

## CONSEIL MUNICIPAL – LE 13 AVRIL 2016

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pour ceux qui peuvent le faire je vous demanderais de vous lever pour un moment de réflexion et de demeurer debout pendant que **[Inaudible]**. Veuillez demeurer debout et je vais demander des aux conseillers Keith Egli de présenter ce qui chanterons l'hymne national. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce matin nous avons **[---]** qui va chanté l'hymne national pour nous. Tout d'abord, j'aimerais remercier **[---]** parce que à la dernière minute je lui fais remarquer que c'était la journée rose. On a demandé à beaucoup de personnes déportées du rose en solidarité. Elle s'est assuré de porter des vêtements rose. Merci beaucoup. Elle était sixième année à l'école élémentaire **[---]** et elle a étudié la musique depuis 3 ans. Elle a beaucoup la lecture et **[---]** musical. C'est une grande femme de Harry Potter elle est beaucoup son auteur. Elle a chanté l'hymne national au Championnat de la **[Inaudible]** ligue du Canada. Est là aussi chanter on **[Inaudible]** Ottawa de 2015. Il faudrait que nous quittent tout de suite après parce que elle fait partie de l'équipe de basketball **[Inaudible]**. Elle est très content c'est important pour elle aujourd'hui de chanter de jouer au basketball. Je cède la parole à **[---]**. [Hymne nationale] -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Excellent. Merci beaucoup d'être des nôtres aujourd'hui. Maintenant, j'aimerais inviter madame Donna Gray au podium pour la présentation du prix du bâtisseurs de la ville ainsi que la conseillère Catherine McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] En tant que résident de **[---]** Donna Gray a été une ressource crucial et assurer la liaison avec tous les résidents. Lorsque les résidents de **[---]** **[Inaudible]** - Madame Donna Gray à aider les résidents trouver toutes sortes de soutien aux transports en commun et autres choses, de l'accès aux aliments frais abordables. En **[Inaudible]**, Donna Gray a été une force maudit matrice pour les efforts communautaire en ce qui concerne les structures offertes pour les Jeux des enfants à **[--]**. C'est grâce au leadership de Donna Gray que la communauté a réussi accumulé 103000 dollars. 33000 dollars et à bâtir la structure de jeu pour les enfants.

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] En plus de structures de jeu, Donna Gray a aussi contribuer au projet de **[Inaudible]** comme le Rae asphaltage des places pour basketball et a fait des demandes de subventions pour des gens ordinaires dans chaque unité. Donna Gray **[Inaudible]** Good Food Markets qui offre l'accès à des aliments sains pour des communautés à faible revenu. Elle recrute des bénévoles pour chaque supermarché, elle favorise aussi **[Inaudible]** de la communauté. Merci beaucoup pour votre merveilleuse contribution. C'est un grand plaisir au nom de la conseillère Catherine McKenney de vous remettre le prix de bâtisseurs de la Ville merci beaucoup. [APPLAUDISSEMENTS] Comme tout le monde le sait, je déteste parler en public. C'est tout un périple pour moi. Merci aux maires Jim Watson et à Catherine McKenney pour ce merveilleux pris. Je vais lire mes notes ici **[Inaudible]** s'il vous plaît. La dernière fois que j'étais ici, je représentais une délégation en ce qui concerne l'importance des marchés ferait. Merci beaucoup de m'avoir remis un prix pour cela. J'aimerais partager ce prix avec le directeur général, **[---]**, du centre communautaire. Il prend sa retraite cette année et c'est le directeur général le plus sympathique que je connaisse. Ça a été un plaisir d'être bénévole dans Somerset Ouest avec lui. Il y a aussi l'ancienne directrice générale, Joanne Poirier, du **[Inaudible]** communautaires d'Ottawa. Elle m'a motivé à parler en public il y a des années. Mais voici encore. Bravo à ces 2 directeurs généraux et à **[Inaudible]**. Grâce à ces 2 organisations et leur personnel excellent qui font du bénévolat au centre **[---]** et au logement communautaire **[---]**, j'aimerais vous remercier d'avoir enrichi ma vie dans mon cheminement personnel, ma famille **[---]**, et ma collectivité. Il est très important de faire du bénévolat. À

Ottawa il y a beaucoup de potentiel de croissance. Continuer de faire du bon travail et sortez des sentiers battus parce que un jour, ce sera très apprécié. Merci. [APPLAUDISSEMENTS] -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est merveilleux de rendre hommage à quelqu'un comme Donna Gray et nous allons célébrer la fête nationale du bénévolat. Nous avons des pasteurs de la ville dans tous les quartiers. Merci encore à tous les bénévoles. [FIN DE LA TRADUCTION] Un appel nominal, s'il vous plaît. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Adoption des procès verbaux pour le 23 mars 2016. Adopté. Des déclarations de conflit d'intérêts y compris de ceux découlant de réunions antérieures. Une question présentée?? Absence aucune absence d'encore été signalé. Motion portant la présentation de rapports. Conseiller [---] appuyé par [---]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci et bonjour. Le rapport [---], et le rapport [---] du comité de François saluer examiner. Conformément au paragraphe 5 de règlement de procédure 2014, le conseil [---] examinera port [---] et que les procédures paragraphe [Inaudible] afin de prendre connaissance [Inaudible] la suspension des règles demander [Inaudible] avec l'ordre du jour provisoire aux membres du conseil sont survenus à la suite de la longue réunion [Inaudible]. Sur la motion du conseiller Brockington appuyé par le conseiller Leiper, adoptée. Nous allons maintenant passer à l'ordre du jour [Inaudible] a fait rural. Modifications au règlement de jus nage - Adopté. Rapport numéro 11, révision des règlements municipaux sur les amis Valeri. Nous allons y revenir. Même chose pour le numéro 3, réglementation des véhicules de location de la ville d'Ottawa. Nous allons y revenir. Ensuite, rapport du Comité des finances. Demande dans le cadre du programme [Inaudible] pour les friches industrielles. Adopter. [Inaudible] adapter. Patinoires extérieures ouverte réfrigérée du centre Canterbury et prélèvement spécial. Il y a 2 désaccord, je pense que le conseiller Cloutier aimeraient dire quelques mots. Est-ce que quelqu'un d'autres veut dire quelque chose? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup, je sais que nous avons une longue réunion prévue aujourd'hui. Il y a un projet pour une patinoires extérieures ouverte réfrigérée. [FIN DE LA TRADUCTION] Les besoins dans la communauté, plusieurs aspects sont importants pour combler les besoins de la communauté, pas seulement l'hiver mais tout au long de l'année.

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a un modèle de financement qui comprend des contributions et une taxe spéciale. [FIN DE LA TRADUCTION] Et ... organisations sportives dans la communauté, les côtes, les commerces et pour plusieurs individus.

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a plusieurs de mes collègues qui ont posé d'excellentes questions concernant les consultations. Je dois vous préciser que je l'ai fait délibérément. Il y a eu des consultations à ce qui concerne le projet et le modèle de financement. C'était inclus dans ma plate-forme électorale. Ça a été aussi indiqué dans les médias sociaux, dans des annonces, dans des interviews, dans des journaux, des dépliants distribués, des consultations, des réunions avec des associations communautaires, des consultations qui ont fait l'objet de modifications. Et ainsi, par courriel, par téléphone. On ne peut pas avoir d'installations récréatives comme cela ça utilise le modèle de financement qui a été une réussite dans le passé. [FIN DE LA TRADUCTION] Il a pris arrière, messieurs les directeurs généraux pour leur assistant. [FIN DE LA TRADUCTION] J'aimerais aussi remercier monsieur le maire et mes collègues pour leur soutien et plus important, j'aimerais remercier les résidents

des Alta Vista pour leur vision et leur confiance en cette solution. Pour aujourd'hui. Merci beaucoup monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Sur le rapport, adopté. Désaccord déconseillé va faites et l'hyper. L'examen des outils de tarification de la congestion. Il y a des gens qui veulent prendre la parole. Est-ce que vous voulez retirer quelque chose de l'ordre du jour en Bloc? Tel que présenté, adopté. Bon, nous revenons au début. Le premier point, la révision des règlements municipaux sur les Annie Mallery. Nous avons une motion. Les conseillers Leiper et McKenney. Je vous demande de présenter votre motion qui réduit la période de 5 à 3 ans si je ne m'abuse. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, c'est exact. Après la réunion du comité et j'en suis très heureux on a décidé de limiter la vente d'animaux de sur ce commerciale dans nos animaleries. Locale. Et pour la collectivité, 5, 07 très long. Pour une transition. Et en ce qui concerne la révision du Règlement sur les taxis, ça prendra quelques mois. On peut avoir un enfant qui fréquentent l'école en 5 ans, c'est très long. Je vous demanderais de porter la période de transition à une période plus raisonnable de 3 ans. C'est encore long. Surtout pour différentes municipalités qui ont déjà introduit une interdiction totale. Normalement, après 2 ans. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors, attendu que le 21 mars 2016, le Comité des services communautaires de protection a adopté une motion pour permettre que les 3 animaleries indiquer à l'annexe A puisse avoir une période de transition de 5 à un modèle d'options où on peut offrir des chats et des chiens pour adoption en passant par une société de protection des animaux ou un organisme de sauvetage. Attendu qu'une période de transition est nécessaire pour permettre à ces 3 animaleries de modifier leurs méthodes commerciale à un nouveau modèle d'adoption et attendu que toutes les municipalités de l'Ontario ont maintenant une interdiction et une période de transition allant de 3 à 12 mois. Attendu qu'une plus longue période ne serait pas critique, il soit résolu que la ville d'Ottawa réduit la période de transition de 5 à 3 ans. Merci monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup. Conseiller Leiper. Conseiller McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. J'ai appuyer cette motion et je vais voter en faveur, bien sûr. Le personnel avait recommandé que l'on limite la source de chiens et de Shaw de sources commerciale. Outre ceux qui fonctionne déjà, la recommandation et celle du personnel, c'est un modèle mise à jour. 93 % des résidents qui ont répondu aux consultations était en faveur d'un modèle d'adoption uniquement pour les animaleries. Toutes les autres municipalités de l'Ontario qui ont implantée une interdiction ont une période de transition de 3 à 12 mois. Donc, je pense qu'une période de transition de 3 ans pour Ottawa, c'est un compromis tout à fait raisonnable. L'interdiction de vente va exiger moins de ressources humaines pour 3 ans au lieu de 50. Alors, je vais appuyer cette période raccourci de 3 ans. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Egli. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Merci d'avoir présenté cette motion. Je vais appuyer ceci. Absolument. Je pense que 3 ans, c'est beaucoup de temps. C'est bien assez de temps pour un nouveau modèle, qu'il s'agisse d'avoir plus de services comme des photographies d'animaux ou des services de tout à l'étage. Je pense que d'après ce que j'ai vu temps mes recherches, c'est 3 fois plus que n'importe quel autre ville dans la province. Je pense que c'est juste et je vais l'appuyer. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Moffatt. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je sais que l'on parle de ceci depuis quelque temps. On en a parlé la dernière fois durant le dernier mandat mais nous n'avons rien fait. Le Comité des affaires agricole avait modifié un règlement et on avait beaucoup parler des problèmes reliés à ceux-ci. Mais un dossier qui concernent mais en ce qui concerne les sources commerciale de chiens et chats, nous avons eu une réunion. Il y a 33 personnes qui avait pris la parole. On était là jusqu'à 11 heures le soir. On a revu la question et on a adopter un règlement plus rigoureux en ce qui concerne les **[Inaudible]**. Je sais que les militants étaient très actifs durant la campagne. Maintenant, nous sommes soucieux de cela. Je pense que le rapport inclus beaucoup des chapitres sur les problèmes qui existent. Je pense que c'est juste. J'ai rencontré **[Inaudible]** il n'y a pas si longtemps et on m'a dit que le rapport représentait ce qu'il pense. On ne pénalise pas les groupes qui ne font rien de mal. Je pense que dans certains cas, on n'a pas vraiment aborder les aspects réaliste. Nous avons décidé d'éliminer des éléments de preuve de l'équation. On a dit: on va leur donner 50 pour corriger leurs activités. On va dire qu'ils ne font rien de mal et que 5 ans c'est acceptable. Ça n'a pas de sens. On ne peut pas condamner quelqu'un pour meurtre si la personne est innocente. On va dire: vous allez en prison après 5 ans seulement si on a des preuves. Si vous avez un rapport qui vous a présenté et qui montre qu'il n'y a pas de preuve, il y a des anecdotes, c'est sur. Nous avons entendu beaucoup de choses jeudi et vendredi. Mais de créer une politique et un règlement qui ne sont pas axé sur des faits, ce n'est pas une bonne façon de gouverner. Les militants nous ont vraiment pressé d'agir. Il y a eu des attaques sur les propriétaires des animaleries. On les a nommés. Ce n'est pas une façon juste de traiter les entreprises, les petits commerces dans notre ville. Je pense que ce règlement favorise ce genre de comportement. Je pense que c'est mal. Que ce soit 3 ans ou 5 ans, on dit qu'il faut quelque chose de mal mais nous n'avons rien qui prouve que cela est véridique. Je suis contre les 5 ans en général, je vais appuyer le rapport initial qui a été présentée au comité, le rapport qui a été modifié par le comité mais je ne vais pas l'appui de la manière dont il est présentée aujourd'hui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère Deans. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Le Comité des services communautaires de protection à consacrer quelque 7 heures à ce dossier. Nous avons entendu beaucoup de membres du public, des 2 côtés du débat. Je peux vous dire que l'objectif de tous, ces le même. À dire, de ne pas permettre que l'on continue de produire des chats et chiens de cette. Façon. Je ne sais pas si on pourra atteindre notre objectif de cette façon. Mais au Comité des services communautaires, je peux vous dire que les gens qui étaient des 2 côtés de la question ont passé ils ont pensé qu'on a trouvé une bonne solution. Peut-être qu'on pourrait apporter de légères modifications. Mais on pense que c'est une bonne façon de sévir contre les usines de chats et chiens. Alors, je demanderais à mes collègues d'accepter la recommandation du comité et de s'en tenir à 5 ans. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Je dois me faire l'écho de ce que la présidente a dit. Il y a eu un débat qui a duré 7 heures. Finalement, on se dit que même si on a 3 ou 5 ans de prévu. Ce sera un Rick un nouveau. Règlement. Et nous pourrons apporter des améliorations d'ici 5 ans. J'incite mes collègues, parce que nous avons entendu une quarantaine de personnes et délégation. On a fait beaucoup de recherche. Nous avons écouté les du côté du débat. Il y a beaucoup de personnes qui ont appuyé ceci.

Je pense que c'est juste. J'exhorte mes collègues appuyer les 5 ans. Parce qu'on en a déjà lourd doit parler au comité. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Alors, personne d'autre ne veut prendre la parole? Est-ce que vous voulez maintenant conclure? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le comité a bien compris. C'est la bonne chose à faire que d'interdire la vente d'animaux de sur ce commerciale, de sorte que les animaux vendues dans les commerces de détail ne puissent venir que des refuges pour animaux, selon le modèle adoption habituel. Le comité a compris. Si le comité a compris, je ne vois pas pourquoi on donnerait au commerce 5 ans pour s'y conformer. Ce sont des petits commerçants et ils ont assez agile. On peut s'imaginer que s'ils veulent remplacer la perte de revenus provenant de la vente de ces animaux, on nous dit que ça représente 20 % de leur revenu. Ce n'est pas la majorité du revenu. Ils pourront le faire de façon assez accélérer. On peut s'imaginer par exemple que si un commerce remplacer la vente de telles animaux par les services de toilettage par exemple, en moins de quelques mois, on peut sans doute avoir un arrangement avec un centre de tout à l'étage qui vient dans le magasin. 51 une longue période, très longue période pour s'attendre à ce qu'un détaillant puisse faire un changement dans son modèle d'affaires. Je sais qu'il est toujours possible qu'il y ait des problèmes alors, j'ai demandé qu'on réduise la période à 3 ans. C'est tout. Merci monsieur le président intérimaire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Comme il n'y a personne d'autre sur la liste, sur la motion du conseiller Leiper, on a demandé le vote. - C'est pour, 17 contre. La modification et rejeté. Nous allons voter sur le rapport en tant que tel et ensuite, on demande le vote. Pardon? Les noms n'apparaissent pas à l'écran. - Oui merci. - La présidente de la [---] maladie, la réunion été très longues et très. Objective 7 heures de réunions et nous avons parlé de la demande du public voulant qu'on affiche les éleveurs d'où viennent les animaux, les chiens, les chiot les chats et les chaton. J'aimerais mieux comprendre si possible si l'on peut demander aux animaleries de se plier à cette requête. Je crois que ce serait dans l'intérêt du public. Pour des parents adoptifs de connaître les éleveurs avec qui traite les animaleries. Moi, j'étais d'accord avec cette requête dégelée exprimer au comité. Est-ce que le personnel pourrait me dire si ce serait possible d'exiger des années Mallery à Ottawa, qui vendent des animaux, d'afficher l'information voulu sur les éleveurs? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Je sais que nous avons remis une fiche d'information conseiller quant à cette question. Pour ce qui est de donner de l'information sur les éleveurs, j'ai quelqu'un à mes côtés qui pourrait parler de la question des renseignements personnels. C'était une inquiétude, mais je vais quand même donner la parole à ma collègue qui pourra vous répondre là-dessus. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, les questions de reçoit une demande personnel de renseignements personnels n'arrive qu'avec [---]. Dans ce cas-ci, je crois que le personnel c'est rendu compte que certaines animaleries s'inquiétait de la concurrence et de la confidentialité par rapport à l'emplacement et l'identité des éleveurs. Ce sont des questions de renseignements personnels si on peut dire, mais surtout pour des raisons de santé et de sécurité ainsi que de concurrence entre éleveur. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je comprends les préoccupations formulées par les propriétaires des animaleries. Le fait que l'affichage de tels renseignements pourrait être problématique, mais il n'y a rien d'illégal. Je voudrais que ça ne soit confirmés. Je voudrais savoir pourquoi la ville hésiterait de demander

aux propriétaires des animaleries d'afficher ses renseignements? Pourquoi ne serait-ce pas dans l'intérêt du public que comme éventuelle propriétaire d'un animal, j'aimerais savoir d'où vient cet animal. Pourquoi ne pas faciliter le partage cette information? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, il n'y a aucun obstacle légale à l'affichage de pareils renseignements. Quand j'ai suggéré que cette informations soient mises à la disposition du public, je ne dis pas qu'il faut donner son adresse, mais je pense qu'il serait bien qu'au moins, le nom de l'éleveur que ce soit une entreprise ou la raison sociale d'une compagnie soient affichées ou disponible sur demande. J'aimerais donc demander votre aide pour rédiger une motion là-dessus. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je ne sais pas si on devrait prendre une pause travailler sur le texte de cette motion? On peut passer au prochain intervenant, mais c'est quelque chose auquel je tiens. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je vais demander au personnel de travailler sur cette motion tout de suite. -  
Merci, monsieur le maire.

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pour revenir sur la question de mon collègue le rapport a été modifiée pour ajouter les changements au sujet de l'accréditation et le certificat avant aurait ... aurait dû être disponible pour l'achat. Ce qui est important pour moi c'est les 48. Heures j'aimerais avoir un éclaircissement. On a parlé en comité des achats impulsif. Je me demandais comment cela serait interpréter dans ce règlement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Si quelqu'un veut acheter un animal, le magasin peut retenir pendant 48 heures ou peut-on acheter un animal tout de suite vous avez jusqu'à 48 heures pour le retourner? Je voudrais avoir cette précision. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, lors de nos discussions avec les animaleries qui vont des animaux dans la vie d'Ottawa, nous nous sommes fait dire que cela ferait partie de leur politique régulière. Ils disent que les personnes qui viennent pour acheter un animal viendront à plusieurs reprises avant d'acheter. On se fait dire aussi que ce qu'il faut aussi quelqu'un achète de façon impulsive, ils reprendront l'animal si il est jamais retourné. Nous donnons des permis à ces années Mallery alors, si ils s'inquiètent au sujet de cette pratique vous savez, on peut toujours revenir. On peut toujours demandé la modification du Règlement, on peut toujours se présenter au comité des permis pour imposer des conditions sur les années Mallery si l'on pense que cela cause problème. Si l'on croit que les animaleries ne veulent pas à ce que les gens n'achète pas ces animaux sans pouvoir les ramener parce qu'ils ne veulent plus. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce qu'on exige cela pour donner le permis? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non, nous ne le faisons pas maintenant. - Je

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pense qu'il était clair au comité que ces 2 points [APPLAUDISSEMENTS] ... bon, le certificat pour l'animal avant l'agenda politique de retour de l'animal, ce serait des modifications apportées au regard de permis. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce n'est pas ce qu'on nous a demandé. Je suis quand on nous a demandé d'étudier cela, je sais qu'on a donné des précisions sur nos recommandations maintenant, si c'est ce que

le comité où le conseil veut que nous fassions, je peux demander davantage commentaire au service juridique pour savoir si on peut faire cela. Pour l'instant, nous ne le recommandons pas, mais nous pourrions vous revenir là-dessus plus tard par l'intermédiaire du Comité des permis. Nous pourrions imposer cette condition. J'en parlerai au président en aparté, mais on demande des choses au personnel et ce n'est pas reflétés. Qu'est-ce que ça donne d'avoir ... de donner des directives au personnel et qu'on arrive au conseil et qu'on reprend toutes les discussions qu'on a eu pendant des heures et des heures? Nous avons convenu du rapport avec 2 modifications. Voir le certificat de l'animal avant de lâcher, ce qui est pourtant un indicateur très clair et qui fait obstacle aux Nations. Puis, une politique de retour clair. Tous les conservateurs devraient avoir ce droit. Je ne comprends pas pourquoi ce n'est pas inclus dans le rapport final. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Petite question personnelle. J'ai remarqué dans le rapport cette ligne suivante: le personnel dit, en plus ce, outre l'inspection des installations il faudrait pouvoir accéder à d'autres lieux non réglementés qui sont accessibles en ligne. Le comité a donné une directive au personnel pour qu'ils déterminent si la Ville avait des pouvoirs sur la réglementation des services en ligne alors, la question depuis la réunion du comité est: ce que le personnel peut nous dire maintenant si ils estiment que nous avons le pouvoir légal d'étudier une option pour réglementer les ventes en ligne d'animaux? Ce qui m'inquiète, c'est que si on adopte le rapport modifié du comité, celui qui donne à ces 3 animaleries, 5 ans, ce serait bien de savoir si après cette période nous serions en mesure d'avoir un contrôle réglementaire sur les ventes en ligne. Sinon, il y a toujours le risque comme le personnel la dit d'un pousser ces commerces à faire plus d'activités non réglementés. - [INTERVENTION EN ANGLAIS]

