans l'avenir. Alors j'espère que tout le monde votera de façon favorable.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que quelqu'un d'autres voudraient prendre la parole ou poser des questions? Alors je vais faire quelques commentaires. J'ai bien aimé la perspective historique que certains membres ont soulevé. Parce que si vous vous souvenez bien, il y a six 10 ans, il n'y avait pas vraiment de plan pour avoir un plan de transport collectif de qualité à Ottawa. Il n'y avait pas de plan, nous n'avions pas les moyens. Quand on a parlé au provincial au fédéral, il ne nous prenait pas vraiment au sérieux. Pourtant, aujourd'hui, on va te sur un plan qui amènera un train léger efficaces dans toutes les régions de la ville et nous allons construire plus loin et plus vite que personne ne l'aurais cru il y a 6 ans. Quand on s'est engagé avec des partenaires, nous avons un plan bien solide. Je remercie le personnel et les conseillers et conseillères qui ont remercié le personnel de tout ce qu'il a fait depuis 4 ans pour élaborer ce plan, un plan truffé de défi de complexité. Quand on a préparé l'étape 2, j'espère que vous serez fier de l'ampleur de cette réalisation. Parfois on oublie de voir la forêt parce qu'on est devant un arbre, mais je vous invite à prendre un peu de recul parce que notre rôle de conseiller municipal c'est de diriger le bateau, n'est-ce pas? D'avoir une vue d'ensemble. De donner des directives au personnel. C'est ce qu'on a fait. Demander au personnel avec la vie d'experts de partout dans le monde, aujourd'hui nous avons un système d'approvisionnement qui atteindra 70 % [Inaudible] [FIN DE LA TRADUCTION] De nos employés de notre conseil municipal. Je crois que le progrès des prochaines années va transformer notre ville de façon spectaculaire. L'étape d'eux de train léger, va aussi nous permettre de faire progresser la transformation économique de notre ville. [VOIX DE L'INTERPRÈTE] On a beaucoup entendu parler de la 174. Écoutez donc les conseillers de l'Est de la ville, il connaît très bien leur ville et leurs besoins en matière de transport. À vrai dire, c'est ce qui a ralenti la croissance économique, parce qu'il n'y avait pas d'accès facile, pas autant que pour les résidents de l'Ouest. Il n'y a quelques mois, on a conclu une offre de 360 quelques milliards pour l'amélioration de la 174. Ça représente moins de 10 % de cet investissement dans le réseau de transport. Il a été adoptée avec l'appui solide de tous les membres du conseil. Aujourd'hui, il y a des membres du conseil qui veulent élargir la promenade à l'aéroport et qui veulent que le train se rende jusqu'au sud, mais ne veulent pas transformer une voie en voie de covoiturage qui a bien pour l'environnement, pour que les trains puisse se rendre dans l'Est. Ce n'est pas logique. Donc c'est une question d'équilibre. Moi je pense que c'est offre ici, c'est ensemble, et incroyablement bien équilibré, appuyé par les résidents de l'Est, de l'Ouest du Sud et du centre-ville. Je pense vraiment que notre ville et aux abords de belles grandes choses, mais des choses qui requiert du courage pour bâtir une Ottawa audacieux de demain. Je remercie les membres du conseil d'avoir et la conviction d'appuyer ce plan

