

# Déjeuner du Regroupement des gens d'affaires (RGA)

---

**Centre National des Arts**

**Salle Panorama**

**Mardi, le 18 janvier 2005 à 7 h 15**

Monsieur le Président du RGA, membres du RGA, distingués invités, mesdames et messieurs,

Je suis très heureux d'être une fois de plus avec vous ce matin pour vous présenter en premier lieu mes meilleurs vœux de succès pour la nouvelle année.

Cette année aussi, je suis de retour avec mon tour de force marathonien avec un discours complètement en français.

Le thème de mon allocution aujourd'hui est "La Ville d'Ottawa en deux mille cinq". Il est évident, compte tenu du temps disponible pour vous parler ce matin, qu'il me sera impossible de passer en revue toute la gamme des activités et problèmes auxquels la Ville devra faire face cette année.

Avant de commencer, j'aimerais féliciter le RGA pour l'excellent travail qu'il a accompli au cours des dernières années pour la communauté toute entière.

Le premier janvier deux mille cinq marquait le cent cinquantième anniversaire de la Ville d'Ottawa.

Le premier janvier deux mille cinq marquait aussi le quatrième anniversaire de la nouvelle Ville d'Ottawa.

Cette date anniversaire est le maillon qui relie notre passé à notre avenir. Elle nous offre une occasion fantastique de nous livrer à une réflexion sur l'évolution de notre ville à ce jour et la voie sur laquelle nous nous sommes engagés pour le futur.

J'ai fouillé les archives pour retracer certains des dossiers que le premier maire d'Ottawa, John Bower Lewis, et son conseil ont dû traiter, il y a de cela cent cinquante ans, lors de leurs réunions dans l'ancien édifice du marché By, dans la Basse-Ville.

Fait ironique, bon nombre des questions auxquelles le tout premier conseil municipal d'Ottawa a été confronté diffèrent peu de celles sur lesquelles nous délibérons maintenant à la table du Conseil.

Prenons le service de train...

Ce service a aussi été instauré à Ottawa il y a cent cinquante ans.

Une annonce publiée dans le Citizen de mille huit cent cinquante quatre présentait l'horaire du service de train de voyageurs offert par la toute nouvelle compagnie Bytown and Prescott Railway.

On pouvait lire, sur cet horaire, qu'un train quittait la ville à six heures et s'arrêtait à Gloucester, Osgoode, Oxford et Spencers, pour retourner à Ottawa à dix-huit heures.

Revenons en deux mille cinq : le projet d'expansion de l'axe nord-sud de l'O-Train jusqu'à Leitrim continue d'avancer. Notre service de train léger transporte maintenant jusqu'à dix mille passagers par jour sur cet axe qui relie Bayview à Greenboro.

Après le prolongement du service jusqu'à Leitrim, nous construirons une ligne qui reliera Barrhaven et Nepean-Sud directement au centre-ville.

Nous travaillons aussi rapidement que nous le pouvons pour offrir le service de train léger d'est en ouest. Une évaluation environnementale est déjà fort avancée, et nous serons en mesure d'étudier un ensemble de recommandations sur le tracé privilégié et les meilleures technologies dès que l'étude sera terminée.

La réussite future de notre ville dépend de services de transport en commun améliorés, plus rapides et plus écologiques. Si nous ne planifions pas dès maintenant un meilleur système de transport en commun, la saturation des artères principales du réseau routier ruinera éventuellement à la fois la santé et l'économie de notre ville.

Le jour même, en mai dernier, où les gouvernements fédéral et provincial annonçaient l'octroi de quatre cent millions de dollars au projet de l'O-Train, notre médecin chef en santé publique lançait une alerte au smog à Ottawa - un problème étroitement lié aux émissions des véhicules automobiles.

Il y a cent cinquante ans, l'explosion démographique et les nouveaux besoins d'infrastructures ont eu des répercussions considérables.

Entre mille huit cent cinquante et mille huit cent cinquante cinq, la population d'Ottawa a doublé, passant de cinq mille à dix mille habitants. Il a fallu résoudre de graves problèmes liés aux égouts et à la qualité de l'eau.

Depuis la création de notre nouvelle Ville, il y a quatre ans, la population d'Ottawa a augmenté de plus de cinquante mille habitants.