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] On a dit qu'il fallait en effet réglementer la vente de chiens et de chats en ligne et je pense qu'on peut le faire en Ontario, oui. -

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

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Monsieur Connor je veux simplement être très clair pour revenir sur la question de monsieur Fleury: est-ce que la municipalité peut imposer Alanis Mallory de fournir un certificat de la source de l'animal, au moment de la vente? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, monsieur le maire. Le conseil municipal peut imposer une telle condition. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bon. Et ce que la municipalité peut également imposer une politique de retour de l'animal de 48 heures pour prévenir les achats impulsifs? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Blais. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Comment peut-on réglementer la vente en ligne? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, dans le cadre de l'octroi de nos permis, nous pouvons réglementer les tout ce qui a trait à des permis pour tout commerce détenteur d'un permis. Si le commerce situé physiquement à Ottawa et va en ligne, on peut réglementer. Si ils se trouvent

physiquement disons à Rockland ou dans les environs Yvan à Ottawa en ligne pourront vous nous réglementé cela? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui les règlements nous disent que si le commerce se fait sur le territoire de la ville nous pouvons intervenir. Si le commerce établi dans une municipalité voisine et qu'il y a une annonce qui est faite en ligne et que quelqu'un d'Ottawa voilà annonce ... -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'essaie de comprendre comment on peut réglementer l'Internet. Il y a des organismes plus grand que nous qui n'ont pas encore réussi. C'est un propriétaire à Rockland veut vendre des chiens ou des chats en ligne et que ses chats chien se trouve à Rockland et que la transaction financière se fait à Rockland, la seule activité qui a lieu, c'est que l'annonce a été vu sur un site par quelqu'un qui par hasard via Ottawa. Comment peut-on réglementer cela? Est-ce que ça dépend de l'emplacement du serveur? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, je peux peut-être essayer d'expliquer. On peut traiter de toute activité qui se passe dans la ville d'Ottawa et qui serait en infraction de nos règlements. Si la vente a lieu à l'extérieur de la ville, on ne peut rien faire. Nous choisissons en ligne identifier les activités illégales dans la ville d'Ottawa. On ne pourrait pas traiter de choses comme cela. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bon, merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Nous avons une autre motion du conseiller Brockington. C'est appuyé par le conseiller Leiper. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, cela fait suite à nos discussions précédentes j'. Aimerais appuyé que les animaleries avec permis divulgue publiquement le nord de l'éleveur et d'où viennent leurs animaux, sans divulguer de renseignements personnels. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Leurs, renseignements personnels serait quoi? L'adresse et ... -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Si on identifie éleveur, vous ne voulez pas donner le don. Qu'allez-vous donner? Le personnel peut peut-être y répondre? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] En général, monsieur le maire, Padres personnel de cette personne ne pourrait pas être révélées. Mais comme on l'a dit plus tôt, si votre commerce c'est John suite éleveur, c'est un renseignement public. On va procéder au cas par cas pour être certain que la loi est respecter. Conseiller Fleury. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'ai rédigé une motion et j'ai quelques pour m'appuyer, la conseillère McKenney, selon la discussion du comité. Je peux vous lire le résolu tif. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Allez-y. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Que le modifier le rapport exigeant des animaleries de fournir des certificats d'éleveurs aux clients avant l'achat et qu'on exige dans le cadre de l'octroi des permis de protéger les consommateurs contre les achats impulsif à chaque achat, de leur accorder 48 heures de jours ouvrables pour pouvoir apporter l'animal. C'est ce qu'on avait demandé au comité. -



[VOIX DE L'INTERPRÈTE] On va faire transcrire cela et l'affiché à l'écran. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Des précisions sur la motion Brockington. Je voulais savoir s'il propose que le révèle le nord de l'éleveur à tout le monde ou juste à les l'acheteur? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] L'idée c'est que l'information soit afficher publiquement dans le commerce, que tout le monde puissent la voir. Il n'est pas nécessaire de vouloir acheter pour obtenir l'information. Ce serait afficher pour tout le monde. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le problème avec ça, c'est justement le problème quand on fait ce genre de motions au Conseil plutôt qu'au comité. Il y a une question de protection de la vie privée, d'abord et avant tout. D'après ce que j'ai compris des propriétaires des animaleries, on s'inquiète des personnes qui pourrait s'en prendre aux éleveurs. Je sais qu'il y a une personne qui élèvent des [---]. Les règles de la vie privée ne permettent pas de donner le nom et adresse. J'encouragerai les gens à ne pas voter pour cette motion. C'est le conseil qui décidera. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Moffatt. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je suis d'accord avec ce que le nerf vient de dire. Vous allez créer une politique en commerce. Vous n'allez pas demander à Walmart d'où vient toute sa gamme de produits. Si chaque commerce doit vous donner des informations sur la source déjà produit, ça donne quoi d'avoir un magasin. Il n'y a pas de commerce qui vous disent d'où vient le produit que vous achetez. On ne disait pas, où j'ai travaillé avant, ce qu'on achète, à quel prix on achète nos produits. On dit aux clients: vous pouvez aller à tel commerce mais nous on le vend à tel prix. C'est comme cela qu'on fait. Si vous ne voulez pas acheter dans une animalerie, vous ne voulez pas que les animaleries soient exploités correctement. Je suis d'accord avec le vert. C'est une motion ridicule qui ne donne rien. Par ailleurs, si vous voulez acheter un chien, vous pouvez aller directement chez les éleveurs. Le magasin de fera pas savante. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Leiper. - J'

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Aimerais souligner qu'il y a quand même beaucoup d'information qui est donné aux points de vente, aux conservateurs. Il y a des règlements qui existent déjà et qui demande d'indiquer où un produit est fait. Il y a la marque du produit, on a toujours certains renseignements que les consommateurs peuvent utiliser pour éclairer leur choix. C'est ainsi que les gens décide quoi acheter en fonction de leurs valeurs et de l'information qui est fournie aux consommateurs. À cause de la réglementation. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, vous avez dit que la ligne entre le personnel et le privé semble plutôt flou. J'aimerais demander à notre conseiller juridique d'éclaircir à quel point les informations personnelles peut devenir de l'information publique. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, l'identité d'une entité commercial c'est une information publique. Plusieurs des éleveurs qui vendent des produits en gros à un commerce de détail sont constitués en société et ils payent des impôts des entreprises. Cette information est tout à fait public. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est exact, monsieur. Le maire -

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

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je vais appuyer la motion du conseiller Brockington. On ne sait peut-être pas d'où viennent nos balles de Gaulle mais on parle d'animaux ici. Des êtres vivants. Or fait, on sait d'où viennent nos balles de golf. Elles sont emballées et nous pouvons très bien déterminer la source de la provenance. N'importe qui peut aller chez un éleveur, sans passer par un commerce de détail. La société des chenils d'Ottawa le fait. Il y a des éleveurs qui ne permettent pas que leurs animaux soient vendues dans des animaleries mais ils font de la publicité un peu partout. Si vous voulez un chiens Golden vous pouvez en obtenir. Un il s'agit d'avoir de l'information apporter demain. Sur les êtres vivants, les chiens et chats qui sont plus vulnérables au possibles abus beaucoup plus que des balles de golf. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors, nous avons 2 motions dans le rapport principale. La première du conseiller Brockington conseiller appuyé par Leiper. Il est résolu que les animaleries avec permis divulguent le dos des éleveurs d'où proviennent leur chiens et chats sans pour autant divulguer des renseignements personnels. On a demandé le vote là-dessus. Brockington, Leiper.- 5 pour, 19. Contre ces rejeter. La motion suivante, Fleury, McKenney. Que le Conseil modifie les rapports sur les animaleries de fournir un certificat avant l'achat et qui requière dans l'octroi du permis la protection des consommateurs contre tout achat impulsif et accordera un délai de 48 heures pour le retour de l'animal. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Un rappel au Règlement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'ai demandé au Conseil Fleury s'il acceptait une modification amicale. Mais il n'est pas reflétés. Au lieu de dire: avant l'achat, on dirait au moment de l'achat. Le certificat au moment de l'achat. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] On modifie les rapports demandant que les animaleries fournisse un certificat aux clients au moment de l'achat plutôt qu'avant l'achat. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Modifications mineures. Conseiller Fleury. Conseiller Leiper, voulez-vous parler là-dessus. J' -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Avais une question personnelle, je voulais être sûrs de bien comprendre. On dirait que c'est une mesure de protection des consommateurs. Est-ce que la municipalité peut adopter un tel règlement? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, ça fait partie de l'octroi des permis. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Un petit éclaircissement. Quand on dit aux points de vente, il faudrait quand même que ça se fasse avant que la transaction financière des lieux. Parce qu'on a entendu au comité, vous obtiendrez tous ces renseignements une fois que l'animal est payé. Donc, c'est après l'achat. Je vous ai est certain que ça se fasse au point devant, avant de payer pour l'animal. Pour que vous puissiez changer d'idée si vous constatez que ce n'est pas un éleveur que vous avez ou que vous n'avez pas l'information que vous auriez voulu. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] À votre avis, est-ce que c'est possible ou faisable que c'est des suggestions du conseiller Fleury? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, c'est possible. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'était ma suggestion monsieur le maire. Quand on adopte un tel règlement et qu'on change des règlements, peut-on faire exécuter tout cela? Où est-ce qu'on nous dit oui ici simplement pour de faire plaisir mais il faut voir s'il y a un contrôle de suivi? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, il y a 3 animaleries ans cause. Alors nous allons travailler avec ses animaleries et nous pouvons certainement assurer le. Contrôle -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Fleury, pour conclure. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Ceci reflète vraiment la discussion qu'on a eu au comité. Je ne sais pas pourquoi ce n'était pas inclus dans le rapport final. L'idée ici, c'est que la société de protection des animaux nous a dit qu'il y avait bien des gens qui faisait des achats impulsif. On voudrait régler ce problème avant que l'animal de se retrouvent à la Société protectrice des animaux. Ensuite, on veut que les gens aient accès aux certificats avant qu'il ne paye pour leur animal. Voilà. Merci monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors, sur la modification, Fleury, McKenney. Conseiller Egli. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le conseil municipal demande que les amis Valeri demandait certificat. Ce n'est pas trop général? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] À quel sujet. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je ne sais pas trop ce que ça veut dire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que vous comprenez ce que fournir le certificat veut dire? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Un certificat, c'est pour vérifier le nord de l'erreur et la provenance de l'animal. Quand on achète un chien, par exemple, on a un certificat qui identifie les éleveurs. C'est la même chose avec ce règlement. C'est ça que vous vouliez? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qaqish, toujours sur la motion Fleury, McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'après ce que je me souviens au comité, il les animaleries avait dit qu'il donnait aux gens un certificat, aux acheteurs. Je ne sais pas ce qu'on veut faire au juste avec cette motion. Est-ce que je n'ai pas raison que ça se fait déjà? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est ce qu'on croyait aussi. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est une motion vraiment redondantes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qadri. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pour revenir à ce point, Madame. Vous voulez changer la politique qui a été approuvé par le comité. Est-ce qu'on a le droit de faire ça? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le public n'a pas eu l'occasion de commenter là-dessus, pourquoi on décide de cela ce matin plutôt qu'au comité? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, au sujet du processus. La vie a été donnée à l'avance à la consultation du public, et à la réunion publique, c'est vrai. C'est là que se fait le travail du comité. Mais souvent, il y a souvent des changements qui sont apportées au Conseil. Mais mais si, oui, le conseil peut toujours se faire poursuivre pour ces décisions, je pense que le risque et quand même très. Faible. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur O'Connor, merci monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, je sais que j'ai un chef de la tête, mais c'est pour une autre raison. Madame Jones comment allons-nous surveiller la situation en ce qui concerne les certificats? Par exemple, au cours d'une décennie, c'était les [---]. Maintenant, c'est autre chose alors, quel est le but? Comment allons-nous savoir que ce qu'ils font ... qu'il ne mentent pas? Va-t-on demandé une copie de chaque certificat? Faudra-t-il du personnel pour surveiller la situation? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce n'est certainement pas notre intention, surtout en ce qui concerne les permis. Il y a des inspecteurs qui vont se rendre sur place à quelques reprises chaque année. Il y aura aussi des échantillons qui seront prélevés pour assurer la conformité. Nous n'avons pas l'intention de faire une inspection à 100 %. C'est le public qui nos pièces préviendra d'un problème potentiel. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je lui demande Je demanderais à ce qu'il y a un avocat je ne suis pas d'accord. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire, pour revenir à la question de monsieur Qaqish qui dit que c'est une motion redondantes parce qu'on distribue déjà ce genre de certificats, serait l'impact de la motion? Le personnel crois comprendre que c'est quelque chose qui officialise ce qui se fait pour ces 3 animaleries. Ça fait partie du régime réglementaire, ça s'appliqueraient également à ces 3 et à toutes les animaleries. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je dois signaler qu'au Comité, des années Mallery animaleries on indique clairement qu'elle fournit l'information après la vente. On demande tout simplement que ce soit fait au moment de la vente. Je n'ai pas vraiment redondant, cela veut dire que quelqu'un va obtenir l'information au moment de l'achat pas par la suite. D'accord? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors on a demandé le vote sur la motion McKenney. 15 pour contre 9 noms. Maintenant, le rapport principal dans sa forme modifiée modifier, le vote, adopté. Maintenant, nous passons à la mise aux voix sur le rapport principal. 21 oui, 003 non. Merci beaucoup. Prochain point. Rapport numéro 12 des services communautaires. Réglementation des véhicules de location à la ville d'Ottawa, taxi, limousine exploitant de transport privé. J'ai plusieurs motions. Je demanderais maintenant si il y a d'autres motions à présenter et je demanderais qu'elles soient remises à la greffière adjointe pour qu'on puisse les distribuer. Comme je l'ai dit, nous avons plusieurs motions donc, nous allons les parcourir au fur et à mesure. Je demanderais à la conseillère [---] qui est présidente du Comité des services communautaires. Son comité à travailler de façon acharné la semaine dernière et je l'en remercie. Au cours de la période de [---] il y avait plusieurs autres personnes qui était à la table alors, je lui demanderais de faire des remarque liminaire et ensuite, nous allons procéder motion par motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup, monsieur le maire. Une précision sur la motion elle-même. Qu'avez-vous l'intention de faire? Et ce que nous allons prendre connaissance du rapport d'abord? Comment allez-vous procéder? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Elles ont été reçus et nous allons voter une à la fois. Au service du contentieux est qu'on ne devrait pas voter sur le rapport d'abord? Est-ce qu'on ne devrait pas faire ça auparavant, les motions écrit sur le rapport? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous avons le rapport principal mais il y a aussi des motions d'amendement alors, il faut traiter des motions d'amendements au préalable. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord, merci. Le communauté comité des services communautaires et protection ces réunions le 7 avril dernier pour passer en revue la modification des règlements sur les véhicules de location. J'aimerais remercier tous les participants et tous les membres du conseil qui ont été invité à participer au débat. Il y en a beaucoup ils sont venus pour écouter, le public, pour écouter les recommandations. J'aimerais remercier le vice-président Brockington qui a accepté de présenter toutes les motions au comité pour les membres du conseil qui ne sont pas membre du comité. Après avoir entendu le publique et les conseillers sur une période de 13 heures, nous avons maintenant une série exhaustive de modifications qui pourront moderniser le Règlement sur les véhicules de location à Ottawa. J'ai quelques observations à faire. La ville d'Ottawa réagit à la demande très forte de la part du public en ce qui concerne modification de l'industrie. Nous avons entendu plus de 6000 résident au cours des consultations très large. Le message est clair: changer, réformer, moderniser, innover et permettez

qu'il y a. Concurrence bien qu'il y en ait dans l'industrie qui pensent que leurs le ciel leur tombe sur la tête, il n'y a rien qui laisse entrevoir que ce soit vrai. J'aimerais souligner que ce rapport porte sur la concurrence dans l'industrie qui serait permise. Nous voulons nous assurer aussi que tout le monde puissent en profiter. Nous allons tout simplement enlever les menottes à l'industrie du taxi pour qu'ils puissent continuer d'être compétitif dans un environnement qui changent et qui évolue très rapidement. Le comité a parlé de la présence d'appareils photo, de caméras dans les CTP. Après un an de fonctionnement nous avons vu les résultats. Je pense que la motion Brockington permettra de faire du progrès. Nous allons utiliser des données empiriques pour montrer que toute préoccupation légitime soit soulevée. J'aimerais aussi parler de ce que fait ce rapport pour l'industrie traditionnelle du taxi et que les CTP ne peuvent pas faire. Les taxis vont continuer d'être la seule source de commerce pour plusieurs secteurs démographique ce qui comprend un facteur très lucratif de 9 millions de dollars pour le transport accessible. Il y a aussi les transactions en espèces et les gens qui aime téléphoner de la façon traditionnelle nous allons réduire les permis de 106 dollars à 86 dollars. Les CTP pourront seulement offrir des services, pas des arrangements qui sont faits au préalable par une application. Ce ne sera pas un marché ouvert, mais la valeur des plaques du moins à court terme aurait pu augmenter. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur, le maire je pense que les prévisions négative ne vont pas se réaliser. En faites, tant et aussi longtemps que le secteur demeure celui de l'industrie du taxi au tant et aussi longtemps que la Ville limite le nombre de plaques, je pense que le secteur demeurera lucratif. Je pense que toutes les catégories pourront continuer d'exister de façon solidaire dans la ville. Nous avons entendu beaucoup de résidents de la ville à savoir que le public et très impressionné par la facilité l'utilisation et le sentiment de sécurité. J'ai l'impression que le public a envoyé un message très important à l'industrie du taxi. Le changement et, nécessaire innover, et fait concurrence. Il faut être [---] dans ce monde qui évolue rapidement. Il faudra relever des défis mais il y a aussi des opportunités. Carpe diem. Il faut accueillir cette concurrence mais il faut quand même fonctionner dans un cadre réglementaire. Nous nous attendons à ce que vous vous conformer complètement. Je dirais aussi que la province doit donner le pouvoir aux municipalités de veiller à ce que la volonté du public et du conseil puisse être mise en oeuvre. Enfin, au personnel municipal, à mes collègues du conseil également, merci sincère pour faire en sorte que Ottawa soit vraiment novatrices. Il s'agit d'une décision important pour le public et marquantes. Je pense que nous pouvons maintenant être des colonisateurs ou, des fondateurs. Je pense qu'il ne faut pas perdre l'occasion d'agir et d'être des pionniers. Nous avons différentes motion. Nous allons voter. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Mon micro et allumé? J'aimerais parler à mes collègues au comité. J'avais demandé si Uber à la suspendre ces opérations jusqu'à ce que le règlement soit adopté. Mes collègues se sont fait dire que ce serait respecté. J'aimerais savoir si il y a une réponse aux [---] de Uber. Vont-ils suspens des opérations entre-temps? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Lorsque nous allons en parler, aborder le rapport, principale nous allons aborder ces questions. Vous serez le premier sur la liste. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je n'ai pas d'autres amendements. D'abord, du conseiller Brockington appuyé par la conseillère Harder. Je vous demanderais de présenter votre motion. Ensuite, nous allons voter séparément une à la fois. Merci. Pour ceux qui étaient là à la réunion de 18 heures la semaine dernière, vous savez que le comité s'est penché longuement sur l'industrie et les modifications que nous voulons apporté à l'industrie. Une des questions les plus litigieuses avec lesquels nous étions aux prises, c'était si nous allions exiger qu'il y a des caméras d'abord les voitures qui sont utilisés pour le transport

privé. Depuis que j'ai été élu comme conseiller municipal, je ne me souviens pas d'avoir été aussi déchiré en ce qui concerne un dossier. Je vois l'importance et la nécessité d'avoir des caméras à l'intérieur des taxis. Je me demande à ce qu'on devrait pas s'opposer à ce qu'il n'y ait pas de caméras dans les voitures privé. J'ai aussi étudié écouter toutes les raisons pour lesquelles on peut atténuer les risques en ce qui concerne les compagnies de transport en privé. Il y a bien des choses ceux qui existent dans le secteur en regard de l'industrie du taxi. On ne peut pas [---] une voiture privée. Avec une application, on connaît le client et le conducteur alors, il y a 16 aspects à prendre en considération. Au comité, je n'ai pas voter pour aller de l'avant avec les caméras. Durant le week-end j', étais vraiment déchiré. Je me suis demandé si on ne devrait pas exigé ce genre de chose parce qu'on pourrait exposer les clients à des risques indus. Alors, sur ce, qu'il y a une question que j'avais posé au comité et j'avais demandé ceci au chef du contentieux, à savoir s'il n'y avait pas de caméras, est-ce que ce ne serait pas un peu se lier les mains, se menottés, s'il y a des événements qui se produisaient dans ces véhicules? Peut-être que la Ville se mettrait en péril. On devrait mettre aussi l'accent sur les personnes. La réponse c'était non, le conseil peut certainement en prendre connaissance et prendre une autre décision. Alors, j'essaie de trouver un juste milieu. Entre le besoin d'avoir, d'assurer la protection du public. Mais dans le rapport on dit que des caméras ne serait pas exigé. Il y a beaucoup dès CTP qu'ils n'ont pas de Québec. La recommandation n'était pas exiger des caméras. Mais j'aimerais que le Conseil ainsi que le comité puisse réfléchir. Nous avons demandé que l'information soit fournie après 306 et 12 mois. Je pense que ce serait très sage après un an en particulier de demander au personnel d'analyser la situation après un an de mise en oeuvre, surtout s'il y a un problème de sécurité et s'il y a un besoin prouvé pour avoir des caméras dans les véhicules. Je pense qu'il faudrait se pencher sur ce besoin, une fois que nous aurons les données. Alors, je ne pense pas que ça empêchera le comité de revoir la question après cette période. C'est ce qui me fallait. Je n'aime pas dire non, un point c'est tout. Je voulais que le Conseil puisse se pencher sur la question après une assez courtes périodes. Merci à la conseillère Harder pour l'avoir appuyé. C'est présenter parce que je pense que c'est un juste milieu. Je vous demanderais donc de voter sur cette motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le conseiller El-Chantiry maintenant. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Monsieur le maire, je pense, en ce qui concerne la sécurité, les passagers, c'est ce que nous avons en tête. Pourquoi perdre cette occasion? Nous avons vu ce qui s'est passé dans le passé. Alors, mon collègue parle de revoir la question dans un an. Est-ce qu'on ne pourrait pas le faire après 6 mois pour ne pas attendre une année complète? Est-ce que le personnel est d'accord? Est-ce que vous pourriez accepter un amendement favorable? C'est à dire que l'on fasse un examen après 6 mois? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] La réponse en bref, c'est non. Je ne pense pas que ça devrait être fait dans une plus courte période. Parce que nous allons recevoir des faits et des nouvelles données. Je pense qu'un an, ça nous permettrait de voir la situation sur 4 saisons. Parce que nous sommes à Ottawa, après tout. Je pense que 10 mois, comme délai, ce ne serait pas suffisant pour recueillir toute l'information empirique de l'industrie pour nos résident. Je préférerais une période de 12 mois. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord, merci monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Egli. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. J'avais d'autres questions mais votre réponse à la dernière question m'amène dans une orientation différente. Donc, on parlait d'avoir un rapport après 6 mois en ce qui concerne la conformité. Vous dites que le personnel pourra le faire après 6 mois ou que si la question de la sécurité et si différentes, ... -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je suis confiant en ce qui concerne la conformité, je dois faire très attention ici. Parce que les ressources que nous avons pourrait faire un examen après un an. Pour assurer la protection du public. Donc, en ce qui concerne le personnel, de préférence 12 mois. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui le pour être clair, vous pensez que le rapport, on peut faire rapport sur tout le reste dans les 6 mois. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est exact. J'ai un peu de difficulté à le comprendre des bons, je vais passer à une autre question. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est une question de procédure. Au greffier. Le conseiller El-Chantiry a aussi posé une question en ce qui concerne les caméras. Dans les véhicules divers. Et les CTP en général. Quelle serait l'effet de cette motion sur sa motion? Qu'est-ce qui va arriver à la motion du conseiller El-Chantiry? Est-ce qu'elle devient redondantes? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'estime que si cette motion est adopter, la motion suivante serait redondantes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord. Prochaine question. À vous, madame Jones. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] La motion indique que dans la préparation du rapport, vous allez vous pencher sur la question des plaintes relatives à la sécurité. Donc, vous vous attendez à ce que les CTP se réglemente elle-même. Il y a pas de procédure de plaintes comme on le fait pour les taxis. Alors, qu'est-ce que vous allez passer en revue? Est-ce que vous allez forcer Hubert à vous fournir des demandes à l'interne pour le système d'évaluation? Ou par messages texte? On a parlé d'équipe des réactions en cas d'urgences chez Uber. Qu'est-ce que vous avez l'intention de faire? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous pensons que des plaintes seront reçus. Si c'est fait contre un titulaire du permis Uber, nous allons appliquer le règlement et nous allons travailler avec Uber pour comprendre les problèmes, les situations. Comme nous le faisons pour l'industrie du taxi, il y a d'autres industries qui reçoivent des permis et qui n'ont pas nécessairement d'employés de ce genre. Ils reçoivent des plaintes. Alors, nous allons voir la situation s'il y a des problèmes de sécurité. Si nous sommes au courant, nous allons nous avons l'intention de faire rapport au Conseil. Mais nous pensons qu'il y aura des plaintes qui seront reçus en ce qui concerne la sécurité et nous allons les consignés certainement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Corrigez moi si je me trompe, mais dans le rapport du règlement proposé, il n'y a pas de mécanisme qui a été mis sur pied pour le dépôt de plaintes par des citoyens. Ou bien il y a quelque chose qui m'échappe? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a toujours possibilité de déposer une plainte à notre bureau en ce qui concerne le titulaire du permis. Nous allons déterminer quelle est l'information et évaluer les problèmes.