dans son ensemble. Je tiens aussi à remercier les conseillers et conseillères qui ont travaillé fort sur les modifications dont nous sommes saisis. Par exemple, pour la question de Gatineau, un jour ne peut pas passer sans que quelqu'un vienne me voir pour me dire: qu'est-ce qu'on va faire pour améliorer la connectivité Nord et Sud entre le Québec et la ville de Gatineau et l'Ontario et la ville d'Ottawa? Je remercie les conseillers Egli et Leiper, ils ont une motion présentée. J'aimerais aussi remercier l'ancien maire Chiarelli, qui a eu l'occasion d'acheter le pont Prince of Wales. Nous étions membre du conseil à l'époque. L'objectif de cette motion est de donner un mandat pour entretenir un dialogue formelle avec la ville de Gatineau au sujet de liaison entre nos 2 villes. N'oubliez pas qu'il y a des résidents qui vivent à Ottawa ils travaillent à Gatineau. Le maire a des résidents qui vivent à Gatineau mais travaillent à Ottawa. Alors c'est une belle occasion d'avoir une solution gagnante pour les 2. 006 on approuve l'expérience de déplacement proposé, nous améliorons nos économies, améliorons l'environnement en réduisant le nombre d'autobus sur les ponts et nous pourrions consolider nos secteur touristique. Le gouvernement à tous les niveaux investir dans les infrastructures de transport en commun et dans la mobilité des gens pour déplacer les personnes de façon plus efficace. Je tiens à remercier le président du caucus libéral de la capitale nationale de son leadership et ses collègues fédéraux. Je veux aussi travaillé sur cette question avec le président du Comité des transports, le conseiller Blais, conseiller Egli, alors que les discussions avec Gatineau progressons, c'est la motion est adoptée plus tard. Si ce dialogue exploratoire domaine des propositions précises, je vous en ferez rapport par l'intermédiaire du Comité permanent. Nous avons souvent parler de l'importance de consolider la collectivité de transport entre nos 2 villes. Il n'y a pas meilleur moment pour agir de concert avec la ville de Gatineau pour améliorer à long terme le système de transport intermunicipale. Nous avons une proposition pour le parc [---], le train ira jusqu'à Trim, [---]. Nous devons continuer de voir nos 2 villes comme une unité économique qui se fait concurrence pour des emplois de partout dans le monde. Il faut avoir un dialogue avec la ville de Gatineau sur ce qu'on peut faire avec le pont Prince of Wales pour améliorer le transport collectif rapide et la mobilité entre nos 2 villes. Comme certains d'entre vous le savent, le système rapide bus fonctionne à Ottawa et un système jusqu'au boulevard [---] serait bon pour assurer le transport interprovincial des passagers. Ça doit être clair que ce n'est pas une question de l'étape 1 ou 2 de notre plan mais plutôt d'avoir une vision claire pour l'étape 1 de notre plan de transit entre Ottawa et Gatineau à long terme. Qu'il ne s'inquiète pas trop des compétences provinciales et des limites. Si vous vivez à Ottawa et travailler à la place du, portage vous devez franchir un pont. Il n'y a personne ici ou très peu de gens qui veulent



engager un autre débat sur un pont additionnels qui a divisé différents quartiers. Je demanderais aux membres du conseil, quand la motion sera déposé, de l'appuyer. Je conclurai en parlant de l'ouest de la Ville j'ai déjà parlé des autres partis. Je veux féliciter les membres de l'Ouest, les conseillers Qadri, Egli, Wilkinson, qui travaille avec moi au bureau pour avoir obtenu les 2 millions de dollars pour la première étape de l'évaluation environnementale sur le train vers l'Ouest. Merci au travail du personnel, monsieur Manconi et d'autres. Nous avons pu inclure dans cet ensemble le déplacement du train pour qu'ils aillent un peu plus à l'ouest jusqu'à Moodie. Si vous connaissez ce secteur de la ville, je le connais bien plus que ça faisait partie de ma circonscription provinciale, vous savez qu'on a un véritable défi avec les employés qui vont s'installer à Moodie et qui ont très peu d'options de transport en commun. Le nombre d'employés de la Défense et de la GRC qui vivent dans l'Est sont très nombreux. Sans options comme le transport rapide, dans ce secteur, il y aura encore plus de congestion sur les voies collective est et ouest. Donc, c'est un premier paiement, si je puis dire, pour nous amener à notre objectif ultime d'un bon plan de transport. Je remercie la conseillère Harder de son excellente motion qui est une progression normales du Transitway pour amener les gens à [---]. Nous allons intégrer les autobus à Wood RUF et nous confions au reste au train léger à la station de Baseline, ce qui devrait régler le problème. À vrai dire, c'est le lien manquant entre les résidents de Barrhaven avec un bon système d'autobus pour se rendre au train, au Collège Algonquin. Nous avons déjà construit le tunnel du train à Algonquin. C'est un scénario parfait qui est en train de se déployer sous nos yeux. Merci de la motion, de même que le conseiller Qadri. Au moins pour que l'on examine les options d'un parc de stationnement à Moodie. [FIN DE LA TRADUCTION] Je dis merci beaucoup à tout notre personnel qui travaillent sur ce dossier, certainement merci beaucoup pour le leadership des membres du conseil qui travaillent sur ce projet depuis 3 ou 4 ans. [VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'insisterai les membres du conseil à appuyer l'ensemble. On passe au motion maintenant. La première, conseillère Harder appuyée par le conseiller Egli relativement aux connexion du train léger vers Barrhaven. Adopté. La deuxième, conseiller Qadri appuyée par le conseiller Hubley, la station Moodie, stationnement. Adoptée. Conseiller Egli appuyé par Leiper, collaboration entre Ottawa et Gatineau. Adoptée. 4, conseillers Blais appuyé par Qaqish au sujet de toilettes, à la place d'Orléans. Adoptée. Sur la motion maintenant, la motion globale, je vais demander le vote. Pour l'étape 2 du train. Rappel à l'ordre.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Comment peut-on indiquer notre désaccord sur certaines parties?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous le faites maintenant. Je veux être en désaccord sur un des [---].