Cette croissance démographique exerce des pressions énormes sur notre infrastructure actuelle.

Et, aujourd'hui, un problème auquel les villes de Gatineau et d'Ottawa doivent faire face est la question du transport interprovincial, surtout celui du camionnage, qui va continuer à se dégrader à moins qu'on trouve une solution de rechange.

C'est pourquoi je travaille depuis un certain temps déjà avec la Commission de la capitale nationale et la Ville de Gatineau pour la construction de nouveaux ponts qui vont nous permettre d'éliminer les embouteillages quotidiens causés par le manque de corridors suffisants pour accommoder cette circulation grandissante.

Je suis très heureux, d'ailleurs, de constater que tous les niveaux de gouvernements intéressés par la question du transport interprovincial se sont finalement entendus pour aller de l'avant avec les études environnementales nécessaires à la planification de la construction de nouveaux ponts.

Comme vous l'avez certainement lu dans les médias, les gouvernements de l'Ontario et du Québec ont débloqué un million de dollars chacun à cette fin.

Le gouvernement fédéral de son côté, par l'entremise de la CCN, va lui aussi investir un million de dollars pour un grand total de trois millions pour cette étude. Si tout va bien, j'ai bon espoir de voir deux nouveaux ponts dans notre région d'ici les dix prochaines années. Cette étude est essentielle avant la construction de ces ponts.

Mais l'infrastructure de la Ville n'englobe pas que les chemins, les ponts et les égouts.

L'infrastructure humaine est tout aussi importante à la qualité de vie et au dynamisme de notre ville.

Je suis ravi que ce Conseil ait approuvé les projets communautaires essentiels que nous avons soit amorcés soit menés à bien depuis le début de ce mandat.

Voici des exemples de projets dont nous pouvons être fiers :

- Le nouveau Centre récréatif Plant et la piscine, au centre-ville;
- La rénovation du Centre communautaire Glebe;
- Le nouveau Sensplex de Kanata, où l'on trouve quatre patinoires et un pavillon sportif;
- Le nouveau Centre de soins de longue durée Gary. J. Armstrong, sur l'île Porter;
- L'agrandissement de deux autres patinoires au Centre Ray Friel, à Orléans;
- La construction de nouvelles installations comptant deux patinoires dans le secteur de West Carleton;
- La construction du nouveau Thunderdome, un centre de soccer et de loisirs intérieurs à Orléans;
- Le lancement d'un processus d'appel d'offres pour la construction d'un centre des arts dans l'Est de la ville;
- L'aide au financement des immobilisations de plusieurs centres d'arts communautaires;
- L'aménagement de la nouvelle plage et du nouveau complexe récréatif de l'île Petrie;
- L'expansion de nos installations de parcs-o-bus;
- L'expansion remarquable des services Internet à haute vitesse dans les secteurs ruraux grâce au leadership de Telecom Ottawa;
- Le début de la construction de la nouvelle Bibliothèque du secteur Centre-Sud;
- L'aménagement d'une nouvelle garderie pour le City View Centre for Child and Family Services;
- La construction d'un nouveau planchodrome ultramoderne à Centrepointe, dans le secteur de Nepean;
- Et je pourrais ajouter encore bien d'autres exemples à cette liste de projets.

Certains de ces projets ont été réalisés dans le cadre de notre programme de partenariats publics-privés. J'ai beaucoup insisté pour que l'on mette en place le bureau des partenariats publics-privés, et je m'en voudrais de ne pas féliciter ce Conseil municipal de l'engagement sérieux qu'il a pris afin d'aider à concrétiser des projets communautaires importants, en misant sur de nouvelles méthodes d'approche.

Nous serons probablement capables de construire justement ces deux nouveaux ponts basé sur ce modèle de partenariat public-privé?

À Ottawa, les projets de partenariat public-privé ont permis d'attirer des investissements s'élevant à près de cent millions de dollars.

Permettez-moi d'ailleurs de profiter de cette occasion pour remercier Réjean Chartrand du bureau des partenariats publics-privés. Sans son travail acharné, nous n'aurions pu obtenir ces fonds cruciaux pour réaliser tous nos projets.

Nous savons tous que les municipalités, d'un bout à l'autre du Canada, sont accablées par un énorme déficit infrastructurel et cherchent des façons novatrices de financer et réaliser leurs projets communautaires.