Il y a toujours un mécanisme qui existent pour la réception des plaintes, concernant toute industrie. Je ne sais pas si c'est très clair dans le rapport, mais bon. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Donc, je vais poser la question au nom du conseiller El-Chantiry. Parce que nous faisons confiance personnel pour faire le travail. À la lumière de la réponse de monsieur O'Connor, est-ce que vous avez, est-ce qu'il sera possible de faire un examen après 12 mois? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'après le personnel, non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord, merci. Conseiller Chiarelli. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire et au personnel. Est-ce que la production du rapport dans 6 mois pose problème ou c'est la collecte de données? Est-ce que c'est parce qu'il vous faut moins d'information où c'est la rédaction du rapport qui pose problème? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est la collecte des données de l'information, dans les 2 cas. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Et ce que les CTP ou Uber, ou la compagnie qui fera cela, est-ce que ces compagnies des glane pas leurs propres information et elles sont tenus de partage d'information avec nous? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Donnez-moi un instant, monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, comme le dit le directeur municipal adjoint, il y a toujours possibilité de déposer une plainte à l'inspecteur en chef de la municipalité. Surtout en ce qui concerne des violations du règlement municipal. C'est toujours possible. Alors, on peut le faire auprès de l'inspecteur principal des permis. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui mais s'il s'agit d'un comportement déraisonnable à l'intérieur de véhicule? À moins que ce ne soit pas, que ce soit criminel. Donc, il n'y a pas vraiment de possibilités de savoir ce qui s'est passé, à moins que quelqu'un décide de nous transmettre ou révèle, ou qu'il nous le révèle. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Toute violation du Règlement relève de l'inspecteur principale des permis, en ce qui concerne la plainte. Il pourrait faire enquête. Par exemple, une violation d'une conduite en ce qui concerne des activités interdite, par exemple prendre quelques dans la rue ou ne pas respecter les exigences du Règlement. S'il s'agit de la conduite d'un conducteur, en ce qui concerne les services à la clientèle, le Conseil a raison. Ce n'est pas une question qui sera transmise automatiquement à la municipalité. Il faudrait traiter ces plaintes au cas par cas. Il y a bien des personnes qui aimeraient avoir des caméras dans les véhicules, il s'agit ici du comportement du passager et du conducteur. Si l'information et détenue par Uber où la CTP, lorsque vous allez faire l'examen, vous n'aurez pas l'information parce que comme on l'a vu dans d'autres villes, à moins que ce soit indiquée dans les médias ou qu'il y ait une plainte à la police, vous ne le sauraient pas. Je peux me prononcer au nom de madame Jones, sur le plan opérationnel, nous allons demander au public de nous donner l'information directement. On pourrait le faire volontairement tout au long de l'année. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord. Ça va pour l'instant, merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller, Chiarelli. Conseiller Blais. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup. Quelles données empiriques pensez-vous recueillir pour préparer votre rapport? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, nous voulons des données qui montre que parce qu'il y a absence de caméras dans les véhicules, et finalement s'il y a des problèmes, on ne peut pas tenter des poursuites. La police ne peut pas intervenir. On veut savoir aussi s'il y a un volume élevé qui pourrait justifier ce genre de chose. Ce serait les données empiriques qui seraient nécessaires pour faire une recommandation et présenter un rapport au conseil. Parce que à l'heure actuelle, nous n'avons pas les preuves nécessaires. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous allez recevoir ceci d'Ottawa seulement ou d'autres municipalités? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous l'avons fait en ce qui concerne les taxis avec les caméras. Je sais que monsieur O'Connor avait fourni de l'information en ce qui concerne les études qui avait été faite dans l'industrie générale du taxi. Mais nous allons nous pencher sur Ottawa d'abord. Nous allons aussi le faire dans d'autres municipalités, par la suite. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Quelle forme prendra ce rapport? Est-ce que ce sera une note de service où ce sera une note en bas de page? Où il y aura un rapport avec des recommandations, sur lesquelles il faudra voter? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Sachant toute l'importance du dossier, de faire rapport au comité et au conseil avec un rapport. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Blais, pouvez-vous vous approcher de votre micro. Je demande aux gens qui ont des conversations à part de baisser le ton car on n'entend pas les gens qui ont la parole. Bon. Serait-il possible dans le cadre de cet examen ... je sais que l'un des plus gros problème pour l'utilisation de caméras, même si certains pensent qu'elles ne sont pas nécessaire à cause du coût, elles ne peuvent pas être déplacés quand elles ne sont pas nécessaire si il n'y a pas de services. Alors, peut-être pourrions nous nous tenir compte des nouvelles technologies. Peut-être qu'à l'avenir, en pourrait prévoir quelque chose qui puisse être rangé dans le coffre hagard, peut-être qu'on pourrait en tenir compte? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, nous y avons penser monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseillère Wilkinson. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. À quel moment allez-vous commencer cet examen? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense monsieur le maire que si c'était adopté dès aujourd'hui, nous comment saurions dès aujourd'hui. On vous reviendrais en avril prochain. L'année commencerait dès que le Conseil adoptera la motion si il le fait aujourd'hui, on vous revient en avril prochain. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Donc, le rapport reviendrait en avril prochain. Moi j'entends ... bon, une précision. Conseillère Wilkinson, un instant. Une précision. Je pense qu'il y a une motion pour qu'on revienne à cela dans 3 mois. La, ça commencerait dès l'entrée en vigueur du Règlement, en septembre. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Peu importe monsieur, le maire il faut que ce soit clair par. Contre moi, j'avais pensé que ça aurait pu commencer aujourd'hui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense que la greffière adjointe avait ... divergent d'. Opinion je sais que vous ne voulez pas vous chicaner, mais elle est juste derrière vous. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] En fin de compte, que ce soit dans 3 mois ou maintenant, ce sera à la discrétion du personnel, mais ce serait difficile de commencer à étudier quelque chose qui n'entre pas en vigueur avant l'adoption ou l'entrée en vigueur du Règlement. Est pas? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] En effet. Après en avoir parlé à la greffière adjointe, est la éclairci mon point de vue. C'est exactement pourquoi j'ai posé la question monsieur le maire. J'ai entendu toutes sortes d'opinions différentes.? Ils ne peuvent pas commencer maintenant car ils commencent déjà maintenant. Il faut recueillir des données, toutes les données qu'on reçoit des maintenant mais on ne va pas pouvoir traiter de cela avant octobre 2017 fort probablement. C'est une commence avant le 30 septembre. N'est pas? - Là

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] La conseillère raison pour ce qui est du changement dans l'échéancier, ce sera l'automne 2017. Ceci dit, le personnel commencera tout de même sa recherche de données empiriques tout de suite. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bon. Les gens ont déjà eu de l'expérience puisque j'en ai entendu parler. Moi, j'aimerais que ça se passe plus vite. C'est pour ça, je voudrais que le personnel, si ils pouvaient faire plus vite, il pourrait présente quelque chose avant cette date, on apprécieraient beaucoup. Je sais que vous devez fait recueilli beaucoup d'information, avant toutefois. Comme l'a dit le conseiller Blais, j'ai le plus loin. Nous avons un groupe de [---] très fort à Ottawa. Nous avons la technologie pour continuer toutes sortes de choses. La technologie ennuagée ennuagent et bien implanté à Ottawa. Je voudrais que le personnel étudie les [---] et les [---] pour travailler avec les entreprises locales pour mettre au point une caméra numérique qui puisse se fixer et que les chauffeurs Uber pourrait allumé lorsqu'ils travaillent pour Uber. Souvent, ils ne sont pas de services. On pourrait exercer le même genre de contrôle sur eux que l'on a avec les taxis. Ainsi, la caméra coûteraient moins cher que ce qu'on les chauffeurs de taxi. Je voudrais que cette recommandation soit inclus dans le rapport lorsqu'il nous reviendra ainsi, on sera ce qui pourrait être les coûts. Oui vous inclure cela dans le rapport? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, j'ai déjà parlé à notre ... à [---] là-dessus. Nous allons bien sûr consulter les experts de la ville pour trouver la solution la plus abordables qui répondra également aux besoins de la police. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Moi, je serais heureuse d'aider si je ne peux. Je pense que c'est très important car je crois fermement qu'on devrait avoir des caméras dès maintenant dans ces voitures. Un seul incident triste serait un incident de trop. On sait que ça se vu. Il y a eu des agressions sérieuse dans des véhicules Uber, tant pour le chauffeur que pour le passager. Je sais que nous n'avons pas les

moyens de faire cela maintenant, mais je vais appuyer la motion à la condition que cela nous permet d'ajouter des caméras dans les voitures d'ici un an. Je pense qu'on aura assez de preuves pour le faire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, procédons point par point. Conseiller Qaqish, sur la motion Brockington Harder. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Je pense que le conseiller Brockington a soulevé de bons points, mais j'ai quelques inquiétudes avec cette motion parce que cela démontre à quel point nous sommes préoccupés de toujours changer le règlement pour accommoder cette compagnie. Moi, je n'ai pas envie d'avoir cette conversation dans 6 ou 12 mois. Je voudrais régler cela une fois pour toutes aujourd'hui. Je crois qu'il faudrait avoir un vote sur la caméra aujourd'hui. Oui ou non. Ce n'est pas la peine de reprendre la conversation dans 3 mois ou dans 6 mois, peu importe la période. Ma question au personnel et au chef du contentieux est la suivante: si la motion sur la caméra devait être défaite aujourd'hui, si il y avait des problèmes avec Uber, 15 qui nous empêcherait de revenir là-dessus? On dit bien la motion, si on ne le fait pas maintenant, ça n'arrivera pas à l'avenir. Quelles sont les obstacles juridiques qui nous empêcherait de revenir sur notre décision? Si on rejette la motion maintenant? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Si vous ne pouvez pas cette motion et si vous avez rejeté une motion au sujet des caméras, en général, il y aurait soit ... il faudrait de nouveaux renseignements ou un nouveau mandat du Conseil pour revenir là-dessus. Si vous votez contre la motion, toutefois, toute motion subséquentes au moment du dépôt du rapport d'un an, vous auriez la possibilité de revenir. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a beaucoup de bruit derrière moi ... on pourra ouvrir ce dossier et tenir un autre vote même si on défait la motion aujourd'hui s'il y a des problèmes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, c'est ce que je crois. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, merci conseiller Qaqish. Conseiller Taylor. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. La semaine dernière, le Conseil des Canadiens ayant des handicaps se sont opposés à cette motion. Moi, je m'inquiète pour les gens qui ont des problèmes de mobilité car plusieurs de ces personnes compte sur les taxis accessibles pour se déplacer. Plusieurs sont heureux d'avoir des caméras de sécurité abordait voiture, mais plusieurs de ces personnes sont aussi très concernés par le prix. Ils ont souvent beaucoup de dépenses. Je sais aussi qu'ils sont peut-être déchirés et attiré vers les prix inférieurs des CTP. Peut-être qu'il se sentir au moins en sécurité s'il n'y a pas de contrôle abord. J'aimerais que le personnel me disent si vous avez pensé à cela dans votre prise de position sur les caméras et pas seulement maintenant par rapport à Uber. Les CTP en général, l'avenir de prochaine CTP, que ce soit Uber ou d'autres compagnies. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, nous avons pensé certainement. Avec tous les CTP, le message en général, c'est que nous voulons être certain d'assurer une certaine réglementation pour l'accessibilité. Nous avons même recommandé que le service accessible demeure dans le service de taxes. Que les personnes qui choisissent un CTP le faces sachant qu'il pourrait y avoir des augmentations de prix et selon des choses. Il faut comprendre aussi que notre recommandation indique que l'industrie du taxi aura les mêmes possibilités d'abaisser les prix, ça deviendra peut-être plus intéressant à ce moment-là. Là encore, nous allons continuer d'étudier ces règlements au fil du temps et nous vous reviendront pour

ce qui est des caméras. C'est un nouveau demain pour nous. On verra ce que l'avenir nous réserve, s'il y a des problèmes d'associer avec ce que vous avez soulevé, monsieur Lumières le maire. Nous nous penchons là-dessus certainement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Aux fins de clarté, vous ne croyez pas que ça vaudrait la peine d'avoir une caméra à l'intérieur d'un véhicule accessible? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je vais répéter ce que le directeur municipal a dit et le chef du contentieux pour le moment. Nous n'avons pas les données probantes pour recommander l'installation de caméras dans les nouvelles CTP. Nous allons continuer notre recherche et nous vous reviendront. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Mitic sur la motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Serait-il possible d'avoir des données sur ce qui arrive avec les taxis au cours des 12 prochains mois? J'ai induit que nous sommes peut-être arriver à une époque où les caméras ne serait pas nécessaire nulle part. Si le taxi et un ... fonctionne avec le système électronique ou en ligne et que c'est un bon chauffeurs qui n'a jamais eu de plaintes, peut-être qu'on aurait plus besoin de caméras non plus dans le taxi. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous allons noter cela. Nous allons travailler avec le service de police. On peut inclure cela dans notre futur rapport également. On a entendu beaucoup de témoignages, mais on n'a jamais vu de véritables donné. Si on pouvait en obtenir, on pourrait peut-être alléger les dépenses des compagnies de taxi également. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monette. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Petite question rapide aux fins d'éclaircissement. Si on vote là-dessus maintenant, est-ce que cela veut dire que nous n'allons pas voter sur la question de la caméra plus loin? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je vais vous répondre comme président. Je vais permettre le vote sur la caméra aujourd'hui. Conseiller leader. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Moi, je veux bien approuver la motion Brockington. Pour revenir à la, base la recommandation du personnel et du comité a été [---] grand ouvert. Nous reconnaissons que les caméras sont un problème. Le personnel du comité ont dit qu'il ne pense pas que ceci pourrait accroître les risques de sécurité, mais on ne peut pas s'en laver les mains. C'est ce que fait la motion du conseiller Brockington. Il veille à ce qu'on ne donne pas sur nos lauriers. C'est pour cela que je vais approuver cette motion. J'espère que mes collègues feront aussi pour qu'on puisse aller de l'avant avec la libéralisation dans une certaine mesure de ce secteur. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller Leiper. Pour conclure sur cette motion, conseiller Brockington. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Écouter, le comité a voté pour ne pas installer de caméras dans les CTP, véhicules privés. Ce matin, on nous demande dire au personnel qu'ils doivent contrôler et recueillir, évaluer les besoins éventuelle de caméras sur une période de 1 ans. Nous

prendrons des décisions en fonction des données qui viendront. On sait qu'un consultant privé recommandé de ne pas avoir de caméras, on ne veut pas sûre réglementer, mais on ne veut pas non plus compromettre la sécurité publique. Je pense que au bout de 1 ans, une fois que le chronomètre sera parti en septembre, on reverra ces données. On verra ce que le personnel a recueilli et certains membres n'aimeront pas avoir cette conversation dans un an encore, mais je pense que c'est important. On verra quel donnez-nous viendra. Je pense, monsieur le maire, que c'est normal. Dans les industries qui vivent de gros changements, après une certaine période on doit refléter sur la façon dont les choses se déroule ainsi il faut apporter des ajustements, on le fait. C'est courant dans toutes les industries et c'est crucial qu'on le fasse dans ce cas-ci. Je demanderais à mes collègues ce matin d'appuyer cela. Je pense que c'est un compromis qui a atteint Un bon équilibre. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller. Je remercie les conseillers Brockington et Harder. Je pense que c'est une suggestion bien raisonnable. Alors, sur la motion. C'est adopté. Dissension des quelques conseillers? La motion suivante, conseiller Darouze appuyé par le conseiller Fleury pour la question de TVH pour les CTP. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, pendant la réunion du comité la semaine dernière, on a entendu plusieurs personnes nous demander si les CTP dans la ville d'Ottawa vont payer la TVH. Nous allons demander des éclaircissements à l'ARP. Cette motion vise à faire le point pour savoir si le gouvernement fédéral si les chauffeurs doivent payer. - Je

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Remercie le conseiller Fleury pour la motion. La motion est à l'écran. Je vais tout de suite passer aux électifs. Que le conseil demande aux personnes d'examiner la réponse reçu de l'Agence du revenu du Canada et inclut toute modification recommander au Règlement pour les compagnies de transport privé Pour s'acquitter de leurs un obligations de test pour le conseil de ville de Ottawa. TVH, le cas échéant. Et qu'un examen la ville d'Ottawa. Simuler soient effectués pour tous les véhicules de location Blais Brockington si c'est approprié dans le cadre du rapport de conformité qui suivra la Chernushenko. Réponse du gouvernement fédéral. Chiarelli Cloutier -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je dessins. Pense que c'est une suggestion bien logique monsieur Deans. Je. Sais que le nombre Egli. De chauffeurs de l'El-Chantiry. Industrie du taxi bien clair que les Fleury autres chauffeurs ardeur les hyper-. Uber de paye pas de TPS. Harder. Conseillère l'hyper-Wilkinson. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Une question personnelle. McKenney mythiques monsieur O'Connor., En vertu du Règlement sur même Monette Nussbaum Qadri les taxis, Taylor Tierney. Je pense qu'il faut payer la TVH, il n'y a pas Watson de limite Wilkinson. Darouze par exemple, Moffatt 30000 dollars Qaqish Hubley.. Le règlement ne parle pas Hébert et taxi,. De TVH, il parle de la TPS. Ne sait épée. Est-ce que quelqu'un s'est-ce que c'est pour les taxis? La TVH. Maintenant et ailleurs au pays? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, d'après l'information Disponible ceci est un à test, monsieur le maire, les services de l'ARC taxi et de limousines des services de taxi doivent s'inscrire pour un numéro ils vous êtes doivent de TVH s'inscrit pour un numéro. Ils sont de TVH et sont assujettis aux assujettis aux règles de règles de présentation de rapports présentation de rapports et au et au processus processus habituel habituel de l'ARC. De l'ARC. Monsieur Blais, monsieur Brockington, -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'ai posé monsieur Chernushenko la question au comité et on monsieur Chiarelli me dit que les chauffeurs de Uber son une forme de taxi Cloutier puisqu'monsieur Deans ils

sont des véhicules de monsieur Egli location. Monsieur El-Chantiry ça a été éclairci à la réunion du comité et monsieur Fleury je voulais m'assurer que tout monsieur le monde s'en souviennent bien ardeur. C'est justement monsieur les par pourquoi nous consultons monsieur McKenney l'ARC, monsieur le président. Monsieur mythiques monsieur Monette -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Tout monsieur Nussbaum revenu de l'ARC monsieur Qadri monsieur Taylor monsieur Tierney sera monsieur Watson reporté à monsieur Wilkinson l'ARC. Monsieur Darouze -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseillère Wilkinson. Conseiller Blais. Conseiller blé -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire conseiller. Humilie si l'ARC décide conseiller Moffatt conseiller Qaqish d'obtempérer et demande la liste des chauffeurs dès Uber que l'on reçoit, est-ce qu'on donnera la liste à l'ARC pour qu'ils fassent le contrôle des paiements de TVH? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le président, nous devons respecter les demandes de l'ARC pour la divulgation de renseignements ou alors nous serons assujettis à la Loi sur la protection de la divulgation des renseignements personnels. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Mais est-ce qu'ils peuvent nous demander une liste de tous les noms des chauffeurs? Que l'on a des CTP? - N'