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le vote, s'il vous plaît.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Désaccord sur 4 et, [---].

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Les accord 1, D, 3 et 1, D, 3 pour le conseiller Leiper.

<CR> - Le [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vôtre pour le rapport dans sa forme modifiée.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Wilkinson, conseiller Blais.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Hubley.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Chernushenko.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Mitic.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Darouze.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Egli.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Deans.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Brockington.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Harder.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qadri.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Leiper.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE]. Conseiller Tierney.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monette.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Moffatt.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Fleury.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Taylor.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller [---].

<CR> - Oui [VOIX DE L'INTERPRÈTE].

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qaqish.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Nussbaum.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire Watson.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] 24 pour. Ensuite, le point 5, plan financier à long terme du transport en commun. Conseiller Nussbaum.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Je l'ai posé une question plus tôt puisque ça se rattachent à l'autre point mais je vais la poser maintenant. À la page 267 du rapport, il y a une projection de l'augmentation de l'achalandage qui, sur une ligne pétiller, on a l'estimation pour 2014. Si j'ai bien compris notre base plus bas que prévu. Mais pour les augmentations prévues de l'achalandage, en 2011, on pensait qu'en 2019 on aurait une augmentation de 5 % de la base. En 2014, on s'est dit que ce serait un peu plus bas. Et maintenant on, prévoit une augmentation de 2 % en 2019. Je me demandais, je ne sais pas à qui je parle en fait.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Madame Simulik.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'ai compris que notre base est plus bas que prévu. Pourquoi la croissance privé en 2019 est plus basses que ce qu'on avait espéré en 2014 et 2011?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Comme je l'ai dit déjà, on a pris, on s'est montré très prudent par rapport aux revenus. Alors, quand on a voulu évaluer l'achalandage, on a voulu répéter ce qu'on avait vu depuis des années précédentes. On s'est montré encore plus prudents que par le passé.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce qui veut dire que les projections de 2011 était moins prudente mais toutefois, on espérait quand même atteindre notre objectif?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, c'était moins prudent. On avait eu l'expérience de ces années pour nous renseigner, sur les changements, en démographie, les centres d'emploi. On a donc inclut tout cela et nous avons consulté un expert en la matière et il était d'accord avec la démarche que nous avons prise pour faire notre estimation.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Ça va? Sur le rapport, donc, il ai reçu. Ensuite, reçu. Motion portant adoption des rapports. Conseillère Wilkinson.-ce que le rapport du greffier municipal [---] demande de renseignements émotions du Conseil par la période se terminant le 3 mars 2017 le, rapport 13 du Comité de l'environnement et de la Protection climatiques, rapport 21022 du Comité des finances [---] le rapport 40 du Comité de l'urbanisme et le rapport vainqueur du Comité des transports soit reçus et adoptée dans leur version modifiée. Adoptée. Motion dont avis a été donné antérieurement. Motion Deans et Wilkinson, on en a déjà parlé. C'est adopté. Conseiller Monette, appuyé par moi, pour ce qui est d'un festival de bières artisanales à Orléans. C'est assez simple commotions, on dit on dit simplement le boulevard, le 11 juin, 19 au 11 juin, sera fermée pour les festivals de bières artisanales.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est bien. La motion est adoptée. Motion exigeant la suspension des règles de procédure, 2 motions du conseiller Chernushenko.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ottawa accueil le monde.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Chernushenko.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Les gens peuvent venir en voiture, mais le cas échéant, ne buvais pas trop et les passagers pourront bien sûr profiter de ce qu'il leur sera offert là-bas.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Donc 2 motions qui se ressemblent beaucoup qui explique les permis spéciaux en vertu de la Loi sur les permis d'alcool. Il nous faut déclaré ces événements. D'abord il y a le Festival [Inaudible] qui requière un permis d'occasions spéciales en vertu du règlement 389, 391, tel que modifié. C'est un événement d'importance municipal.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors c'est adopté. L'autre c'est pour déclarer une série d'événements, Ottawa accueille le monde. Les événements d'importance municipale, il faut donc avoir un permis d'occasions spéciales pour des événements. Ça c'est lorsque les ambassades tiennent des journées nationales au pavillon Aberdeen. Donc motion adoptée. La suivante? Conseiller Qaqish, appuyée par le conseiller Chernushenko. Extension du règlement pour ce qui est de Prince of Wales, mention adoptée. Conseiller Qaqish.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Ceci a trait à la modification d'une intersection sur Prince of Wales. Le personnel nous a dit qu'un certain tronçon devra être remis en état plutôt que revêtu, donc la motion propose, le propose, et comme c'est assez précis, nous devons adopter cette motion aujourd'hui. Comme ça assez pressé.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le conseil municipal approuve l'argent nécessaire pour le programme de revêtement pour terminer la promenade Prince of Wales de [Inaudible]. Que le projet de reconstruction soit augmentée de 4,7 millions et qu'il soit résolu que le directeur général des services intégrés et le procureur général examine ces projets dans le cadre du rapport des immobilisations.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je voulais simplement remercier la trésorière pour avoir travaillé avec les intéressés, conseiller Qaqish, le président du Comité des transports. Je pense qu'on a eu quelques petits défis à relever au départ en ce qui a trait au transport mais grâce au leadership du président, on a pu régler cela à la satisfaction de tout le monde. Avec l'appui de la trésorière.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Brockington.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, votre honneur. J'ai parlé au président du Comité des transports et au conseiller Qaqish et je suis d'accord avec ce qu'il propose. J'avais une question sur la dette que l'on va encourir pour financer cela. À l'avenir,