Malgré la réussite de nos projets de partenariat public-privé, notre Ville a encore besoin de l'aide des autres paliers de gouvernement pour réparer ses infrastructures vieillissantes ou en construire de nouvelles.

Il y a quatre ans, les maires des grandes villes ont lancé une campagne afin d'amener les gouvernements fédéral et provinciaux à conclure un nouveau pacte financier avec les municipalités.

Et le Maire Ducharme a joué un rôle clé en tant qu'ancien Président de la Fédération canadienne des municipalités. Nous sommes très fiers de ce qu'il a réussi à accomplir dans ce domaine.

J'ai réclamé avec vigueur un meilleur partage des recettes fiscales tant sur la scène locale que nationale.

Beaucoup de gens se sont moqués de cette idée.

Beaucoup ont déclaré que les maires ne réussiraient pas à obtenir un sou de plus des gouvernements.

Ils avaient tort...

D'ici au milieu de l'année, nous commencerons à bénéficier de remboursements des taxes fédérale et provinciale sur l'essence et de la TPS fédérale : ces recettes s'élèveront à soixante millions de dollars cette année et passeront à quatre-vingt millions par année en deux mille six.

Nous recevrons aussi quatre cent millions de dollars des gouvernements fédéral et provincial pour financer l'infrastructure de notre projet de train léger.

Il est évident que nos démarches ont été extrêmement fructueuses, et que le nouveau pacte financier fait une différence énorme dans notre capacité d'établir un budget à long terme, ainsi que dans la qualité de vie de nos résidents.

Nous avons un programme d'immobilisations sur dix ans qui est réaliste et peut être financé facilement.

La Ville d'Ottawa est aussi un chef de file en matière d'environnement.

Il y a à peine deux mois, notre ville a obtenu un contrat de soixante dix millions de dollars, par l'entremise d'Energy Ottawa, pour transformer en électricité les gaz d'enfouissement de la décharge du chemin Trail.

Une fois en service, ces installations produiront suffisamment d'énergie verte pour alimenter jusqu'à cinq mille maisons en électricité. Cela sera aussi une source de revenus pour la Ville.

De même, Energy Ottawa a élargi ses activités et exploite une centrale d'énergie verte aux chutes Chaudières de la rivière des Outaouais.

La Ville d'Ottawa est rendue à la phase d'essai des autobus hybrides. Chaque année, le coût de l'essence pour notre parc automobile est un des éléments les plus imprévisibles de notre budget. Les économies que nous réaliserons sur ces dépenses tout en réduisant les émissions seront avantageuses sur les plans financier et environnemental.

Dans cet ordre d'idées, je suis ravi de vous annoncer que le remplacement du véhicule du maire par une Toyota hybride a donné lieu à des économies de plus de deux cent dollars par mois sur le coût de l'essence depuis l'été dernier.

À l'instar de plusieurs villes américaines, j'ai demandé au directeur des Services municipaux d'envisager de remplacer par des véhicules hybrides les véhicules de notre parc automobile qui se prêtent à cette technologie.

D'ici trois semaines à peine, nous adopterons le budget de deux mille cinq. Ce budget mettra l'accent sur les services à la population.

Les finances de la Ville sont solides.

Ottawa a obtenu la cote triple A de Moody's Investors Service, c'est-à-dire la cote la plus élevée qui soit.

Dans son dernier rapport, Moody's déclare que la cote triple A d'Ottawa est étayée par un faible fardeau d'endettement, une bonne rigueur financière et un engagement sérieux à l'égard de la planification financière à long terme.

C'est donc avec confiance que nous débattons des chiffres définitifs du budget, car notre économie locale demeure très forte.

Le taux de chômage est à son niveau le plus bas depuis trois ans.

Quelque vingt-cinq mille nouveaux emplois ont été créés l'année dernière, ce qui représente la plus forte croissance de l'emploi depuis près de cinq ans de croissance économique plus élevée qu'à la normale.

Cette croissance se poursuivra probablement avec la reprise qui s'est déjà installée dans notre secteur de la haute technologie.

Aussi importants que sont les projets d'infrastructures pour le mieux-être de la communauté, il reste quand même qu'une ville dynamique et vibrante doit aussi se soucier des autres aspects de la vie de ses concitoyens.