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Importe qui peut faire cette demande. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Et ils reçoivent la liste? Sans problème? Quelques semble nié de la tête. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y aurait peut-être des noms de rayer mais nous, on suivrait la procédure habituelle. Pour toutes les demandes de renseignements, en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que l'ARC et traités différemment où on leur Donne tout ce qu'elle demande? Un autre test, les taxis, limousine exploitant de transport privé. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Seulement si c'est exigé Légalement en vertu de la loi habitante de l'ARC. Si la loi l'exige et que le gouvernement fédéral à adopter cette loi, il faut se plier à la loi. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Voulez-vous conclure, conseiller Darouze? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. C'est une mesure très importante, comme l'industrie nous l'a dit, nous voulons ça peut être certain de faire preuve de diligence raisonnable. Alors, une fois qu'on aura entendu toutes les demandes et toutes les délégations, on essaiera de s'assurer que nous faisons bien notre travail et que nous tenons parole. J'encourage ma collègue appuyer la motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bien, merci. La motion est adoptée. La modification ovation suivante et du conseiller Moffatt, appuyé par le conseiller Hubley. Modifications pour des voitures qui appartiennent, qui n'appartiennent pas au chauffeur. Je vais lire le tout. Alors que le comité recommande que les véhicules à Louis doivent une assurance de 5 millions de dollars, dépendant du fait que si le détenteur du permis et propriétaire du véhicule. Attendu que c'est en plus d'une exigence pour les courriers en taxi pour les

fournisseurs de taxi de limousines ou les compagnies de transport privé, attendu que les intervenants de compagnies de transport privées ont dit qu'une limite de 5 millions de dollars était un peu trop élevés et que les représentants de l'assurance ont dit que ce n'était pas **[Inaudible]** tandis que l'industrie du taxi doit avoir une assurance de 2 millions et que l'industrie de la limousine doit avoir une assurance de un million, et que ça a été identifiés comme un élément du personnel et attendu que le rapport a **[---]**. Il est résolu quels conseils approuvé modifications pour réduire les exigences d'assurance automobile pour ces véhicules selon la catégorie des détenteurs de permis pour tous les véhicules à Louis de 5 à 2 millions comme ceux-ci. Les compagnies de transport privé, si les voitures n'appartient pas au chauffeur, pour l'assurance automobile tel que ledit les recommandations 2 b, les courtiers en taxi pour les véhicules qui n'appartient pas au chauffeur, tel que prévu dans la recommandation 3 i. Les détenteurs de plaques taxi relativement aux exigences d'assurance automobile et qui peuvent conduire un véhicule de taxi tel que le prévoit la recommandation toi et les fournisseurs de services de limousines tel que le prévoit la recommandation 4, 06. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qaqish. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Intérimaire. Je suis encadrée par le motionnaire mais je ne suis pas d'accord avec la motion. On en a longuement parlé au comité. Monsieur O'Connor, corrigez-moi si j'ai tort, mais on a consulté en long et en large là-dessus, les recommandations du rapport du personnel c'était de passer de 2 à 5 millions. Vous avez également consulter un expert en assurances et je pense que le personnel était bien à l'aise avec les 5 millions. Là encore, c'est un ajustement de règlements. Pour accommoder un groupe en particulier. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, monsieur le maire. Je peux peut-être résumer ici, c'est peut-être importants pour ceux qui n'était pas au comité. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est une recommandation du personnel. Pour ce qui est de la consultation, nous avons parlé à un consultant indépendant en assurance. Il a rappelé au comité qu'ils avaient de l'expertise en la matière et qu'ils ont convenu que 5009 c'était un bon montant pour ce genre de véhicules. **[---]** le courtier des taxis à Ottawa a également convenu que 5 millions c'était acceptable. Nous avons parlé au Conseil de la ville qui a également convenu que de ce montant. Ensuite, nous avons demandé à un conseiller juridique de l'extérieur aussi et il a dit que 2 millions, c'est un minimum. Ceci étant dit, monsieur le maire, on a aussi dit au comité, ce doit être bien clair que, nous considérons cela comme une proposition prospective. Nous savons que le montant de cesse d'augmenter, ça n'a rien de scientifiques. Je vous donne des statistiques, 2 fois par année. Vous avez vu ces montants déjà, des règlements de 2 ou 3 ou 4 millions déjà. Alors, j'ai dit au comité que depuis 15 ans, à ce que je sache, il n'y a eu que seul, une seule poursuites contre nous. À cause de taxi et nous n'avons pas payer l'argent du règlement parce qu'on nous n'étions pas responsable. En fait, monsieur le maire, c'est important pour moi de vous dire, que nous avons donné toute l'information que nous avons reçu de Uber. Uber pensent que 2 millions c'est acceptable. Le rapport de KPMG recommandait des millions. Le personnel de la ville de Toronto a recommandé de millions. Je n'ai pas réussi à convaincre mes collègues de passer à 5 millions. C'est le conseil qui devra déterminer et trouver le juste équilibre. Il ne faudrait pas s'inspirer de la ville de Toronto. Pour cela comme pour d'autres politiques. -



[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Mais on s'était entendue pour le 2 à 5 millions, c'est une recommandation du personnel. C'est évident qu'on fait cela pour faire plaisir à la compagnie d'assurances de Uber. Je vous incite fortement à maintenir votre position adoptée au comité. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci conseiller Qaqish. Conseiller Darouze. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Aussi je sens la pression de mon collègue à gauche. Je suis d'accord avec le Conseil Qaqish. Nous sommes là pour assurer la sécurité du public. Et nous donner un petit coussin de plus. Le minimum, c'est 2 millions. On en a discuté au comité et on en a parlé en long et en large, il est possible que des millions ce soit suffisant mais je ne pense pas qu'on devrait étudier la situation à Toronto. On doit faire ce que l'on pense être le mieux pour nous, pour nous résidents et nos communautés. J'encourage mes collègues à ne pas penser au prix ici. C'est ce que nous croyons qui est nécessaire pour assurer la protection de nos résidents. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Brockington. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que les chauffeurs de taxi ont l'assurance de 5 millions? Est-ce qu'ils ne sont pas déjà partie à 5 millions? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, monsieur le maire. C'est ce que l'industrie nous a dit. Sans que la Ville de les forces. Ils ont voulu faire preuve d'initiatives. Il savait, ils connaissent les risques d'être au voilà. Eux-mêmes ont choisi de 5 millions, n'est-ce pas? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est ce qu'on nous a dit, oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a eu un tarif ça à Toronto où une voiture avec 3 occupants était impliqué dans un accident grave. C'était de jeunes personnes qui ont été blessés. Plutôt que s'il y a un règlement légal, juridique pour ces personnes, ça pourrait facilement dépenser des millions? Dépasser 2 millions? - Ça

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Dépend des circonstances mais oui, c'est tout à fait possible. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous croyez vraiment qu'aujourd'hui, on devrait demander à ce que tous les chauffeurs de taxi ou de transport privés puissent avoir 5 millions d'assurance? C'est ça? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. C'est pour cela que j'ai fait la recommandation. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous devons rejeter la motion qui est présentée maintenant. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller. Blais. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Je suis d'accord avec le conseiller Brockington. De nos experts à l'interne et à l'externe, ceux qui ont été consultés par le personnel ont dit que 5 millions de dollars, c'était le bon montant d'assurance. Je comprends la justification de cette motion, parce que le seul CTP qui fonctionne à Ottawa a dit que ça pourrait être difficile de trouver ce montant. Mais il y a 8

semaines, il n'y avait pas d'assurance du tout. Moi, je suppose qu'il n'y aura bientôt un marché pour ce genre d'activité, des assurances pour ce genre d'activité parce qu'on va a créé un. J'incite tout le monde a rejeté cette motion. Je pense qu'on ne peut pas toujours plier les règlements pour permettre à un exploitant de services dans la ville de se tirer d'affaire. Je pense qu'on a déjà été trop loin de toute façon. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Taylor. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] L'assurance de taxi, assurance du transport, c'est évidemment très dispendieux pour qui que ce soit qui transportent des gens, que ce soit dans un taxi. Je suppose que les compagnies de transport privés font pareils. Alors je me demandais si le motionnaire accepterait une modification amicale qui inclurait que la Ville écrive à la Commission de l'Ontario pour examiner les dispositions des assurances commerciales pour tous les gens de transport pour être certain que ce soit vraiment bien accepter accessible dans le marché des services bénévole et autres. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est vraiment un ajout qu'il ne soulève aucune controverse. Simplement qu'on écrivait au gouvernement au nom de la ville en suggérant qu'on étudie ses propres règlements pour être certain que les conseils puisse adopter des motions comme on le fait et dire que vous devez prouver que vous avez des assurances. Il faut aussi que les autres paliers de gouvernement fassent leur part pour que l'assurance soit bel et bien disponible pour acheter .... -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que vous acceptez cet amendement favorable? - [INTERVENTION EN ANGLAIS]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous aviez mentionner qu'il s'agit d'assurance responsabilité civile, c'est ça? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur O'Connor, pour récapituler. Tous les experts que vous avez consulté on recommandé 5 millions. Mais on sait que la ville a été poursuivi une seule fois en tant que l'agence de réglementation et qu'il délivre des permis. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, la tendance en général, dans ce genre de situation, pour les gens qui sont blessés les règlements sont à la hausse. Au départ, c'est 2 millions de dollars. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. Comme je l'ai dit, je n'ai pas fait dans un esprit d'analyse, mais c'est basé sur l'examen des accidents pour lesquels nous avons payé. Il s'agit de statistiques. Si nous acceptons cette motion, dans la forme actuelle, on met des passagers dans un taxi, dans une voiture privé et il n'y aurait pas suffisamment d'argent pour satisfaire les besoins. N'est-ce pas? Je sais que vous ne voulez pas répondre. C'est un peu comme une question théorique. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'espérais que ce l'était. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous espériez quoi? Une question théorique. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je m'attends à une réponse affirmative négative. En tant qu'avocat, est-ce que vous pensez qu'à 2 millions ... je ne parle pas de la ville qui seraient poursuivies, mais pour les gens

qui se mettre à risque dans ce véhicule, est-ce qu'il y aurait une couverture suffisante s'il y avait une blessure catastrophique? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je dois répéter que notre avocat et experts m'a dit que le minimum serait de 2 millions. Alors la réponse est oui. On a recommandé 5 millions. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord, merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'après ce que j'ai entendu, je pense qu'on ne servira pas bien le public si on induisait la couverture en cas de blessures graves. Je ne vais pas appuyer cette motion. Monsieur Mitic? Conseiller Leiper? Merci. Quelle serait la différence des primes? Et ce que je peux avoir une idée de ce que ça coûterait par année ou par mois? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le maire, d'après l'information que nous avons reçu, il a été difficile de l'obtenir en. Ce qui concerne les taxis, la prime pourrait être de 1000 dollars de plus par année, oui. Si vous vous souvenez, Monsieur le Maire, monsieur le maire adjoint nous exigeons que les titulaires de permis obtiennent cette assurance. Pour ce qui est du produit qui est actuellement disponibles, c'est offert par Cisco et appuyée par avis va. Tout dépendant des circonstances, bien sûr de chaque conducteur mais ça pourrait être aussi peu qu'une centaine, quelques centaines de dollars de plus ou 1000 dollars de plus. Selon son bilan, ses antécédents, etc ... celui qui est titulaire de la plaque transmet le prix à la personne qui conduit le véhicule. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Pour ce que donner suite à ce que le conseiller Leiper a demandé est,-ce qu'il y a un autre chiffre qui est plus bas que 2, plus élevé que 2 mais plus bas que 5? S'il y a de l'argent à économiser ici, peut-être que pour nous pourrions offrir une option ou le conducteur lui-même pourrait décider si il veut une couverture de 2, 3, 4, 5 millions selon leurs entre des antécédents personnels ou leur historique. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, ce que nous avons appris de nos conseils expert, dans le domaine de l'assurance, 5 millions et la prochaine tranche, on ne peut pas obtenir 3 où 4, on nous a dit que c'est la prochaine tranche. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors il faut coché pour 2 ou 5 millions. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est ce que j'ai compris. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Je n'ai pas de questions à poser au personnel. Je voulais participer au débat. On voit clairement quelle est la position du personnel. J'encourage mes collègues a rejeté cette motion et à exiger les 5 millions en assurance. Je pense que c'est la bonne chose à faire. C'est recommandée et je pense que c'est ce que nous devrions adoptée et donc rejeter cette motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller El-Chantiry, merci. Conseiller Brockington? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le Président, étant donné que je suis le dernier à prendre la parole, j'aimerais diviser le vote. On pourrait voter séparément sur la motion Taylor et la motion Moffatt. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] On le fasse individuellement? Alors je vais demander aux conseillers Moffatt de conclure. Il semble y avoir un peu de confusion en ce qui me concerne, en ce qui concerne la justification. Lorsque nous avons vu ce rapport le 30 mars, la première fois, l'industrie nous a dit que la majoration à 5 millions de dollars augmenteraient leurs coûts aussi. C'est sûr qu'on fait des choses ici qui pourraient être à leur avantage. Mais on fait autre chose qui pourrait augmenter leurs dépenses. De dire qu'on ait de seulement une partie, c'est tout à fait erroné, c'est faux. Ceci va s'appliquer à tout le monde dans l'industrie si on passe de 2 à 5 millions de dollars, je crois que c'est une augmentation qui n'est pas nécessaire pour les conducteurs, les titulaires de plaques. On ne fait que augmenter leurs dépenses. D'une part, on augmente leur marché et d'autre part, on augmente leurs dépenses. Je pense qu'on devrait s'en tenir au statu quo. Je pense que c'est juste pour tout le monde. Augmenter l'assurance d'une part, parce qu'on pense que ça va faire du tort à l'autre partie, je pense que c'est tout à fait logique. Il logique. Cette motion aide aussi les chauffeurs de taxi. Ce sont eux qui paient la location, si on veut augmenter le coût pour les chauffeurs de taxi il faudrait voter contre cette motion et une couverture de 5 millions. Si vous voulez aider les 2 partis, c'est ce que vous faites. Je me répète, mais ce n'est pas quelque chose qui est unilatéral. Ce sont les chauffeurs de taxi qui sont assujettis à l'augmentation, KPMG nous a dit que ce n'est pas nécessaire. J'avais moi-même une assurance pour le travail que je faisais et 2 millions était le montant. Il n'y a pas de raison de ne pas accepter 2 millions. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller Moffatt? Nous avons donc une motion du conseiller Taylor.  
[INTERVENTION EN ANGLAIS]

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que l'amendement du conseiller Taylor est favorable? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord. Pour la motion Taylor? Adopté? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Désaccord des conseillers Qaqish et Darouze. Est-ce que quelqu'un a demandé que le vote soit divisé? Oui. Sur la motion Moffatt, le vote. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Brockington? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Tierney? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Moffatt. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller les peurs. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller [---]. [---] -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Taylor. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller mythiques. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Wilkinson? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] [---] -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Cloutier? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Blais? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller mécanique? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qaqish? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monette? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] [---] conseiller Chernushenko? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Nussbaum? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Tierney -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] 13, oui, 11, noms. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Prochaine motion qu'ont appuyé par Tierney et appuyée par monsieur Darouze. Concernant l'âge de véhicules? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pendant tout ce processus, on nous a signalé que dans le rapport de KPMG on indiquait 10 ans pour la durée des véhicules. Après avoir parlé à beaucoup de conducteurs qui travaille très fort et font beaucoup de kilométrage chaque année, ils changent leur voiture régulièrement. Une limite de 10 années et peut-être quelque chose qui favorise les CTP. Et ils sont très fiers de leur véhicule. Qu'il soit réélu résolu et que le Conseil approuve un âge maximum de 8 années pour les taxis commis il est énoncé dans le Règlement sur les taxis. Que cet âge soit maintenue et que cet âge maximum de 8 ans soit établi pour les CTP, les limousines, sauf pour la catégorie des voitures anciennes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci pour tout le travail que vous avez fait. Conseiller Mitic, sur la motion? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que l'on sait où on a pigé ce chiffre de 8 ans? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] La plupart des voitures sont inspectés 2 fois parents. Elles sont inspectés de façon très rigoureuse. C'est peut-être une meilleure façon de mesurer les délais de remplacement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pourquoi on ne porterait à 8 ans au lieu de leur donner 10 ans si c'est possible? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Historiquement, avant la fusion, nous avons uniformiser le règlement qui existait. Il n'y avait pas de limite d'âge. L'âge moyen était de 15 ans. On reconnaît aussi que ce véhicule pouvait subir des examens de fois parents et la qualité n'était pas très bonne. Lorsque nous avons fait des recommandations, la limite était de 17 ans initialement. Lorsque nous avons commencé à faire des inspections régulière, nous avons décidé que 8 ans était appropriée. Il y a eu très peu de plaintes en ce qui concerne la qualité - De nos taxi.

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord. Mais c'est une voiture et inspectés 2 fois par an, comment on peut questionner la qualité? Si on les inspecte tous les 6 mois? Pour réduire la dépense des conducteurs, je ne vais pas appuyer ceci. Je pense que chaque conducteur devrait avoir la possibilité de réduire ses dépenses. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ça peut être beaucoup d'argent, vous savez? Merci. Conseiller Mitic. Conseiller Qadri? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup. Une question au personnel en ce qui concerne nos propres véhicule entre les différents services et nos parcs automobiles. Est-ce qu'ont les inspecte selon l'âge, de la qualité des pièces? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Notre service des parcs automobiles assure la surveillance pour ce qui est des ambulances, il y a des règles qui exigent qu'elle soit retirée de la route. Nous avons des règlements directs et on les retire de la route s'il est trop coûteux de les entretenir. Je sais que monsieur [---] n'est pas là aujourd'hui. On ne regarde pas vraiment l'âge, mais plutôt le kilométrage et l'entretien. C'est ce qui nous permet de décider, qu'il s'agisse d'un camion de pompiers, ou d'un autre véhicule. Ce qui entre en ligne de compte pour nos propres véhicules, c'est l'entretien et le kilométrage, ainsi que l'état du véhicule. Lorsqu'il est trop coûteux de maintenir le véhicule sur la route. Merci beaucoup. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Tierney, vous voulez conclure? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. J'aimerais remercier l'industrie du taxi qui respecte beaucoup l'autre du véhicule et qui investissent beaucoup d'argent. J'aimerais remercier pour l'excellent travail qu'ils font. Quand même réunion avec mes collègues, c'est quelque chose qu'on voulait signaler. Merci beaucoup pour la motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Adopté? Désaccord? Conseiller Qaqish? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense qu'on devrait peut-être passer au vote. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Sur la motion Tierney, Darouze. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Tierney. - Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Moffatt? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller [---]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Leiper. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. - Conseiller Fleury. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller [---] Wilkinson. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. - Conseiller Blais [VOIX DE L'INTERPRÈTE]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Darouze. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Chiarelli,. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qaqish. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monette. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. - Conseiller Harder. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Chernushenko. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ont. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillé [---]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] 12 oui, 12 noms. C'est un vote à égalité. C'est perdu. Maintenant, transférabilité des nouveaux permis de plaques. C'est quelque chose dont nous avons discuté à l'année dernière au conseil. Je pense que ça nous ramène sur la même route. Comme la ville d'Ottawa a délivré 1800, 1888 permis de taxi, comprend des plaques de taxi standards et 187 plaques de taxi atypique. Entendu que le Règlement sur le texte prévoit le transfert d'un permis et qu'en général, le transfert se fait plus de 5 ans après la date de délivrance du permis initial. Donc, il faut qu'il y ait des nouvelles licences qui soit octroyé pour les véhicules accessible. L'inspecteur principal des permis serait en mesure d'obtenir 4 nouveaux taxi et ceci incluraient toute la ville d'Ottawa. Ceci modifier le ratio de plaques à la population de 1784 à 1 pour 806 et attendu que les plaques qui ont été produites n'était pas censé être transférable. Ce serait un bon moment pour inclure le concept que ces nouveaux permis ne serait pas transférable. Que ceci soient appliquées aux titulaires de permis de taxi accessible et aux limousine et que ce soit limité uniquement à ceux qui ne sont pas des titulaires de plaques pour taxi accessible aux standards. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'aimerais demander aux motionnaire et motionnaire de cette motion qui n'a pas été présenté au comité. Il n'y a pas eu de délibérations publiques. Est-ce qu'on pourrait tout



simplement renvoyé ceci au comité pour pouvoir en traiter? Je pense que le fait d'adopter ce genre de politique, c'est vraiment décevant, ici même. Moi, étais là pendant 13 heures. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous voudriez que ce soit renvoyée au Comité des services communautaires et de protection? Appuyé par le Conseil Cheryl. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Une question au personnel. Conseiller Nussbaum? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] La question clé et que si la motion était adoptée, il faudrait une certaine assurance que les permis ne sont pas délivrés avant que le Conseil ne prenne une décision. - Est [VOIX DE L'INTERPRÈTE]-ce que le personnel peut nous assurer que si cette motion est adoptée, plus tard, que la délivrance des permis serait retarder? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. C'est ce qu'on fait normalement pour des questions qui sont renvoyés au comité et normalement, ça revient au Conseil. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vous parlez de la motion du conseiller Moffatt? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. Je disais qu'avant de décider comment voter sur la motion du conseiller El-Chantiry, je voudrais savoir. J'ai maintenant une réponse. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors, sur le repas, sur le renvoi. Conseiller Chiarelli, sur le renvoi? Non? Conseiller Blais? Non. Conseiller Moffatt? Si c'est renvoyer au comité, on parlerait des plaques transférable en général? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non, c'est seulement la motion. Je ne vois pas le besoin de renvoyer ceci au comité on. Parle ici de 4 plaques seulement. C'est ce qu'on avait déjà décidé en passant de 14 à 8. On essaie de revenir à une situation où il n'y a pas de transfert de lacs, de plaques pour les plaques pour les véhicules accessible. On a parlé de cette question de transferts jeudi. Si vous ne pensez pas que c'est le cas, peut-être que vous n'écoutez pas. En fait, en octobre dernier, les chauffeurs de taxi avait soulevé des questions de plaques transférable. C'est un problème dans la ville et dans n'importe quel marché qui le permet. Je pense que pour l'avenir, il ne faudrait pas que les 4 sur 1188 qui vont présenter un problème, et les autres dans le venir aussi, ne seront pas transférable. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le renvoi, conseiller Qaqish? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Une brève question au personnel. Est-ce qu'il y a une préoccupation d'ordre juridique? Les autres qui existent sont transférable à l'heure actuelle, parce qu'on créerait un système à 2 vitesses, ou à 2 niveaux. Dans un cadre juridique, est-ce qu'il y a des préoccupations? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non, Monsieur le Maire. Ce serait pour l'avenir seulement. Je ne vois pas de problème. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord. Sur le renvoi, conseiller Wilkinson? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Cette motion comporte de parti, 2 parti. Il est très important de dire que c'est quelque chose qui s'applique à des gens qui n'ont pas de plaques à l'heure actuelle. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de renvoyer la question. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Sur le renvoi, adopté? Non. Le vote. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Brockington. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Tierney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Moffatt. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qadri. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Leiper. - [VOIX DE L'INTERPRÈTE]. Non -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller régler. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] [---]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Taylor. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Mitic. - [VOIX DE L'INTERPRÈTE]. Non -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseil Wilkinson. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller [---]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Cloutier. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Blais. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller McKenney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Darouze. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Hubley. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Chiarelli. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qaqish. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monet. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Harder. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Chernushenko. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Nussbaum. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller [---]. Watson. - [---]