quand le revêtement était prévue de toute façon, est-ce que cet argent servira pour rembourser la dette à ce moment-là?

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. L'idée, en fait, c'est que quand on déposera le rapport de rajustement dans quelque 2 mois, à ce moment-là, s'il reste une dette autorisée sur les projets, où ils sont terminés où il y a eu un surplus, la dette remboursée. Je sais ce que j'entends faire avec le processus qui viendra. Tout ce qui a été autorisé correspondent déjà à l'enveloppe budgétaire.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Donc la motion, adoptée. Avis de motion pour des réunions subséquentes. Conseillère McKenney.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il s'agit de l'avis de motion annuels pour la rue baignes pour le festival annuel de musique. Le règlement ne permet pas de fermer des rues avant 6 heures du lundi au vendredi, mais si on ne permettra pour ces 2 rue, de très heureux vendredi à dimanche. Donc c'est un avis de motion pour la prochaine réunion du conseil.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que quelqu'un d'autres un avis de motion pour la prochaine réunion? Conseillère Wilkinson, appuyée par le Conseil émanait. Avant cela, je voulais dire au sujet des règlements d'aujourd'hui, on a travaillé avec des gens dans le centre de mon quartier il échéance pour le rejet était de lundi. Ils ne se sont pas opposé, c'est donc un règlement qui devra être refait à la réunion de la semaine prochaine.

<CR> - [VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors que les règlements énumérées soit élu en 3 lectures et adopter. Adoptée. Ratification, conseillant Wilkinson. Appuyée par le conseiller Monette. Que le règlement soit lu et adopter, [---] du 8 mars 2017. Adoptée. Madame la greffière, est-ce qu'on a des demandes de renseignements par écrit? Levée de séances? Que la séance du mercredi 8 mars 2017 soient levés. Adoptée. Merci.