Dans cet ordre d'idée, je ne peux passer sous silence une question qui est particulièrement importante pour la communauté francophone d'ici. Je veux parler des services bilingues dispensés par la Ville d'Ottawa.

Ma position sur ce sujet est très claire : j'appuie sans réserve la décision du Conseil qui a approuvé en deux mille un une politique dont le but est de fournir à la population francophone de notre ville les services en français auxquels elle a droit.

J'appuie également la demande que le Conseil a présentée au gouvernement provincial visant à modifier la loi créant la Ville d'Ottawa pour entériner la politique linguistique de la ville. .

Je suis très heureux de constater que le gouvernement provincial a donné suite à la requête du Conseil et a déposé le mois dernier un projet de loi qui oblige la Ville d'Ottawa à fournir des services en français et en anglais à ses résidents.

J'ai bon espoir de voir ce projet de loi passer la troisième lecture dans un avenir rapproché enchâssant ainsi la politique actuelle de la Ville d'Ottawa.

Ceci représente une initiative historique sans précédent dans les annales de l'Ontario, car c'est la première fois qu'une municipalité ontarienne a l'obligation d'avoir une politique de bilinguisme.

Une réalité incontournable dans la Région de la capitale nationale est le fait que tous les résidents de notre région, qu'ils soient de Gatineau ou d'Ottawa, vivent dans une même communauté organique.

Nous devons aussi reconnaître que les citoyens des deux côtés de la rivière des Outaouais sont choqués de se retrouver dans la Région de la capitale nationale avec tous ses avantages et bénéfiques, y compris le grand rôle que joue le gouvernement fédéral dans la vie quotidienne de chacun d'entre nous.

Il est donc important de refléter non seulement nos caractéristiques locales mais de projeter également une vision nationale dans nos actions et nos politiques.

C'est aussi un des buts du comité tripartite composé du Maire Yves Ducharme, du Président Marcel Beaudry de la CCN et de moi-même.

En plus de la collaboration qui existe entre nos fonctionnaires respectifs, nous avons réussi entre nous trois à établir une atmosphère d'amitié et de respect mutuel qui nous permet de travailler ensemble sur un grand nombre de dossiers qui intéressent nos deux Villes sur le plan local et aussi la CCN au niveau national à titre d'organisme fédéral.

Il y a deux facteurs importants qui ont complètement changé le visage d'Ottawa depuis une bonne quinzaine d'années.

Le premier c'est l'expansion phénoménale du secteur de la haute technologie qui a transformé Ottawa d'une ville administrative et relativement tranquille à une communauté vibrante, multiculturelle et bilingue.

Le deuxième grand changement c'est que nous avons maintenant une seule grande ville avec une population dépassant huit cent mille personnes, c'est à dire l'équivalent de la population du Nouveau-Brunswick.

C'est dans ce contexte que nous avons développé les grandes lignes directrices qui vont guider l'évolution d'Ottawa au cours des prochaines décennies.

Ma vision d'Ottawa est celle d'une ville où les gens ont un sens d'appartenance et où ils veulent y demeurer ou y venir parce que c'est un endroit de choix possédant une bonne qualité de vie.

Cela implique une ville avec un taux de croissance économique raisonnable, une vie culturelle et sociale dynamique, une ville sécuritaire où les différentes communautés travaillent ensemble de façon harmonieuse pour le bien de tous, une ville écologiquement saine, une ville où le rural et l'urbain se complètent et s'enrichissent mutuellement.

Somme toute, une capitale du Canada qui reflèterait bien les valeurs et le caractère de notre pays tant sur la scène nationale qu'internationale. Une ville qui respecterait aussi le patrimoine dont nous avons hérité depuis la fondation de Bytown en mille huit cent vingt-sept, et sa transformation en ville en mille huit cent cinquante cinq.

J'ai commencé ce discours en faisant un retour historique à l'époque du tout premier conseil municipal d'Ottawa, il y a cent cinquante ans, et en abordant certains des défis que ce conseil a dû relever.

Aujourd'hui, notre Conseil est appelé à relever le même défi : nous travaillons à bâtir une ville... une capitale de classe mondiale.

Nous nous sommes donné des bases solides au cours des quatre dernières années... mais il nous reste encore beaucoup à faire, collectivement, pour bâtir cette nouvelle Ville.

Merci.