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Revenons à la motion initiale du conseiller Moffatt. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'ai vu que les gens du Comité des services communautaires ont voté contre. Ce n'est pas une coïncidence. Conseiller Blais? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le dernier paragraphe, est-ce que c'est quelque chose qui veut dire que ceux qui en ont déjà ne pourront pas faire de demandes pour une nouvelle plaques, si j'ai bien compris? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce qu'on dit, essentiellement, c'est qu'un nouveau nom sur la liste qui veut recevoir une plaque ne peut pas être propriétaire à l'heure actuelle d'une plaque de taxi standard ou accessible. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je ne parle pas d'un titulaire de plaques, mais d'un conducteur. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller McKenney? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je suis en train d'y penser. J'ai assisté à la réunion de 2 jours. On n'a pas entendu beaucoup de conducteurs, mais surtout des titulaires de plaques. Ce que j'entends de la part de l'industrie, c'est que ça ne fonctionne pas et ça ne fonctionne pas bien depuis longtemps. Il y a beaucoup de message que j'ai entendu des chauffeurs et c'est qu'ils sont en difficulté. Il est difficile de gagner leur vie, même si le travail de longues heures de 6 à 7 jours par semaine et quelque chose ne va pas. Dans cette situation, je pense que quelque chose ne va pas. Nous avons un système de niveau qui a été créé depuis plusieurs années. Vous savez, des conducteurs kilos des plaques, jusqu'à 2000 par mois, qui font l'allocation de plaques, ils mettent plusieurs jours dans le mois pour pouvoir gagner leurs propres revenus. Je pense qu'on a bien fait en réduisant la couverture d'assurance et j'espère que ça pourra bénéficier aux conducteurs. Je pense qu'on a raison de penser que l'industrie du taxi a besoin de se moderniser. De trouver une façon d'être concurrentielles. Il faut reconnaître que le système qui a été créé n'a pas fonctionné pour tous les conducteurs, pour un grand nombre d'entre eux. On ne regarde pas vers l'arrière, mais plutôt vers l'avant. Je pense qu'il faut avoir un système équitable, si bien que si vous voulez avoir un permis pour conduire un taxi accessible, que ce ne soit pas transférable. La valeur de la plaque on ne va pas augmenté. On va dire: voici la valeur, gagner votre vie avec ça de façon décente. Vous pouvez-vous faire vivre vous-même et votre famille et vous allez pouvoir offrir un service à des gens qui ont besoin de taxi accessible et à des gens qui, franchement, veulent continuer de prendre des taxis. Ils ne vont pas toujours choisir Uber. Il y a encore des gens qui veulent prendre un taxi pour beaucoup de bonnes raisons. Je pense que ceci va les aider à rectifier des pratiques qui existe depuis des années, des 2 côtés. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, Wilkinson. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est motion contient 2 partis. La première et la transférabilité, la deuxième, c'est que si vous permettez aux gens qui ont déjà une plaque de l'avoir. Je proposerais de diviser la motion je. Crois que les gens ont des points de vue différents sur les 2 partis. Ils pourraient voter sur la première partie au sujet de la transférabilité séparément du transfert aux gens qui n'ont pas déjà de plaques. Monsieur [---]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je vous demande de diviser la motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, oui, ça va. Conseiller Moffatt, voulez-vous conclure? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non j', en ai assez dit. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] La conseillère Wilkinson a demandé de séparer la motion. Que vous vouliez-vous au juste? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il n'y a que 2 partis monsieur. Le premier paragraphe et le deuxième paragraphes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est le deuxième résolu tif? C'est pour la première résolutions qui porte sur la transférabilité et le deuxième votre sera sur le transfert aux chauffeurs qui n'ont pas déjà de plaques. Alors vous voulez séparer: il est de plus résolu que tout nouveau nom pour les taxis ... -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. Pour que ce soit 2 votes séparés. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors c'est toute la motion jusqu'au mot "et" et ensuite c'est: qu'il soit également résolu. Alors sur la première partie de motions, c'est adopté, et ensuite sur la deuxième, désaccord, Chiarelli, si Taylor, El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bien, merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Motion suivante. Pour nos invités dans la salle, il nous reste 2 motions et puis le rapport principale et une directive au personnel. La prochaine motion proposée par El-Chantiry et appuyée par le conseiller Chiarelli au sujet des caméras. Comme le conseiller El-Chantiry le sait, je lui ai dit, je lui permet de parler de sa motion. Je pense que c'est important, en dépit de la motion Brockington. Monsieur El-Chantiry, vous avez la parole. - Je

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Vais commencer par vous remercier de me permettre de soumettre ma motion. On a entendu le conseiller Brockington expliquer pourquoi il a proposé sa motion d'examen dans un an. Moi, personnellement, je suis au Conseil depuis assez longtemps, j'ai dû déjà allés dans une pièce où il y avait 800 chauffeurs de taxi pour leur demander d'installer une caméra dans leur véhicule. Il y a eu beaucoup de résistance à l'époque, mais assez rapidement, on en a vu les avantages pour la santé, la sécurité et des chauffeurs et des passagers. Alors, Monsieur le Maire, nous avions avait invité un des inspecteurs de la police d'Ottawa pour nous donner de l'information sur les avantages des caméras à l'intérieur des taxis. Il a dit, entre autres, en 2014 - 2015, qu'il y avait eu entre 25 à 40 fois, il y a eu des et des examens de ces caméras par la police. Un seul crime important a été réglé grâce à ses caméras. Je ne pense pas qu'attendre un an pour voir si quelqu'un se fera blessés ou agressé sexuellement, quel que soit le cas, ce soit la bonne chose à faire. On a vu les avantages que procure ces caméras. On l'a vu abordais autobus scolaires à, quel point ses caméras réduisent les infractions des gens qui passent devant l'autobus. On l'a vu souvent entre le leadership également. Les caméras aux intersection très achalandé au, feu rouge. Ces caméras prennent souvent des photos des gens qui commettent des infractions. On sait que les caméras sont un très bon outil pour aider les policiers, les chauffeurs et les passagers. Ainsi donc, je vais lire ma motion, Monsieur le Maire. D'abord, merci. Je ne sais pas qui écoute encore, je ne sait même pas si on a le quorum. Cette motion proposée par moi-même et appuyée par le conseiller Chiarelli, je vais la lire. Attendu qu'en 20, 05 le conseil municipal a approuvé en recommandation voulant que tous les chauffeurs de taxi soient équipés de caméras de

sécurité comme moyen de protection et d'amélioration de la sécurité des chauffeurs et des passagers. Et comme dissuasif de mauvais comportements et d'actes de violence et que ces caméras soit obligatoire en 2008. Attendu que le rapport du personnel recommande que l'exigence d'une caméra abord continue d'être exigé pour les taxi pour assurer leur sécurité, la sécurité du public, mais que les normes minimales du règlement municipal s'applique aux marques particulière. Attendu que les caméras ne sont pas proposé pour les compagnies de transport privé. Attendu que la sécurité publique était l'un des principes directeurs approuvés par le Conseil de l'examen réglementaire et que les données recueillies par les caméras qui sont abordait véhicules sont utiles au service de police d'Ottawa lors d'enquêtes criminelles; attendu que les caméras de sécurité dans les taxis sont réglementés par une politique d'accès des renseignements personnels dont l'objet d'assurer l'équilibre entre l'amélioration de la sécurité et des chauffeurs et des passagers de taxi. Tout en protégeant l'information personnelle des personnes et en minimisant les intrusions dans leur vie privée dans la mesure du possible.; Attendu que pour assurer l'intégrité des données recueillies pour l'application de la loi et les procédures judiciaires, les caméras de sécurité dans les taxis doivent être toujours allumé quand le taxi est en opération, n'ont pas sous contrôle du chauffeur ou des occupants et ne puisse être modifié, ne peut être accéder que par le personnel autorisé du service de police d'Ottawa aux fins d'application de la loi. Par conséquent, qu'il soit résolu que le Conseil approuve la modification de la recommandation de sorte que les caméras abord des véhicules similaire à celle requise dans les taxis soient imposées aux compagnies de transport privé et réglementé par la politique d'accès aux renseignements personnels, y compris les dispositions d'avis aux chauffeurs, du chauffeur au passage à l'effet qu'il y a une caméra dans le véhicule. Je vois que je n'ai plus de temps. Je reviendrai là-dessus plus tard, en conclusion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci conseiller El-Chantiry. Conseiller Chiarelli, sur la motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. De 2006 à 2008, le conseil est devenu un chef de file au Canada en étant le premier à présenter des caméras obligatoire. Quand la proposition est arrivé, d'abord, j'étais contre au départ. On en a convaincu, les membres du comité à l'époque m'en ont convaincu. Je les appuyer. En quelques mois après l'adoption de ce règlement, j'étais très heureux de l'avoir appuyé. En 2008, les chauffeurs de taxi s'y sont opposés et ont protesté partout dans la ville. Je sais qu'ils ont protesté contre ces caméras. En quelques semaines, les chauffeurs de taxi sont devenus de grand partisan de ces caméras. Dans ces véhicules, ces véhicules privés, il n'est pas nécessaire d'avoir de caméra parce que tout le monde connaît le chauffeur et le passager. Quand j'étais au Comité des permis, souvent, on a appris que ce n'était pas à cause de qui était dans le véhicule mais de ce qui s'était passé dans le véhicule. Les choses doivent se régler rapidement lorsqu'il y a quelqu'un dans le véhicule. Vous savez, s'il n'y a pas de véhicules, s'il n'y a pas de caméras dans les véhicules Uber, ça ne règle pas le problème d'identité. Les gens dans le véhicule auront tout de même à identifier le chauffeur. Ils ne peuvent pas dire simplement: regarder! Ce n'est pas assez. Ils devront identifier le chauffeur, tout comme ils ont dû le faire avant dans les voitures de taxi avant qu'on a eu des caméras. Les caméras nous permet de voir ce qui est arrivé dans le véhicule. Et ce que cela a marché? Nous étions tous contents que cela soit en place. De façon empirique, est-ce une réussite? Nous avons les preuves de la part de la police que à peu près 1 fois par semaine, il y a la police qui va accéder aux données de ces caméras dans les taxis pour clarifier des incidents ou des enquêtes connexes. 48 fois en un an. À peu près 1 fois par semaine. Ça a été utile à la police d'Ottawa. Pour les fins de caméras, la majorité de l'utilité de ces caméras vient du fait que les caméras vous disent ce qui est arrivé dans le véhicule. Elles permettent de déterminer si un crime a été commis. C'est surtout à cela que cela sert. Ça fait du très bon travail. De fournir cette information. Je pense que si l'on décide de ne pas mettre de caméras dans les véhicules aujourd'hui, et bien, la première fois qu'il y aura un incident dans ces véhicules, les gens

vont se dire: vous les avez installé dans les taxis, pourquoi pas dans ces véhicules. Que dire, une fois par semaine, je n'ai pas assez pour nous convaincre que la police s'en est servi? Qu'on a besoin du service? Je pense qu'on le fera dans les véhicules Uber, même si on l'a dit non aujourd'hui, mais on le fera non pas parce que nous avons eu le sens de l'initiative, mais de façon réactive, nous allons réagir à un incident. Quand la [---] de Hubert a été soulevé il y a un an, on a demandé quelle était la chose essentielle qui devait se produire. Je pense qu'il fallait traiter les taxis et les voitures à Uber peu près de la même façon. Mais qu'il nous fallait des caméras dans les 2. Je n'ai pas changer de points de vue. Je pense qu'il est important que l'on tienne compte des conséquences pour le chauffeur de taxi, pas seulement, mais pour le passager, le client qui est dans la voiture. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Egli? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Bon, je voudrais dire quelque chose dès le départ. Ce n'est pas une question si cela aide Uber ou tout autre compagnie de transport privée. Ce qui est inquiétant, Uber le sait et tout le monde le sait ce que je pense de cela. Ceci dit, j'ai entendu de plusieurs résidents qu'ils veulent Uber dans la ville et des services comme Uber, ils veulent un choix. Ils veulent pouvoir appeler Uber ou un taxi. J'ai aussi entendu les résidents me dire que peu importe ce qu'ils choisissent, peu importe la compagnie, il veut, ils veulent que ce soit dans un environnement sécuritaire, sur. C'est ce que j'ai entendu depuis le début de la discussion il y a des mois. C'est pour ça que j'ai voté comme j'ai voté sur l'assurance ce matin et qui a été rejeté, malheureusement. Et c'est pour ça que j'ai proposé une résolution de conformité améliorer et qui a été adopté à l'unanimité. Ce c'est une question de sécurité pour les résidents. Il faut que ce soit une question de savoir quand on monte à bord d'un véhicule, il y a certaines mesures de protection en place. Vous ne connaissez pas le chauffeur de Uber plus que, puisque vous connaissez le maire Watson, vous savez qu'il est le maire comme vous savez qui est derrière le volant dans la voiture. Mais vous ne connaissez pas ces gens-là. Ça ne donne pas de sentiment de sécurité de savoir que ces Bob Smith au volant. Si c'est Bob Smith au volant et quelque chose tournait mal et qu'il faut prendre la parole de la ou de l'autre, ce sera longue. Ça risque de placer la victime éventuel en difficulté, que ce soit le chauffeur ou le passager. Ils vivent beaucoup plus d'angoisse que nécessaires sans caméra. Les caméras sont logiques. Les caméras sont des dissuasif et c'est la raison pour laquelle j'appuie la motion du conseiller El-Chantiry. Je remercie le maire en dépit de l'opinion du chef du contentieux qui nous permet de prendre la parole sur cette question qui est importante. Là encore je ne suis pas contre l'arrivée de nouveaux services en ville ou d'autres types de compagnies de transport, mais ce à quoi je tiens, toutefois, c'est la sécurité. C'est pour cela que mais, que les résidents ont dit: nous voulons monter à bord d'un véhicule sans danger. Nous voulons savoir que l'expérience que nous vivons d'un point à l'autre se fera dans un milieu sur, sécuritaire. Là encore, je pense qu'on a entendu clairement et on a vu également très clairement au fil du temps que la caméra sert de dissuasif. Nous savons qu'il peut arriver toutes sortes de choses, peu importe la compagnie, le véhicule, et il suffit de faire une recherche sur Internet pour voir cela. On sait qu'en faisant des recherches sur le Web, il y a des membres qui décide de mettre des caméras dans les voitures simplement pour se protéger eux-mêmes et le passager. Il le décident eux-mêmes. Ils le font parce qu'ils savent que c'est la bonne chose à faire. Ils savent que c'est une chose sécuritaires. Alors j'incite tous mes collègues à voter pour cette motion. Nous pourrons attendre le rapport. Nous pourrons dire comment les caméras fonctionnent et quel est le taux de réussite depuis un an aussi si on consulte les chauffeurs de taxi. Nous avons besoin de ces caméras et les résidents ont demandé à ce que leur sécurité soit assuré. C'est la meilleure façon d'assurer la sécurité dans les véhicules. Peu importe qui est le détenteurs de permis. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je remercie le conseiller El-Chantiry et le conseiller Chiarelli pour avoir présenté cette motion qui est tout à fait logique et qui est de protéger nos résident. Je vais certainement l'appuyer. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseil Nussbaum? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le conseiller Brockington l'a dit ce matin, quand il a dit que c'était une question importante que nous devons débattre. Le conseiller Harder et lui ont fait un excellent travail pour évaluer l'enjeu des caméras. Une position de force en ayant des données, des preuves, d'après l'expérience que nous avons eu avec les compagnies de transport privé. Ensuite, je voulais aussi souligner, pour ceux qui n'était pas dans la salle jeudi et vendredi, que l'une des directives au personnel au sujet ... avait trait à la sécurité du public, et à cette motion. C'est visait à ce qu'on demande au personnel d'évaluer, de travailler avec les compagnies privées pour vérifier la faisabilité d'un pilote, un bouton qu'on appelle un bouton SOS qui fait l'objet d'un projet pilote. Sa demande aux chauffeurs ou à un passager qui utilise une voiture privés d'activer un service d'urgences. C'est l'équivalent d'un appel au service d'urgences. Ce serait situé de façon géographique sur la voiture. C'est un projet pilote dans d'autres villes et le personnel a dit qu'il allait vérifier. C'est bien parce qu'on assume que la sécurité publique égal caméras mais en fait la sécurité publique peut être obtenue de d'autres façons, peut-être. Je me disais que le bouton SOS était un bel exemple de quelque chose qu'on pourrait prendre en considération et qui rassurerait les chauffeurs et les passagers et peut-être même encore plus. Si jamais il y avait un incident, il y aurait un recours immédiat aux services. On peut toujours dire que ce serait même préférable [---]. On peut traiter des incidents au fur et à mesure. Je pense que c'est important, c'est crucial pour tout le monde. Je pense que le personnel a donné des directives bien clair et surtout, suite à la semaine dernière, a vu toutes les façons différentes d'assurer la sécurité dans les voitures privé. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Quelques questions à madame Jones. Quand on a demandé qu'il y ait des caméras dans les voitures en 2008, vous avez soulevé les raisons pour lesquelles nous avons fait ça. Pouvez vous rafraîchir notre mémoire là-dessus? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. On voulait avoir des caméras dans les taxis parce qu'il y avait eu des incidents qui étaient déjà arrivé auquel on n'a pas pu donner suite parce qu'on n'avait pas assez de renseignements. Et c'est pour cela qu'on voulait aussi éviter les vols dans les voitures de taxi. On se dit que ce serait bien utile pour les policiers qui voulait arrêter les voleurs. Il y a toujours des transactions d'argent qui se font dans les taxis et cela aide aux enquêtes. La sécurité des passagers, oui, la sécurité du chauffeur, sachant aussi que ce genre de services demeure anonyme. Cela nous donne un outil additionnel et le fait qu'il y a des transactions en argent qui se font. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Maintenant, monsieur O'Connor, au point de vue juridique, au sujet de l'installation de caméras, est-ce que cela a touché à la sécurité personnelle? Est-ce que cela a donné lieu à des problèmes à cet égard? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Désolé, Monsieur le Maire, mais au sujet de la vie privée, c'est ce que vous voulez dire? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. Après le fait que en fait ... on se demande s'il y avait eu des problèmes avec les caméras dans les taxis. -



[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, il y en a eu au début. À travailler avec le commissaire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pouvez-vous parler plus fort, je ne vous entends pas. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, il y en a eu au début, des problèmes de protection de la vie privée. Le personnel à travailler avec le commissaire à la vie privée à Toronto pour être certain d'avoir une politique qui a commodes ces gens. La politique couvrait tous les scénarios possibles. Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Quand cette question a été soulevé il y a quelques mois, et on en parle en fait depuis plus longtemps que cela, on s'inquiétait de la sécurité des passagers, comme de la sécurité des chauffeurs. Maintenant, ayant écouté le débat au comité et ayant écouté le débat ce matin, ce que je crains, en matière de sécurité, ce que je craignais a été réglé. Le conseiller Brockington et le conseiller Nussbaum viennent de parler du bouton SOS. Ensuite, chaque voyage de passagers peut être consignés. C'est une agence quelconque a besoin de ces relevés, de ses dossiers, ils peuvent les obtenir de la compagnie même. Donc, je pense que c'est un modèle important, parce que comme on l'a entendu plusieurs fois ce matin, les temps changent aussi. L'industrie change. Si vous regardez n'importe quel autre industrie, tout le monde traverse des changements. Il est temps que la ville d'Ottawa ça n'auriez orgueilleux de ses connaissances technologiques dans la ville. Il étant qu'on utilise ces technologies et qu'on s'en servent. Ce point nous aidera à le faire et montrera non seulement à la ville, mais à tout le pays que nous sommes un chef de file, que nous faisons le nécessaire pour mettre cette technologie a profit, de sorte que nous offririons un service équitable à tous les résidents, mais que nous offririons également un service sécuritaire. Si vous remarquez, dans le rapport de KPMG, il y avait des mises en garde. Le personnel en a pris note et a fait une présentation au comité et aujourd'hui au conseil à cet égard. Je pense qu'en offrant ce service, nous aidons les résidents, nous leur offrons le choix et ils pourront prendre la décision de faire appel à un taxi ou faire appel à Uber. Ce sera leur choix, c'est ça, la démocratie. Alors merci, et j'encouragerai tous mes collègues à appuyer, non pas la demande de caméras, la motion El-Chantiry, mais le rapport du comité qui suggèrent d'aller de l'avant. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Blais? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci Monsieur le Maire. Pour plusieurs entre nous, et je devrais peut-être parler pour moi seulement, c'est peut-être la partie la plus difficile de la conversation. Quand j'ai parlé à mes collègues, je sais que nous voulons tous qu'il y a de l'ouverture et de la concurrence sur le marché. Nous voulons voir des nouvelles technologies, nous voulons que ces compagnies puissent profiter, profond prospérer et se faire une saine concurrence à Ottawa comme ailleurs. Équilibrer ses exigences, ce n'est pas facile. Moi, je ne crois pas personnellement qu'un groupe de personnes intelligentes dans une compagnie technologique ne peut pas trouver comment faire fonctionner des caméras qui peuvent s'allumer quand on arrive dans la voiture et s'éteindre quand on en sort. Ils ne peuvent pas être déplacés quand vous utilisez la voiture à des fins personnelles et ils ne peuvent pas être placés d'une façon à donner l'information voulu à la police. Je ne peux pas croire qu'une compagnie qui se dit une entreprise de technologies, de haute technologie ne puisse pas y arriver et ne puisse pas y arriver dans une courte période. Je trouve très difficile à croire que cela puisse poser problème. Les prix sont très bas. Cela et inclut **[Inaudible]**. S'ils peuvent trouver le moyen de régler le problème de renseignements personnels et de services politiques ... je pense que c'est facile pour une compagnie de haute technologie comme celle dont on parle. Ça revient à quelques points à mes yeux. Je parle ici des gens que j'aime le plus, ce sont eux qui m'ont convaincu qu'ils veulent se sentir en sécurité. Comme c'est leur point de vue, des gens que

j'aime et que je respecte, je ne pense pas que ce soit un obstacle à leur commerce dans la ville. Il n'y a pas non plus d'obstacles technologique. Il n'y a pas d'obstacles financiers. Je pense qu'on doit exiger qu'ils aient des caméras dans les voitures pour assurer la protection des passagers et des chauffeurs et qu'on offre aux gens le choix, finalement, entre être en sécurité et payer plus et être dans un milieu moins sécuritaires et payer moins. J'appuie ... je demande à tout le monde d'appui cela. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je commencerai d'abord par parler de la question de l'intervention de l'inspecteur Maxwell à la réunion du comité la semaine passée. Quand l'inspecteur Maxwell est venu au comité, il nous a dit quelques petites choses. Il nous a dit d'abord qu'il n'était pas de services et il nous a dit qu'il ne parlait pas au nom de la police. J'en ai conclu que l'inspecteur Maxwell intervenir sur le plan politique, plutôt que comme porte-parole de la police. Il a aussi offert ... il a dit que nous devrions mettre des caméras dans les autobus. Dans les transports. Je sais que nous n'avons pas noter une telle suggestion. Notre objectif en proposant ces règlements et de moderniser l'industrie et d'éliminer la réglementation superflues et non pas de créer de nouveaux règlements. Je pense que le Conseil doit s'engager dans la prise de décision qui repose sur des données probantes. En 200 - 8 2009, j'ai demandé l'utilisation de caméras dans les voitures taxi pour protéger les chauffeurs de même que les passagers et ce en fonction de données probantes que nous avons à l'époque. Je pense encore, à cause de la nature de cette industrie, que nous devons avoir des caméras dans les taxis. On entend trop souvent parler de gens qui monte abordait voiture anonyme, même chose aux stations de taxi, il y a des transactions qui se font en argent. Quand on parle des véhicules privé, c'est un modèle d'affaires différents. L'entente et prise entre d'une personne qui se connaissent et quand on a fait les stratégies pour, les consultations pour KPMG et en a parlé au public, on n'a pas dit que c'était un problème de sécurité publique. En fait, ce qu'on nous a rapporté suite à ces consultations, c'est que les passagers ont dit qu'ils se sentaient en plus grande sécurité dans les voitures privé que dans les taxis, surtout à cause des GPS et des systèmes de lecture qui semble régler le problème de la sécurité. En plus, il y a un élément de choix. Si quelqu'un se sent en plus grande sécurité dans un véhicule avec une caméra, eh bien, il devrait absolument prendre un taxi. Mais je ne suis pas d'accord avec mon collègue ou mes collègues qui ont dit qu'on choisit un véhicule sécuritaire ou non. Non, ce n'est pas ce qu'on a entendu dans nos consultations. On a entendu que ce n'était pas nécessaire pour le moment. Je pense que ce que le conseiller Brockington et la conseillère Harder on fait ce matin, c'est qu'ils ont dit: revenons là-dessus dans 1 ans. Quand on aura des données probantes, si on a quelque chose de nouveau a suggéré s', il y a un problème de sécurité qui s'est présenté, on interviendra ce moment-là. Je pense que c'est une approche raisonnable. Ce que nous avons vu à la réunion du comité la semaine dernière, lorsque la personne et sortie en claquant la porte devant la caméra, c'est une façon d'entraver la concurrence. C'est ça qui est au coeur de tout ceci, on ne veut pas érigé des obstacles qui vont défavorisés la concurrence. S'il y a une question de problèmes, un problème de sécurité, on verra dans 6 mois ou 1 ans. Pour répondre à mon collègue à ma droite, peut-être qu'il ne veut pas monté avec le maire Watson, mais moi je me sentirais en sécurité avec lui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur Brockington? Très brièvement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a 2 heures et demie, lorsque nous avons débattu de la première motion, celle qui a été proposé par moi et la conseillère Harder a été adoptée à 20 en faveur. Je pense que la notion d'attendre un an et de recueillir des données, d'être guidés par l'information pour prendre une décision et, ensuite on verra pour voir ce que le personnel a décidé. Je pense que c'est important. Je ne suis pas opposé aux caméras, mais je pense que si on va de l'avant, il faudrait qu'il y ait un besoin manifeste et je pense qu'il y a des facteurs qui joue déjà. Je pense qu'on devrait demander au personnel

d'évaluer la situation sur une période de 12 mois. Avec cette information, on pourra prendre de meilleures décisions d'après les preuves qui auront été recueillies. Donc, sur la question de la procédure, je pense que nous avons adopté une meilleure motion aujourd'hui qui est celle qui devraient être maintenues. Si il faut revenir sur cette décision plus tard, je serai très ouvert à cela. Alors il faudrait s'en tenir à ce que nous avons adopté initialement et ensuite on pourra réfléchir et tout revoir dans un an. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Mitic? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Pour revenir à la réduction des coûts des conducteurs, je n'ai rien contre les caméras, on peut produire toutes sortes de vidéo sur YouTube et ça pourrait protéger les conducteurs aussi. Je pense que ce n'est peut-être pas nécessaire. On veut l'imposer à tous, il y a des agents de police qui, bien souvent, cherche de l'information et on trouve pas tout le temps. Si nous attendons un an, nous aurons l'information et ensuite nous pourrons prendre une décision et tout le monde aura le choix, ce qui comprend les chauffeurs de taxi. Et il y en a qui vont décider s'ils veulent avoir le même genre de caméras qu'ils ont à l'heure actuelle. C'est à eux de décider de faire la dépense. Je pense qu'il faudrait attendre un an avant de faire une étude, de l'Industrie devraient avoir le choix d'avoir ce genre de sécurité. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère Wilkinson? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. J'ai voté pour la première motion comme deuxième choix. Je pense que la plupart des gens qui ont voté pour cela, je pense qu'il est erroné de penser que c'était un premier choix. Mon premier choix serait d'avoir des caméras et dès que possible. Ça ne va pas entrer en vigueur avant la fin de septembre. Ils ont énormément de temps pour obtenir une caméra. Les caméras ont beaucoup baissé de prix depuis les débuts et elles ont une connexion numérique. Ce n'est pas facile, je n'ai pas difficile, plutôt, de débrancher lorsque la voiture ne sert pas au service de Uber. On n'a pas besoin de la faire fonctionner en tout temps. Je pense fortement qu'il faudrait que ce soit une sécurité. Il y a de plus en plus de sécurité, de caméras dans la ville. Regarder le nombre de caméras qu'il y a sur la rue Collins et les logements publique d'Ottawa. Combien de magasins on installer des caméras et il est d'autant plus important de nos jours d'avoir des preuves qui seront acceptés par les tribunaux et il y a aussi des preuves de caméras de taxi qui ont été utilisés. On peut appuyer sur un bouton et vous n'avez que 2 personnes ou plusieurs personnes dans un taxi et les 2 personnes peuvent faire quelque chose, mais on n'a aucune preuve. Je ne sais pas ce qu'il se passe lorsqu'on appuie sur le bouton panique. J'en ai un prêt de mon bureau, ça prend beaucoup de temps avant que quelqu'un arrive. En fait, quelques va me trouver sur le sol et va conclure qu'il m'est arrivé quelque chose. En fait, il y a 5 ans, les caméras coûtent très cher à cause de la connexion et tout le reste. Maintenant, la technologie c'est beaucoup amélioré. Dans cette ville, il y a des gens qui produisent, qui fabriquent des caméras. On peut les obtenir à bon prix. On n'a pas besoin d'aller à l'étranger, nous avons la meilleure compagnon au monde qui utilise le nuage pour transmettre les informations ici, dans la ville d'Ottawa. Tout se trouve ici. Pourquoi ne pas se servir de ce que nous avons? Je l'ai inclus dans la motion au cas où la motion ne soit pas adopté, parce que je préfère avoir **[Inaudible]** que pas du tout je. Préfère l'avoir maintenant, ce serait plus sécuritaire pour tous. Il y a une jeune femme qui est venu à la réunion du comité et elle a dit que c'était 100 ou 200 dollars, le Perry très facilement. Il faudrait que ce soit obligatoire parce que le public ne sera pas s'il y en a ou non. Ça ne devrait pas être une option pour les chauffeurs de taxi, ni pour les conducteurs de Uber. Je demanderais à mes collègues que l'insécurité et primordial, c'est d'une façon bon marché d'assurer la sécurité, merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Hubley? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, j'exhorte les membres du comité assurances recommande que de nos jours, avec l'évolution des taxis, n'importe qui a une caméra sur son téléphone. Avec tout le respect que je dois ma collègue, elle a parlé de 200 dollars pour une caméra. Les caméras qui sont dans les taxis doivent être monté, verrouillé et vérifiable par la police. Ça coûte plus que 200 dollars. Il faut faire attention à ce qu'on dit. Je suis d'accord avec la motion du conseiller Brockington pour la collecte des données afin qu'on puisse prendre des décisions basées sur des faits. Je suis d'accord en ce qui concerne le bouton panique, comme le dit le conseiller Nussbaum. Peut-être qu'il y aura beaucoup d'autres et des gens qui seront proposés et on pourra peut-être rehausser le service. L'ancien conseil avait voté en faveur des caméras parce qu'il y avait un besoin pour cela. Il y avait toutes sortes de problèmes dans l'industrie du taxi. Je sais que les caméras ont été utile. Je pense qu'il faut aussi avoir du respect pour les parties prenantes de l'industrie, comme [---]. Qui a fait beaucoup de choses pour faire du nettoyage dans l'industrie et monsieur [---] aussi a fait beaucoup de choses pour améliorer la réputation des taxis. Pour ce qui est d'imposer des caméras dans les voitures de Uber, je pense que c'est un peu une façon contourner de défavorisés Uber. Il y a des gens qui font cela pour passer le temps, pas pour s'enrichir. Ils ne font que quelques dollars. Il y a même des femmes dans mon quartier, pas seulement une, mais plusieurs qui conduisent des voitures Uber et elle se sentent en sécurité. Je pense que ça rehausse le facteur de sécurité de leurs services je regarde cette motion en ce qui concerne les qu'avait caméras et la justification, je pense que c'est une façon d'empêcher les femmes et les personnes âgées de participer à cette industrie et d'offrir un service résidant. Parce qu'ils ne pourront pas avoir de caméras à 200 dollars monter sur le tableau de bord de leur voiture pour quelques heures par jour seulement. Je pense qu'on devrait aussi prendre un peu de recul, on pourrait remercier le conseiller Brockington pour son initiative et prendre une bonne décision. Alors, je ne vais pas appuyer la motion dont nous sommes saisis. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Qaqish? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, et Monsieur le Maire. Il y a beaucoup de bons points qui ont été soulevées. Il y a une chose qu'on entend maintes et maintes fois, c'est que la caméra et un obstacle à l'entrée. Ce n'est pas notre problème, en fait. C'est un obstacle pour l'entreprise qui fonctionne illégalement depuis un an et demie. Je pense qu'on rit un peu devant ceux qui veulent ce genre de services. On a des gens qui ont manifesté de l'intérêt comme [---] et d'autres. Ce sont de bons citoyens corporatifs qui comprennent la réglementation. Il faut que ce soit ajuster et approuvé. Une fois qu'on aura tirer les choses au clair, ils vont respecter les règles que nous aurons établi, par la règle. Donc je suis d'accord avec la motion du conseiller El-Chantiry, je suis d'accord avec notre conseiller Chiarelli, ce qui n'est pas souvent mon cas. Donc, je suis d'accord pour adopter le règlement et ne pas continuer de plier devant une entreprise qui veut nous intimider. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Quelqu'un d'autres de prendre la parole? Conseil El-Chantiry? Conclusions. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci encore, merci d'avoir permis ce débat qui a eu lieu sur une question très importante. On a dit qu'il y avait une intervention politique de la part du représentant, c'était une demande qui a été faite par le directeur municipal adjoint. Ce n'était pas une intervention plus politique. Lorsque j'ai demandé à l'inspecteur s'il était en fonction, il a dit oui, jusqu'à 3 heures. Tout comme le directeur municipal de la municipalité qui travaillent en dehors des heures de travail ils ne sont pas indemniser pour les heures supplémentaires. Ma collègue a dit qu'il est nécessaire d'avoir un bouton

panique, d'accord. Qu'est ce qui est différent d'une caméra? La conseillère Wilkinson a dit: si j'appuie sur le bouton panique, si je suis à **[Inaudible]** et ça prendrait de 10 à 15 minutes pour se rendre. Comme vous savez, il y a un projet pilote qui a été lancé par la province avec OPP, la police provinciale et les services policiers de Toronto. Ils sont en train de régler la logistique avec le comité. Comme le conseiller Qaqish a dit, il y a d'autres entreprises qui veulent avoir le même modèle. Pourquoi on veut faire des compromis? Je veux dire que la santé et la sécurité et une pilule empoisonnée. Je veux me préoccupé de la santé et de la sécurité des résidences et de mes commettants. Je crois profondément que c'est quelque chose qui a un effet dissuasif. Il y a 20 ans, on a installé des caméras dans notre commerce. Il y a très peu de bâtiments ou d'entreprises qui n'a pas de caméras de nos jours. La raison est que nous voulons réduire résoudre les problèmes plus rapidement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Monsieur le conseiller Egli, vous n'avez pas besoin de voter pour moi. Vous ne votez pas pour Uber où les taxis, -vous voté en faveur de la santé et de la sécurité de nos résident. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Sur la motion, le vote. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Brockington? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Tierney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Moffatt -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qadri. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Egli - [VOIX DE L'INTERPRÈTE]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Mitic -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Wilkinson? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Cloutier? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Blais? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller mes Kenny. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Darouze. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller [---]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monette. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère Harder. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Chernushenko? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Nussbaum -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Mer Watson? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Non. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] La prochaine motion proposée par Blais appuyé par de Qaqish demandant une augmentation des tarifs. Merci beaucoup, Monsieur le Maire. C'est une question soulevée au comité. On créerait une nouvelle catégorie d'entreprises et au lieu de les appeler des taxis, on n'a pas le droit d'établir des tarifs, sauf en cas d'urgences, ce qui ne se produit pas très souvent, ou très souvent dans d'autres cas.. On demande à la province de modifier la loi qui nous donnent ce pouvoir si on choisit de s'en servir. Dans un cas où ce serait nécessaire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que quelqu'un veut prendre la parole sur la motion? Adoptée. Et ce que nous avons d'autres motions, madame la greffière adjoint? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y a une instruction au personnel cadre. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est basé sur la motion que j'avais proposé au Comité des services communautaires, et la motion dit que le maire, à titre de chef de la direction de la ville d'Ottawa, traite avec le maire de Toronto pour se pencher sur les amendements qui sont présentés et qu'ensemble, ils fassent lobbying auprès du gouvernement provincial. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce sera transmis au directeur municipal par intérim. En ce qui comptait concerne le rapport dans sa forme modifiée, une précision. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Les autres instructions données pendant le débat seront incluses? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'accord. Le débat sur la motion principale dans sa forme modifiée **[Inaudible]** par le conseiller Fleury. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je trouve que la discussion est rendu sur différents enjeux [---]. Il faut prendre un recul et regarder ce que le public nous a demandé que. Le public a demandé un meilleur service à la clientèle, des options, une modernisation également de l'offre. Alors, c'est ce qu'on a devant nous, selon moi, on a un rapport qui permet une compétition. Cette compétition permet ... [FIN DE LA TRADUCTION] Évidemment, il y a de l'incertain puisque c'est du changement. Je pense que ça va permettre à tout le monde d'avoir un meilleur service à la clientèle, un meilleur service et évidemment, en espérant que les coûts demeure respectable là-dessus. C'est malheureux que la discussion se soient tournés simplement sur Uber, parce que pour moi, la diction au niveau du transport privé, c'est une discussion qui s'élargit.

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je pense que la discussion sur les transports privé torture un groupe qui est intéressant. Il n'y a pas simplement le groupe Uber. Il y a de nouvelles entreprises qui vont vouloir faire partie de cette catégorie et il y aura de nouvelles possibilités pour nos résident qui seront plus abordables. [---] en ce qui concerne les services à la clientèle. Nous avons entendu de la part des résidents qu'ils veulent des options, ils veulent une modernisation. C'est ce que nous pouvons leur offrir. L'élément le plus important, c'est que la ville et à risque aussi. Nous n'avons pas vraiment parler. Je suis en faveur de la modernisation, parce que quelqu'un qui prend l'autobus seulement quelques fois par semaine à des options et ça nous force à être plus concurrentiel aussi. Je pense que c'est une bonne chose et il y aura plus d'options pour les résidents d'Ottawa. Et je pense que s'il y a des modifications apportées pour les 2 groupes, il faudra s'assurer que nos résident soient en sécurité et qu'il y a des options. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Taylor? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup. Bien que j'aurais aimé d'autres mesures de sécurité, je suis heureux de voir que nous sommes un peu plus près d'un marché ouvert. Un marché ouvert à la compétition et c'est au bénéfice de nos résidents et je dirais aussi que vous avez fait preuve de leadership, Monsieur le Maire, à plusieurs reprises. Je sais que le rapport inclut cela. J'espère que nous devrions faire comprendre au gouvernement d'Ontario, en termes bien clairs, que nous voudrions avoir le pouvoir de faire respecter ce règlement. Nous avons déjà été aux prises avec une entreprise qui n'a pas très bien adhéré aux règles jusqu'à aujourd'hui. J'espère que l'Ontario va nous donner le pouvoir d'avoir des pouvoirs de mise en œuvre, que ce soit pour les taxis ou une autre CTP. Et que nous pouvons faire ce que nous devons faire, c'est-à-dire visiter, protéger nos résidents et les conducteurs de ces véhicules. Un résultat, j'aimerais exprimer le désir à la province en termes très clairs. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Considérez-vous Chernushenko, conseiller Chernushenko? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci à tous mes collègues, surtout ceux qui font partie du comité pour avoir fait le plus gros du travail. Moi, j'ai essayé d'importer autant d'attention que possible, mais je n'étais pas là tout le temps. Je sais que vous avez entendu un nombre phénoménal de délégations. Pour prendre la décision, quelle est la bonne décision? Je dirais que c'est différent pour tout le monde. Je pense que la majorité je pense qu'il faut s'assurer que le changement s'en vient et nous l'avons vu se produire de façon illégale. Il faut trouver une façon d'améliorer les services de transport dans la ville en respectant les règles où tout le monde peut faire concurrence. Il n'y a pas une seule personne ici qui, je pense, veut pénaliser les chauffeurs de taxi ou l'industrie. Le plus grand défi, c'est élargir la concurrence d'une manière qui ne cause pas de dommages indus. À ceux qui offrent des services de taxi. Ce n'est pas pour ou contre Uber ou pour ou contre les taxis. Même si ça a été caractérisé de cette façon. Je ne me range ni d'un côté ni de l'autre, mais je dois dire qu'il y a quelque chose que je dois absolument dire: je n'aime pas ... je regarde les représentants de Uber et je n'aime vraiment pas la manière dont les choses se sont déroulées. Je n'aime pas la manière dont nous n'avons pas obtenu de réponse directe à toutes les questions que nous avons posées. Il y a eu beaucoup de façon de contourner la question et on n'a même menti. On s'attend, lorsque nous posons des questions, à obtenir des réponses honnêtes, parce que c'est la seule façon de prendre une décision responsable. Donc, nous avons créé des règles selon lesquels Uber peut fonctionner, mais d'autres aussi. Et pour ma part, et pour la plupart de mes collègues, nous allons vous surveiller de très près. Maintenant que nous avons créé des règlements qui vous permettent de fonctionner, vous devriez certainement les respecter. Cette idée, par exemple, d'entrer sur un marché et de passer outre toutes les règles et qu'on va compter sur des centaines de personnes qui ont été les Faunes intelligents, qui vont envoyer des messages pour dire: nous aimons Uber et nous voulons le progrès et la modernisation. C'est une façon de protéger nos citoyens, ici et maintenant et, je suis d'accord avec ce rapport. Il est imparfait, comme c'est le cas pour un dossier aussi complexe, nous avons une période de sursis et nous allons voir comment les choses vont fonctionner. J'étais déchiré en ce qui concerne la question des caméras, parce que la sécurité est si importante et finalement, j'ai décidé de ne pas les rendre obligatoires. Je ne sais pas si c'était la bonne décision, j'espère que oui. Je ne voudrais pas qu'il y ait des incidents qui se produisent. C'est quelque chose que nous allons surveiller de très près. Je m'attends à ce qu'au cours de la période visée, vous allez respecter les règles que nous avons maintenant créées. J'espère que vous allez savoir que je vais vous surveiller. Merci, Monsieur le Maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'ai une question pour monsieur O'Connor. Et il est vrai, est-ce qu'il est vrai que selon le cadre réglementaire de partage de services de transport, si une CTP contrevient aux règles que nous adoptons, la ville pourrait faire appliquer le règlement? C'est les contraventions se poursuivent, on pourrait demander une injonction contre la CTP? -



[VOIX DE L'INTERPRÈTE] En bref, oui. Mais permettez-moi d'expliquer. Dans le contexte que nous avons expliqué, il y a 2 municipalités au Canada, une en Ontario et l'autre à Edmonton, Toronto et Edmonton. On a demandé une exemption du processus au début du processus. Dans les 2 cas, des tribunaux ont rendu une décision comme quoi les compagnies comme Uber n'étaient pas incluses au couvertes par les règlements sur les taxis. Donc, ils ont été l'objet d'une exception. Le Conseil a raison de dire que les compagnies de transport privé, si elle n'obtiennent pas de permis aussi elles font quelque chose qui est contraire aux règles, elle serait assujettis à une mise en accusation. Mais ce n'est pas très clair dans la loi, pour Uber et d'autres entreprises qui ont dit: nous ne sommes pas visés par cela. Si le règlement est adopté, ils seront obligés de le respecter. S'il s'agit d'un premier délit, et je sais que le comité l'a entendu la semaine dernière, le règlement prévoit une amende de 100000 dollars par contraventions. En général, ce n'est pas le cas pour une première contravention. Il y a plusieurs facteurs qui sont pris en considération par les juges de paix, ce qui compte prend, c'est ce qu'on prend des condamnations précédente, la nature du délit, la grandeur de la compagnie. Ce sont tous des facteurs qui sont pris en considération. Cela étant dit, si la CTP continue de violer la loi, il pourrait passer à une interdiction qui serait accordée par la Cour. Si ça continue mais, nous pourrions prendre des mesures pour faire appliquer ce règlement et ce serait un outrage au tribunal. Il faudrait obtenir une ordonnance de la Cour. Il y a une procédure et si le règlement est adopté, si le rapport est adopté, il serait obligé de le respecter. Je pense qu'il est tout à fait approprié en une journée où beaucoup de collègues se sont rejoints à vous pour porter la couleur. C'est pour faire campagne, campagne contre l'intimidation et. Je pense que Uber devrait mettre un terme à l'intimidation. Il faudrait imposer une grosse pénalités financière si ce genre de chose se poursuit. Alors je remercie la conseillère pour son travail. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Leiper. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je vais appuyer les recommandations du comité, tel que modifié. Mais je voulais quand même profiter de l'occasion pour parler des questions plus général. Cette question que les taxis nous a présenté. J'ai entendu beaucoup de chauffeurs depuis quelques semaines. Parlez de leur travail. C'est une des rares possibilités d'emploi pour les nouveaux arrivants au Canada. C'est un moyen d'assurer que les enfants puissent aller à l'école et mettre du pain sur la planche. Je comprends qu'il y aura de moins en moins de ces possibilités à l'avenir. Je veux que l'on comprenne bien qu'il ne faut pas oublier le vote en jeu ici. Les taxis ne sont pas le seul secteur touchés par cet effet secondaire de l'Internet. Il y a bien d'autres choses que nous allons devoir abordée, comme la reconnaissance des titres étrangers, l'accès aux études, l'accès abordable aux études, l'accès aux programmes de formation à l'emploi ou au programme de garde d'enfants. L'effet des transformations que l'on voit non pas seulement dans l'industrie du taxi mais dans plusieurs industries parce que notre économie est en pleine transformation. Ces changements vont continuer de se produire. Monsieur le maire, vous avez été impliqué avec certaines initiatives de la ville pour les immigrants, le programme d'entrepreneurs émigrants que nous avons et je pense qu'il faudra redoubler d'efforts sur ce front puisque l'on veut s'assurer que tout le monde à Ottawa puissent avoir la possibilité de profiter des débouchés économiques. Ceci dit, je connais bien, je suis conscient des changements qui sur viendront mais il ne faut pas perdre de vue le portrait dans son ensemble. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Tierney. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. J'aimerais avoir une précision. Madame Jones. Je pense que mon collègue le conseiller Chernushenko, il n'a pas vraiment répondu à ce qu'il a dit mais je

voulais que ce soit clair. Quand on parle de plaques ici à Ottawa, des plaques provinciale. Les gens qui ont le droit de conduire pour Uber doivent avoir des plaques de l'Ontario seulement. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est ça. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] À l'heure actuelle il y a beaucoup de plaques québécoise qui se promène avec Uber. Qu'arrivera-t-il s'il continue d'agir ainsi? Et ce qu'il y aura une amende? Est-ce que ces sujets à inculpation? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Egli. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] D'abord, j'aimerais remercier tous les résidents qui sont venus pendant 12018 heures de Réunions les 18 heures de réunions et qui se sont engagés dans ce processus. J'ai parlé à une personne, je ne savais trop pourquoi elle était là, parce qu'elle n'avait pas de chauffeurs de taxi dans sa famille ni de chauffeurs Uber. Je lui ai dit: c'est bien que vous soyez là. Mais qu'avez-vous à tirer de tout cela? Elle a dit: beaucoup, c'est une question de justice sociale et de sécurité. C'est pourquoi je suis ici. Je remercie tous les résidents qui sont venus. Une centaine de personnes qui sont venus nous adresser la parole et on pourrait on pourrait faire notre travail sans votre aide. [---] je ne sais pas si j'aurais pu voter pour le rapport Alicia l'. Beaucoup de travail a été accompli pendant ces 2 jours, de bonnes modifications ont été adoptées, des bonnes mesures de protection été intégrés. Par exemple, une des principales préoccupations c'était la question de l'accessibilité. Je pense que le conseiller Qadri a proposé une motion très pratique pour régler ce problème. Et je le remercie. Le rapport est beaucoup mieux que ce qu'il était. Il n'est pas parfait. On le voit d'après le vôtre aujourd'hui. Il y a encore des manquements au niveau de la sécurité. Je pense qu'on aurait pu faire mieux avec l'assurance, les caméras. On ne s'y est pas rendu mais grâce aux conseillers Brockington, il y a un processus qui a été mis en branle. On se penchera là-dessus dans un an. Espérons que rien de mal de va se passer dans un an. Pendant l'année, on pourra voir si on a pris la bonne décision aujourd'hui. Alors, je la remercie. J'espère aussi, sincèrement, que les compagnies de covoiturage, de voitures partage, sont à l'écoute. Que Uber et tous les autres savent qu'il y a de nouvelles règles du jeu. On repart à 0. Vous avez une belle occasion. Uber et les autres. L'occasion de faire preuve de bonne foi et de dire à la ville d'Ottawa, au Conseil, aux résidents surtout, que nous allons respecter vos lois, nous allons nous conformer aux lois et nous allons travailler de façon collaborative avec la ville, le conseil et les résidents pour créer un système de transport complets pour tout le monde. Un système plus robuste. Nous le ferons légalement. Vous pouvez tir que la technologie dérange. Je trouve que c'est illégal. Pas la technologie mais les méthodes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le conseiller Chernushenko en a parlé aussi. Je vois les choses de façon un peu différente. Vous avez une belle occasion ici de nous prouver qu'on a tort. Vous avez la possibilité de faire la bonne chose, désormais, de suivre les règles du jeu et de vous conformer et non pas de faire comme le conseiller Hubley a suggéré était demander à monsieur O'Connor pour voir comment vous pouvez-vous à faillir d'injonction. Faites laid de façon efficace. Donner aux résidents ce qu'il demande, c'est-à-dire une solution de rechange pour circuler en ville. Je vous regarde, comme le conseiller Chernushenko vous regardaient mais en plus, je vous dis que vous pouvez faire mieux. Vous pouvez nous prouver que nous avons tort. Vous pouvez faire la bonne chose et suivre les nouvelles règles du jeu. C'est un message pas seulement pour Uber, mais pour toutes les autres compagnies de voiture de location. Ottawa est en affaires et j'ai trouvé une nouvelle façon de circuler en ville. Mais on vous demande de respecter les règles qu'on a établi. Je regarde aussi le personnel, je m'attends à votre

engagement complet. Si les règles ne sont pas respectées, si le conseiller Chernushenko a raison, en disant que Uber va continuer à faire ce qu'il a toujours fait, il regardera les règles du jeu et dire que ça ne cadre pas avec son modèle de faire, je veux que le personnel ne promet qu'il fera respecter les règles du jeu qu'on vient de vous donner avec force et vigueur. On vous a donné tous les outils nécessaires pour assurer la conformité. J'espère, je sais que vous le ferez. Vous ferez respecter ces règles. Mais un dernier mot aux compagnies de voiture de location, j'espère que nous n'aurons pas à nous servir de ces outils. J'espère que vous allez respecter ce que vous avez entendu des résidents d'Ottawa, des représentants élus et suivre les règlements désormais. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller El-Chantiry. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire intérimaire. D'ailleurs, Monsieur le Maire, c'est le jour où l'on porte du rose pour freiner l'intimidation. Mais là encore on, s'est laissé intimider pendant 14 mois avec tous ces véhicules dans notre ville. Qu'est-ce qu'on fait aujourd'hui? On les récompense. C'est comme le gouvernement fédéral, quand ils ne peuvent pas arrêter la vente de cigarettes de contrebande. Qu'est-ce qu'ils font? Ils réduisent les taxes. C'est leur façon de réagir, de contrer une activité illégale. Je ne vais pas appuyer le rapport. Je sais qu'on a essayé de réformer ce genre de services mais quand même, appuyé quelqu'un ou une entreprise qui n'avait même pas le respect de venir se présenter devant notre comité après qu'il a promis de se présenter devant le comité et qui avait promis de suspendre ces opérations jusqu'à ce que le règlement soit en vigueur. Alors je ne vais pas voter pour cela. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Mitic. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ça a définitivement été la chose la plus importante qu'on aura fait ce mandat-ci. Mais je pense que le mandat, tel que modifié, permettra aux chauffeurs de l'industrie de conduire. On a entendu beaucoup de son de cloche. Mais la majorité, Lavoie qui a retenu mon attention et qui m'a enfilé influencé, c'est celle des chauffeurs. C'est le pivot de cette industrie. Ils travaillent fort tous les jours pour payer leurs factures, nourrir leur famille. Ils essaient toujours les garder au coeur des décisions. Je peux dire qu'on a un système analogue et on essaie maintenant d'implanter un système numérique. Ce n'est pas la première industries confrontés à cela. Ce ne sera pas la dernière non plus. Entre-temps, c'est sûr qu'on n'aura des autobus autonomes. Qui s'est-ce que l'avenir nous réserve? Ceux qui en profitent le plus, après tout le travail qu'on a fait, ce seront les chauffeurs. Ils pourront gagner leur vie en étant pas associés à ce fardeau financier. Ce règlement nous donne aussi un système de transport plus souple et plus abordables dans la ville. Ça aussi, je m'efforce d'y penser. Nous voulons bien sûr aider les chauffeurs à s'acquitter de leurs fardeau économique et tout en pourra continuer de conduire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monette. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Tout d'abord, quand on a parlé de cela au départ, c'était j'étais bien frustrés, du résultat. Du déroulement de la discussion. Ce que j'ai toujours maintenu c'est que je voulais avoir un terrain, des règles pour que tout le monde soit sur un pied d'égalité. Les taxis qui pensaient que Uber ne devrait pas être à la table pour faire ce genre de travail. Mais en 200, 8 j'ai été l'un des conseillers qui étaient ici et qui a dit aux taxi qu'ils avaient besoin de caméras pour que leur milieu soit plus sécuritaire, pas seulement pour eux mais pour les passagers. Quelqu'un a dit: on n'a jamais eu de preuve que les caméras étaient vraiment efficace. Moi j'en ai vu. J'ai vu des policiers régler des crimes grâce aux photos prises dans les taxis. Un chauffeur de taxi a reçu un prix ici même au conseil à cause

de ses gestes, de ses actes. Grâce à sa collaboration avec la police. La sécurité des résidents a toujours été ma première priorité, tout au long de cette discussion. J'espérais vraiment que les caméras aurait été accueilli par Uber comme dans les taxis. Mais j'ai l'impression maintenant qu'il n'y a plus de restrictions imposées aux taxis, il y a plus de restrictions pour les taxis. Mais on a pu régler le problème avec les chauffeurs de taxi. Les problèmes auxquels il s'était confronté. C'est très frustrant de voir qu'une compagnie puissent s'installer en 18 mois, dans la ville et prendre la maîtrise, fonctionner, peu importe ce que nous pensons. Le président des services, on leur a posé des questions, au service communautaire de la protection, et il ne répondait pas. Je suis vraiment déchiré. Je ne sais pas comment voter. Je pense que j'ai déjà voté sur des motions. Et je ne veux pas empêcher une autre compagnie de venir essayer d'offrir un nouveau service à nos résident. Je pense que l'ensemble ici n'est pas vraiment acceptable. Mais c'est quelque chose, au moins, nous avons enfin un règlement municipal, des options. Si Uber ne veut pas les respecter à l'avenir, nous pourrons prendre les mesures qui s'imposent. Alors, je vais appuyer la motion général avec un peu de réserve. Parce que je veux que mes gestes par le plus que mes paroles et. Si vous voulez revoir les votes, moi, tout ce que j'ai voulu faire c'est assurer que tout le monde puisse être sur un pied d'égalité. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère Wilkinson. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Je comprends bien ce que dit le conseiller Monette car je partage ses sentiments. Je subis dépression dans ma collectivité de la part de chauffeurs de taxi qui sentent leur vie menacés. Ils se demandent comment ils pourront subvenir aux besoins de leur famille. Moi, j'ai fait ce que j'ai pu pour pouvoir les aider. J'ai essayé d'apporter des changements, ce qui a été proposé aujourd'hui. Certains changements ont été apportés, mais pas autant que j'aurais aimé. Je ressens aussi beaucoup de pression des gens qui veut l'utiliser Uber parce que c'est loin Kanata à l'aéroport. Ils aiment le tarif réduit. Ce n'est pas facile comme choix. Comme le conseiller Monette, nous n'avons pas pu mettre tout le monde sur un pied d'égalité. On a fait des progrès, mais en ne faisant rien, Uber aurait continuer d'agir de façon illégale et semble toujours bien sentirez parce que les gens de l'application des règlements municipaux n'ont pas le pouvoir d'inculpés la compagnie car ce n'est pas la compagnie qui est au volant de véhicules. On ne peut pas s'en prendre aux d'individus. On ne peut pas lancer tout notre personnel de contrôle des règlements après ces pseudo-taxi. Voilà qu'il faut nous prouve qu'il faut déréglementation, des contrôles pour encadrer cette compagnie. Je n'aime pas les appuyez parce que non seulement il fonctionne de façon illégale, mais ils vont continuer de le faire. Il ne se préoccupe pas des règlements municipaux, des règlements **[Inaudible]** ils pensent qu'ils peuvent vit dans une société où il n'y a aucune règle. C'était comme ça il y a des c'est siècle, et on sait ce qui est arrivé. Les règlements sont essentiels pour assurer la sécurité du public et obtenir des services équitable. C'est ce que le personnel a essayé de faire. Je ne pense pas qu'il soit assez aller assez loin toutefois. Je pense qu'il y a encore des avantages au système Uber par rapport, en opposition aux taxi. C'est donc très difficile, mais moi, un autre gros votre ... un autre gros problème pour moi ce sont les caméras. Il y a 5 ou 6 ans ce caméras coûter très cher, mais la technologie a beaucoup changé depuis. En plus, nous vivons dans une nouvelle société maintenant. Les gens se rendent compte de ce qui se passe. Nous sommes à un autre niveau et avec tout ce qui se passe dans la technologie, avant que tout cela ne soit mis en branle, il n'y aura peut-être même plus de ce genre de voitures. Les voitures son chauffeur seront peut-être très courante dans 5 ans car maintenant **[Inaudible]** pourront être au volant de. Voitures on pourra être invalides et être au volant d'une voiture car les voitures ce qu'on durant toute seule. C'est donc le début d'un temps nouveau, de grands changements s'annonce partout dans la société. Je vais voter aujourd'hui pour qu'on aille de l'avant car je veux qu'on puisse régler cette compagnie, même si ce n'est pas assez. Je vais aussi continuer de travailler où je peux pour faire des ajustements mineurs.,

Pour améliorer la situation. Si quelque chose se présente on pourra sur eux pencher se pencher sur le dossier à nouveau. Quand on aura le rapport dans un an, je [---] à ce moment-là pour que les caméras soit installé. J'espère que d'ici là on, ne retrouve une alternative à faible coût que tout le monde pourra utiliser, chauffeurs de taxi et chauffeur Uber. Merci, monsieur le maire. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Qaqish. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Je remercie mes collègues le personnel également de leur à la table travail pour élaborer ce rapport. Mon ancien patron et le conseiller Chernushenko long bien dit, c'est un rapport qui est loin d'être parfaits. Il n'y a rien de parfait en politique. On dit qu'il y a du donnant-donnant tout le temps et on obtient jamais ce qu'on veut. Des douzaines de motions ont été présentées par les collègues jeudi et vendredi. 7 ou 8 aujourd'hui. On a fait de notre mieux en collaboration avec l'industrie pour apaiser la plupart de leurs préoccupations. Comme je l'ai dit plus tôt. Sonner jamais [---]. On n'a jamais exactement ce qu'on veut. Je crois qu'on a un compromis raisonnable cette fois. Suite aux questions au personnel et aux réponses qu'on a eu, nous pourrions régler certains problèmes qui se présente au fil du temps. Je pense que c'est un compromis raisonnable. Si on s'était mis la tête dans la terre, nous n'aurions pas de loi pour faire quoi que ce soit pour nos enfants dans cette industrie. Je pense que le comprenez eh bien raisonnable avec les 20 motions qui ont été présentés. Je suis plus à l'aise avec les modifications. Je ne vais pas appuyer le rapport Chernushenko, mais je crois qu'on a tous travailler très fort pour que tous les points qui ont été portés à notre attention soient abordées. J'encourage mes collègues à appuyer le rapport pour qu'on règle la question une bonne fois pour toutes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que quelqu'un d'autres veut prend la parole pour le rapport? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'aurais quelques commentaires moi-même. Merci à tous les intervenants et tous les citoyens qui ont participé à une consultation publique très animée. Je vais appuyer le rapport tel que modifié. Je remercie la conseillère Deans la président du comité madame Jones, [---] et leur épique. Mon personnel également de leur bon travail. Le rapport du personnel initial offrait des améliorations pour l'industrie du taxis. Plusieurs étaient des irritants de longue date pour les chauffeurs quand pour les passagers. Je vais aurait passé quelques-uns avec vous, les membres [---] en ont certainement par le Comité. Des taxis pouvait offrir des tarifs réduits à l'occasion et éliminer le 1, 50 de frais de commodité pour certaines factures. Réduire [---] de 40 %, annuler le prix du permis de taxi pour les taxis accessible et éliminer les exigences pour la taille des coffres. Permettre aux compagnies de taxer le déterminer leur propre formation en service à la clientèle plutôt que les cours préalable, encourager le personnel à maintenir certains avantages pour la compagnie de taxi, l'utilisation exclusive des stations de taxi, le droit de laisser monter des gens dans la rue ... au comité, après 18 heures de délabrée délibérations certaines modifications ont été apportées. Aujourd'hui, c'est la même chose. Plusieurs bonnes modifications ont été proposés. Ces améliorations sont le résultat de la rétroaction de l'industrie du taxi, des consommateurs et des compagnies de covoiturage. Je remercie les membres du conseil de leur participation active, sur tous les membres du comité. Je sais que plusieurs ont participé aux audiences. On demandera au CTP de soumettre la liste de leur chauffeur tous les 3 mois de façon proactive plutôt que réactive. On a demandé un meilleur contrôle alors, on va demander à l'inspecteur en chef d'avoir le pouvoir de suspendre leur permis et d'imposer des amendes jusqu'à concurrence de 100000 dollars. Nous avons retarder l'entrée en vigueur de 3 mois. Nous allons communiquer avec ARC au sujet de la tvh. [---] dans l'intérêt de la transparence de valeurs du je vais vous dire ce que je leur ai dit lundi soir. Je leur ai dit que je croyais dans l'industrie du taxi, je crois que la grande majorité des chauffeurs de taxi

travaillent fort et veulent être de bons ambassadeur pour la ville, mais j'entends aussi beaucoup de chauffeurs et de consommateurs dire que les choses doit vraiment changé. J'ai bien confiance dans le fait que nous aurons une industrie du taxi bien vibrante, mais nous devons penser différemment. Pour la première fois, il y aura de la concurrence. Les propriétaires exécutif des principales compagnies de taxi on jouit d'un presque monopole depuis des décennies. Je pense que la concurrence et une chose positive. L'industrie ne sont portera que mieux et donnera au public ce qu'ils demande. Je vous demande donc d'appuyer ce cadre réglementaire plus léger qui se concentre sur l'innovation et la concurrence. On ne peut pas nous appeler une ville innovatrices ou une ville axé sur le savoir si on tourne le dos à la nouvelle technologie qui survient constamment. Qui s'est-ce que l'avenir nous réserve en matière de transport. Dans une décennie voire 2. Prenons l'initiative tous. Ensemble remercions plusieurs de nos invités, certains sont partis, mais je remercie ceux qui sont venus pour le débat. Merci de votre collaboration et le respect de la salle du conseil. Sur le rapport dont? Le rapport du consignéés [--]. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Prochain point, comité des transports rapport 13. Conseillers Chernushenko et conseiller Moffatt vont commencer avec un changement de titres. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui, quand ce rapport ... la motion a été passablement modifié au Comité des transports la semaine dernière. Personne avait pensé à changer le titre pour bien refléter les changements de la motion. Donc [BRUITS] [INTERVENTION EN ANGLAIS] [INTERVENTION EN ANGLAIS] [INTERVENTION EN ANGLAIS] -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Donc ... il fallait changer le titre de la motion c'est une question d'intendance avant de parler du fond de la motion. Une des causes de la congestion de la circulation et la gamme complète de **Inaudible**. On ferme la porte, s'il vous plaît. Conseiller Chernushenko. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le titre, j'espère qu'on pourra modifier le titre pour mieux refléter le compte de la motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Monette. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] On va traiter du fond de la motion? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Maintenant, on ne traite que du titre. Est-ce que quelqu'un veut parler du titre? Du fond de la motion? Conseiller Hubley?. Non? Donc sur cette modification technique, adopté. On a demandé le vote. On n'est pas encore au fond de la motion. Bon, sur le titre, c'est adopté. Maintenant, le conseiller Hubley a la parole. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le conseiller Monette était devant moi. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Ce n'est pas une motion, c'est un rapport du comité. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Alors, mettez votre nom sur la. Liste le conseillers Monette et le premier à prendre la parole. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Je suppose qu'au lieu de simplement changer le titre, en fait, j'aimerais mieux qu'une modification soient apportées à la motion disant que nous n'allons

pas regardé les outils d'établissement de prix pendant l'étude. Est-ce que ce serait une modification favorable? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Indirectement, je suppose. Changer le titre mais en fin de compte, ce sont toujours des outils d'établissement de prix. Je ne peux pas appuyer cette motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Egli. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci monsieur le maire. Je vais appuyer la motion comme président du Comité des transports. Nous avons eu un débat très animée au comité. Je pense qu'il y avait 10 ou 12 délégués qui sont venus prendre la parole, tous en faveur. C'est une meilleure motion. C'est une motion qui englobent tout. Et qui permet de voir ce qu'on peut faire pour corriger les embouteillages. Et ceci ouvre la porte à des solutions plus novatrices. En ce qui concerne ce qu'a dit le conseil Monet, c'est une question de péage. Peut-être que le péage peut être envisagé. Mais il y a aussi d'autres choses comme des horaires variables. Travailler avec les entreprises et le gouvernement fédéral, si tout le monde n'avait pas à travailler à 8 heures le matin et partir à 16 heures, il n'y aurait pas de problème. Et il faut aussi parler avec Bell et le gouvernement fédéral. Donc, avec la mise à jour du plan **[Inaudible]** je pense que c'est une bonne occasion d'intervenir. On ne peut pas prendre de décision seulement nous-mêmes, en ce qui concerne les embouteillages. On n'aurait pas dépensé des milliards de dollars **[Inaudible]** si on ne pense pas que c'est un problème. Je pense que c'est une bonne façon de corriger la situation. Ce n'est pas la pilule magique. Donc, c'est le bon moment pour le faire et le bon endroit. De réagir spontanément en disant: je ne veux pas le faire parce que je ne veux pas parler de péage, je pense que c'est défavorable. La situation ne va pas s'améliorer toute seule, parce que la Ville s'agrandit. Je pense qu'il faut trouver des solutions, il faut le faire avec de l'information et plus de connaissances. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le conseiller Chernushenko veut que ce soit sur la table, il y a aucune décision qui a été prise en ce qui concerne la solution. Il ne parle même pas des causes. Il faudrait savoir quelles sont les coûts et quelles sont les options. Il faudrait se pencher sur ce qui se fait dans d'autres villes. Alors, on peut mettre ça sur la table. De sorte que, en prenant connaissance du plan directeur 2021, nous pourrions prendre en considération les meilleures solutions possibles. Ça n'enlève rien à l'impact du train léger dans notre ville. Ça va beaucoup nous aider mais ce n'est pas la seule solution. Je pense que la motion **[Inaudible]** est tout à fait raisonnable et va nous aider à prendre des décisions sur des bases de faits. Je vous exhorte à appuyer cette motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseillère Harder. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Il n'est pas nécessaire de faire de sondages pour savoir **[Inaudible]** on n'a pas investi suffisamment dans notre infrastructure. Nous avons une approche équilibrée mais nous savons qu'il y a une croissance. Nous avons ralenti certains projets parce que les redevances d'aménagement **[Inaudible]**. **[---]**, si vous regardez ce qui se passe à **[---]**, vous vous demandez pourquoi nous avons des embouteillages. Depuis 5 ans, nous sommes la zone de croissance la plus importante mais nous avons même pas de services express. Nous avons un seul itinéraire au sud de la rivière **[---]**. Vous avez **[---]** des ponts. Ce sont les raisons concrètes pour lesquelles nous avons des embouteillages. Je n'ai pas peur de parler de péage. Mais on pourrait peut-être avoir un péage sur les routes 417 et 416 où on a investi tout l'argent. Pour ce qui est du partage de l'emploi, des horaires variables, on le fait déjà. On le fait déjà. Ceux qui viennent de la banlieue **[Inaudible]**. On veut s'éloigner de **[---]**. J'étais sur la route à 6 heures moins 10 et c'était excellent, il n'y avait pas grand chose à cet

heure-là. Je ne vais pas appuyer des dépenses très importante comme ça pour déterminer quelles sont les causes. Je pense que ça peut nous aider, lorsqu'on va construire la ligne [---]. Parce qu'il faut pouvoir utiliser le transport en commun. C'est pour cette raison que les conseillers des banlieues ont appuyé le train de banlieue même si dans bien des cas, il faudra attendre longtemps avant de l'obtenir. C'est ça la solution. Pourquoi dépenser de l'argent? Pour ce faire? Parce que bien souvent, on se demande combien ça coûte. 50 ou 60000 dollars. Combien de temps ça prendra? On ne le sais pas. Ça va nous coûter beaucoup d'argent. Jusqu'à ce qu'on détermine quelle sera la croissance. Il n'y a pas de bonnes raisons de faire ça. Je ne suis pas d'accord parce que je vous ai énoncé 90 % des raisons pour laquelle nous avons des bouchons. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, conseiller Hubley. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup monsieur le maire. J'apprécie les interventions de mes collègues, surtout du conseiller Monette. Il montre que c'est un subterfuge cette façon de parler des péage. C'est très décevant. C'est pourquoi on voudrait payer 80000 dollars pour un consultant, pour nous dire comment les gens se déplacent. Le jour et le soir. Tous les conseillers peuvent vous donner le nom des rues qui sont emprunté par les gens. Il n'y a pas de crise de circulation, comme à Londres ou à Toronto. Ou les autres villes. Je peux vous dire que les gens qui viennent à Kanata tous les jours, il passe sur [---] et il y a des problèmes de capacité. Mais je pense que, comme la conseillère Harder a dit, il faut [---]. Je ne comprends pas pourquoi, au lieu d'engager un consultant pour 80000 dollars, on ne donnerait pas l'argent à notre, à nos excellents employés qui travaillent à la Ville. Chaque fois qu'il y a un problème de circulation, il nous donne d'excellentes solutions. Au cours du dernier mandat, nous avons fait d'importants investissements. 40000 dollars pour l'amélioration des routes dans la ville. Je ne voudrais pas qu'il y ait plus d'argent qui soit investi sur des choses que l'on sait déjà. On a parlé de participer, de collaborer avec le gouvernement fédéral et Bell Canada. Comme ancien fonctionnaire, j'ai beaucoup d'amis et de voisins qui travaillent pour Bell, se sont déjà des horaires variables. Je ne pense pas que ça vaut la peine de dépenser plus d'argent. Je pense que c'est une façon des créer une discussion entre nos collectivités. Je ne suis pas d'accord. Je mets mes collègues en garde. Ça va causer beaucoup de division. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Leiper. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. J'ai une opinion quelque peu différente en ce qui concerne cette étude. J'aimerais avoir une vue d'ensemble des embouteillages de notre ville. Il y a plusieurs choses qu'il faut étudier aussi. Para Transpo, la conseillère Harder à soulever de bons points, est-ce que nos itinéraires sont optimisés? Un organisme, on aménage des collectivités à utilisation mixte. Mais qui réduirait le n'avaient étage. Le transport actif aussi. Ils peuvent être examinés par le Comité des transports. Est-ce qu'on aménage des voix pour les cyclistes? J'aimerais bien voir ce genre de rapports, pour aborder des questions d'ensemble. Ce n'est pas seulement les banlieues. Regarder, la promenade [---]. Quand est-ce que nous avons décidé d'intervenir? Le moment est venu de le faire. Quelles sont les outils les plus efficaces? Ce sont les outils d'urbanisme, l'infrastructure, pour résoudre des problèmes d'infrastructures. Je pense qu'on pourrait mettre l'accent en particulier sur la circulation. Je pense qu'on pourrait faire des choses fort intéressante. Je vais appuyer ce rapport. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseiller Darouze. -



[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je fais partie du Comité des transports. J'ai entendu la plupart des délégations. Je suis d'accord avec le conseiller Harder et Hubley, avec ce qu'ils ont dit. Je pense qu'il faudrait peut-être regarder la carte de la ville d'Ottawa. Si vous voulez utiliser la ville, 80000 dollars si vous pensez que c'est suffisant. [---]. Nous savons où il y a des problèmes d'embouteillage. Vous n'avez qu'elle demandé. On pourrait élargir [---], etc. On a dépensé des milliards de dollars sur un train léger. On attend pas de voir quels sont les retombées positives. Si vous voulez dépenser 80000 dollars de l'argent des contribuables pour un consultant, allez-y. Mais le problème, c'est que on cherche des façons pour économiser des impôts ou des taxes. Aux citoyens de la ville d'Ottawa. Je vous exhorte à ne pas voter pour ceci. [---] ça ne touche pas l'ensemble de la ville. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Brockington. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je voulais demander au personnel ce qu'il pense que nous allons obtenir de ce rapport. Parce que si on ne connaît pas encore les causes des embouteillages, je pense qu'on a un gros problème. Nous savons où sont les problèmes. Les problèmes embouteillage. Lorsque nous avons parlé du coût des embouteillages, on voulait voir quelles sont les autres possibilités. Où les solutions, si elle serait efficace ou non. Donc, ce n'est pas seulement une question d'analyser les embouteillages eux-mêmes. On pense à des péage ailleurs, aussi. Pour un contexte général. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Qu'est-ce qu'on fait à l'heure actuelle pour contrer ces problèmes? Et ne pas aggraver les embouteillages? [Inaudible] les gens nous disent que c'est peut-être un subterfuge. Mais nous avons un service de transport en commun. Pourquoi vous ne faites pas [Inaudible]? Pourquoi on a besoin d'engager un consultant? La question du consultant s'est dit à la question du péage. Vous avez raison. En raison de dire que nous avons de nombreux programmes qui [Inaudible]. Nous avons des experts en, infrastructures nous avons un programme de gestion des transports. Nous pouvons aussi avoir un réseau plus efficace grâce à différentes mesures en améliorant notre système de signalisation, par exemple. Nous avons donc déjà beaucoup de [Inaudible] pour faire face à la croissance. - Est [VOIX DE L'INTERPRÈTE]-ce que ce sera un examen interne? Et ce qu'on aura quand même un consultant? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Nous allons reformuler le mandat et le présenter au comité avant d'aller de l'avant. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Conseillère Wilkinson. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. Lorsqu'on va revoir le plan directeur des transports, je suppose qu'on fera une autre étude pour voir comment les gens se déplacent comme on l'a fait la dernière fois. Ça, ça nous donnera une idée des déplacements. Dans mon secteur, il a fallu que je me bats pour obtenir des circuits d'autobus. Il y a des entreprises qui [Inaudible] pour dire on: engage des gens, mais les gens ne peuvent pas se rendre. On a eu des modifications mineures car il n'y a pas de nouveaux fonds dans le budget d'autobus se pour ajouter des circuits et il y a énormément de croissance et plus d'emplois. Les gens maintenant [Inaudible] et que nous voulons faire. Nous sommes conscients des point névralgique et surtout en ce qui concerne la ceinture de [Inaudible]. C'est un peu comme un carcan. Bien sûr, [Inaudible], nous voulons protéger nos espaces verts mais ... si on ne dépense pas plus d'argent, on ne peut pas assurer une meilleure [Inaudible]. [Inaudible] m'a dit qu'il commence peut-être à, il pense peut-être commence à faire quelque chose mais je ne vois pas comment cette étude ... sauf pour les partis que nous allons réaliser de toute façon pour le plan directeur de transport, je pense qu'on fera une

bonne étude à ce moment-là. Dès qu'on commence à ajouter des choses, les gens ont des attentes. Je ne pense pas que ça va se réaliser. Nous sommes en plein milieu d'une période de construction. Nous savons que lorsque les travaux seront terminées, il y aura moins d'embouteillage. Alors je ne vois **[Inaudible]**. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qadri. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, monsieur le maire. Une question au conseiller Chernushenko. Au comité, lorsque vous avez présenté votre motion initial, c'était basé sur un scénario de [---]. Lorsque vous avez vu les objections du comité, vous avez modifier le libellé pour présenter cette motion qui a déjà été approuvés par le comité. Et maintenant, on apprend aujourd'hui, après **[Inaudible]** que vous voulez quand même envisager le scénario de [---] **[Inaudible]**. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Est-ce que je peux répondre à une question de mon collègue? En fait, ce n'est pas le rapport du conseiller Chernushenko. C'est ça le problème, c'est ce que j'aurais voulu dire dans l'introduction. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Je vais répondre à toutes les questions possédant les 5 minutes, à la fin. Ma préoccupation, c'est que en comité, la motion a été adoptée à cette contre 3. Je pense que l'a été adopté sous fausses prétentions, sous de faux prétextes. Aujourd'hui, je me rencontre que ce n'est peut-être pas ce que je pensais. En ce qui concerne **[Inaudible]** embouteillage qu'on va demander ce matin, une de mes collègues a déjà dit et ce qu'on ne va pas nécessairement le faire dans le plan directeur? La réponse est oui. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Oui vous préciser? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] On se base toujours sur la demande et les bouchons. Ensuite, on les inclut dans nos plans directeur. Je pense que les embouteillages dans certains secteurs de la vie sont. Différents ça peut être différent d'un quartier **[Inaudible]** ou de la conseillère Wilkinson donc, ces embouteillage peuvent être causées par de nombreux facteurs tout dépendant de l'emplacement. Comment savoir quelles sont les causes, comme on l'envisagent dans cette motion? Nous devons avoir une [---] général pour le plan directeur des transports. Il faut voir si les causes sont généralisé. Alors on penche surtout ce détail et **[Inaudible]** bien sûr doit être sensible contexte. À moins que j'entends des commentaires positifs du conseiller Chernushenko, lorsqu'il va donner sa réponse, je n'appuierai pas sa demande mais j'avais appuyé sa motion au comité. - Je voulais que ce soit clair et je vais attendre sa réponse. Merci beaucoup. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Conseiller Qaqish. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] J'ai une brève question à poser au personnel comme mes collègues. **[Inaudible]** et de la manière dont elle a été transformées à quelques reprises. Qu'est-ce que ce n'est pas justement le genre de chose qu'on va faire pour mettre à jour le plan directeur des transports? Je pense que ça mais un peu plus l'accent dans l'analyse et notre rapport sur les embouteillages et les [---] qui peuvent être envisagées par **[Inaudible]**. Si cette motion est adoptée, vous demander des ressources externes. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pouvez-vous parler plus fort? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Pas nécessairement. Comme je l'ai dit, nous allons inclure dans le demandeur de tout ce qui sera inclus et qui sera présenté au comité pour examen. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, je pense que le personnel vient de répondre à la question, mais lorsque j'ai entendu la conseillère en Wilkinson parler, je voulais confirmer que l'objet de la motion et d'inclure certains éléments qui seront inclus au niveau des embouteillages dans le plan directeur. Je ne croyais pas comprendre qu'il fallait qu'il y ait des ressources supplémentaires. Le personnel vient de dire que ce n'est pas le cas. Ça fait partie de leur mandat. Lorsque le plan directeur sera examinée, et ce que j'ai bien interpréter? Bien interprété ce rapport? -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Jusqu'à ce que nous définissions entièrement notre mandat, je ne peux pas vous dire dès maintenant si ce sera un exercice **[Inaudible]** ou si ça va être inclus dans nos travaux de façon expresse. De toute façon, cela vous sera présenté ultérieurement. Ce sera présenté à un moment donné. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci. **[Inaudible]** conseiller Chernushenko. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci beaucoup la première chose que je dois abordée, c'est l'objet parce que il y a bien des gens qui présume des intentions qui m'ont mis des mots dans la bouche. J'aimerais répondre aussi honnêtement que possible. Ce que je veux, c'est mettre un terme aux embouteillages d'un la façon la plus efficace et responsable que possible. Je ne porte pas de jugement a priori. Nous savons qu'il y a des embouteillages qui sont très mauvais à certains endroits et qui menace d'être pire dans d'autres secteurs. Depuis 1040 ans sur la terre, j'ai vu que les possibilités sont limités. Il faut construire de nouvelles infrastructures, élargir des routes etc. Il faut faire prendre l'autobus aux gens où les convaincre de prendre leur vélo. Sait très bien, mais ce ne sont pas les seuls solution. Dans certains cas, ce n'est pas toujours la solution la plus appropriée pour un secteur particulier. J'ai eu la sont chance de me déplacer dans plusieurs villes du monde. J'ai vu qu'ils avaient d'autres solutions. Je vais le dire, parce qu'il y en a qui dit que je ne connais que les questions de route à péage: dans certains cas ils ont institué un péage. Il y a des voix qui sont réservés pour certains véhicules à certains moments de la journée, pour des frais. Il y a aussi des taux variable de stationnement, des voies multi-directionnel. Se sont tout tous là des défis qui sont à notre disposition mais je n'ai pas vu la ville de Ottawa étudier entièrement et comprendre la situation, sauf pour **[---]** s'établir l'infrastructure et le transport en commun. Je pense que le mandat du personnel pour le prochain plan directeur devrait inclure des informations plus large. Je pense que nous devrions-nous engagé à faire ce genre d'études. Je ne vais pas dire que ce n'est qu'une question de péage, je pense que la première fois la ville d'Ottawa devrait inclure dans son étude des instruments qui représente des coûts pour certains, mais d'autres options. Est-ce qu'on parle vraiment d'embouteillage au débat? Mes collègues disent que oui. On et Parlement certains. On présume beaucoup de choses. Il faut quand même avoir des preuves. Alors voilà. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le titre a été changé? On parle ici d'une étude sur les causes des embouteillages. On parle d'une gamme de solutions. Je voulais que le titre reflète ce que je pense. Le premier titre ne reflètent pas vraiment ce que je pense. C'est mon but. Réduire les embouteillages façon environnemental et totalement responsable. Je ne vois pas comment avoir plus de connaissances peu nous faire du tort. Je pense que ça va bien au-delà de ce qu'on a besoin de faire et même si on fait venir un consultant, on vient de payer 300000 dollars je crois à a quand même j'ai pour le rapport qu'on vient d'étudier. Lorsque nous avons besoin de le faire, on dépense de l'argent sur des consultants. Lorsqu'on

n'a pas besoin de le faire, je préfère qu'on ne fasse pas. Le personnel va nous présenter **[Inaudible]**. Maintenant que nous avons des institutions pour ce faire, voici le mandat de l'étude. On peut le faire à l'interne où nous pensons que ça coûtera plus d'argent, mais on pourrait économiser des dizaines de millions de dollars si on pouvait résoudre les problèmes d'embouteillage par une des solutions envisagées. À ce moment, l'investissement de 80000 dollars par rapport à 160 millions pour élargir une route semble peu. Mon temps est écoulé, c'est mon intention. J'espère que vous allez comprendre et voter de façon plus éclairée. - Est **[VOIX DE L'INTERPRÈTE]**-ce que quelqu'un on veut prendre la parole? -

**[VOIX DE L'INTERPRÈTE]** J'ai quelques commentaires. Les institutions, les instructions au personnel en 2015 c'était clair. Fournir une estimation des efforts et dépenses nécessaires pour appliquer des pratiques exemplaires comme dans d'autres villes en ce qui concerne le péage, les frais d'utilisation et 80000 dollars ce n'est pas **[Inaudible]**, c'est dans le rapport. On dit: une étude avec un consultant coûterait environ 80000 dollars et prendrait 10 mois à réaliser. Alors, le rapport lui-même et l'information donne beaucoup de détails sur les routes à péage. Ce qui est ironique, c'est que le titre qu'on vient de changer parle de **[---]**. C'était très clair. Je vais lire une partie. Entreprendre une étude de concert avec les l'étude futur du centre de direction de transport en vue de réduire les embouteillages. **[Inaudible]** qui disaient qu'ils étaient venus au comité parce qu'ils pensent que d'introduire des frais d'utilisation pour certaines artères municipal permettraient de réduire les frais d'entretien. Ces groupes ont pris la parole en disant que c'était la motion qui avait été présentée au comité des transports. Il y en a beaucoup qui ont parlé de péage. Une fois que tous les groupes ont parlé, par magie, on a éliminé toute allusion au péage. -

**[VOIX DE L'INTERPRÈTE]** Je n'aime pas voulu annoncées mais nous n'avons pas de problème de congestion au centre-ville. Nous ne sommes pas Londres, 50 pour, Pékin, Tokyo. Nous avons besoin d'une plus grande densité en ville, de gens qui vivent et visite et font leur course au centre-ville. On a un problème de congestion aux heures de pointe cause de Para Transpo. Ses pourquoi, c'est pour cela qu'on investit des millions de dollars pour éliminer ce problème de congestion grâce au système de train léger sur rail. Cette motion est vraiment un premier pas vers l'imposition de postes péage. Je ne peux pas imaginer un conseiller rurales appuyer cela. Ça peut coûter des milliers de dollars pour quelqu'un qui habitent en banlieue. Pourquoi un conseiller des milieux urbains accepterait un plan qui ferait du tort au commerce, au restaurant qui dépendent des clients de l'extérieur du centre-ville pour survivre? Le personnel a assez de rapports et de statistiques sur la circulation sans dépenser encore 80000 dollars sur une façon d'imposer d'autres taxes aux automobilistes. Je vous encourage donc à voter contre ce rapport et je vais donc demander la mise aux voix. -

**[VOIX DE L'INTERPRÈTE]** 8 pour, 15. Contre. Motion d'adoption du Règlement. Conseiller Brockington. Et Leiper. - Que

**[VOIX DE L'INTERPRÈTE]** Le rapport 14 de l'agriculture et des effets rural, le rapport 11 et 12 du Comité des services communautaires, le rapport 13 des finances et du développement économique, le rapport traite du comité de transport soit reçus et adopter et ainsi modifier. Motion adoptée. Motion dont avis a été donné antérieurement. Proposée par le Conseil effleuré et appuyée par moi-même, au sujet des prêts sur salaire. Je pense que le conseiller Fleury à des commentaires à faire parce qu'il y a des membres du public qui attendent depuis le début. - Tout

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Le monde a lu la motion. Je voulais simplement remercier les membres de l'association communautaire de Vanier de nous avoir aidé à élaborer tout cela, préparés tout cela. [---] méritent des remerciements parce qu'ils nous ont aidés à naviguer dans la procédure administrative. Alors, nous allons revoir la question de ces permis très bientôt. Merci à tous de votre être sur cette initiative. - La motion, adoptée. Merci. La suivante, du conseiller Qadri au sujet des Postes Canada et le centre de conception communautaire de fer banques. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Un avis de motion qui a été déposé il y a 2 semaines. C'est au sujet de la Société canadienne des postes et le code postal dans le secteur Fernbank. Cette motion n'a rien à voir avec Postes Canada et la distribution de prêts et des choses comme ça mais c'est simplement pour une représentation politique. Il y a de nouvelles maisons qui ont été construites et je voulais être certain, alors que les gens qui installent doivent comprendre qu'ils s'installent dans la collectivité de Stittsville. S'ils ont besoin de représentation municipale, ils doivent savoir à qui s'adresser. Je n'ai pas de problème à l'heure actuelle. Avec les résidents qui communique avec le conseiller Hubley ou moi-même. Mais le problème en sera un à long terme pour moi parce qu'ils doivent faire partie de ce quartier, c'est une collectivité qui fera partie de Stittsville. Pour ce qui est des changements aux adresse postale, il n'y en aura pas par ce que Postes Canada a déjà donné des codes postaux aux résidents. Ces codes postaux, ce qu'on a demandé à Postes Canada c'est de mettre le nom de Stittsville déçu. Les gens pourront utiliser le nom qu'ils veulent, Ottawa, Canada ou Stittsville et le courrier passera. Merci beaucoup. J'espère que mes collègues appuieront cette motion. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Sur la motion,. Appuyé motion sur la suspension du Règlement. Est-ce qu'il y en a? Non. Avis de motion pour une réunion subséquentes. Conseiller Leiper, appuyé par le conseiller Egli au sujet de la rue et de sa fermeture. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Merci, c'est une motion très administratives pour la prochaine réunion. La Fondation des maladies du coeur organise 140e anniversaire et voudrait avoir un barbecue et fermer la rue en dehors des heures admissibles. Nous voulons à l'autorisation de fermer la rue plus longtemps que prévu. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Autre avis de motion? Pour étude à une réunion subséquentes? Motion portant présentation de règlements. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Que le règlement énumérés à l'ordre du jour, 3 lectures soit lu et adopter. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Adopté. Règlement de ratification. Conseiller Brockington. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Que le règlement suivant soit lu et adopter. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Règlement ratifiant les discussions du Conseil du 13 avril 2016. Nous avons une demande de renseignements par écrit. Conseiller Chernushenko. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] C'est une demande de renseignements sur la question des lignes directrices sur les oiseaux, attendu que **[Inaudible]** indique que des centaines de milliers d'oiseaux saute trouver, tués chaque année parce qu'ils entrent en collision avec des immeubles et autres structures. On voudrait un rapport sur les mesures. On énumère toutes les mesures à prendre sur le traitement des fenêtres de

même que les lignes directrices que d'autres villes ont adopté et qu'on pourrait encourager notre industrie de la construction à adopter. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] On verra si le personnel nous recommandera des choses. Merci. -

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Il y avait des séances. Conseiller Brockington. - Que

[VOIX DE L'INTERPRÈTE] Les délibérations du Conseil du Trésor ville 2016 soit ajourner. On va. Non c'est une blague! [Sous-titrage: [www.sovo-tech.com](http://www.sovo-tech.com)]