

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0521

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 MAI 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE CONCERNANT L'APPLICATION DE LA *LOI 1 AUX CONTRATS DE FOURNITURE DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION ET DE SERVICES PROFESSIONNELS*

Attendu que la *Loi sur l'intégrité en matière de contrats publics* (LIMCP) a été sanctionnée le 7 décembre 2012;

Attendu que cette loi a notamment modifié la *Loi sur les contrats des organismes publics* (LCOP) en y ajoutant le Chapitre V.2 « Autorisation préalable à l'obtention d'un contrat public ou d'un sous-contrat public »;

Attendu qu'en vertu de l'article 21.17 dudit Chapitre V.2, une entreprise qui souhaite conclure avec un organisme public tout contrat comportant une dépense égale ou supérieure au montant déterminé par le gouvernement ou qui souhaite conclure tout sous-contrat rattaché directement ou indirectement à ce contrat et comportant aussi une dépense égale ou supérieure à ce montant doit obtenir une autorisation de l'Autorité des marchés financiers;

Attendu qu'en vertu de l'article 573.3.3.3 de la *Loi sur les cités et villes* (LCV), l'article 21.17 de la *Loi sur les contrats des organismes publics* s'applique compte tenu des adaptations nécessaires, à l'égard de tout contrat d'une municipalité qui comporte une dépense égale ou supérieure au montant déterminé par le gouvernement en vertu de l'article 21.17 de cette loi et qui concerne l'exécution de travaux ou la fourniture d'assurance, de matériel, de matériaux ou de services et que, pour l'application de ces articles, tout contrat ainsi visé est réputé être un contrat public, tout sous-contrat qui comporte une dépense égale ou supérieure au montant déterminé par le gouvernement en vertu de l'article 21.17 de cette loi et qui est rattaché directement ou indirectement à un tel contrat est réputé être un sous-contrat public et toute municipalité est réputée être un organisme public;

Attendu qu'en vertu du deuxième alinéa de l'article 87 de la LIMCP, le gouvernement peut, aux fins de l'application du premier alinéa de cet article, viser des contrats ou des sous-contrats ou des groupes de contrats ou de sous-contrats qu'ils soient ou non d'une même catégorie et même si ceux-ci comportent une dépense inférieure au montant déterminé en application de l'article 85 de cette loi ou de l'article 21.17 de la *Loi sur les contrats des organismes publics*;

Attendu qu'en vertu du Décret 1049-2013, adopté par le gouvernement du Québec le 23 octobre 2013, le chapitre V.2 de la LCIMP s'applique aux contrats de travaux de construction, de reconstruction, de démolition, de réparation ou de rénovation en matière de voirie, d'aqueduc ou d'égout de la Ville de Montréal qui comportent une dépense égale ou supérieure à 100 000 \$ et aux sous-contrats de même nature qui sont rattachés directement ou indirectement à ces contrats et qui comportent une dépense égale ou supérieure à 25 000 \$;

Attendu que les contrats de fourniture des matériaux de construction et des services professionnels ont indéniablement un impact important sur le coût et la qualité des travaux effectués;

Attendu qu'il est incohérent qu'une entreprise jugée inapte à effectuer des travaux de construction pour un organisme municipal soit jugée apte à fournir des services professionnels pour des travaux de construction ou à fournir certains matériaux de construction utilisés lors de leur réalisation;

Il est proposé par M. Richard Bergeron

appuyé par M. Marc-André Gadoury
M. Denis Coderre
M. Lionel Perez

que le conseil municipal demande au gouvernement du Québec d'amender le décret 1049-2013 afin qu'il s'applique aux contrats de services professionnels pour tous travaux de construction, de reconstruction, de démolition, de réparation ou de rénovation en matière de voirie, d'aqueduc ou d'égout de la Ville de Montréal ainsi qu'aux contrats d'approvisionnement en enrobés bitumineux octroyés par la Ville de Montréal et comportant une dépense égale ou supérieure à 100 000 \$ ainsi qu'aux sous-contrats de même nature qui sont rattachés directement ou indirectement à ces contrats et qui comportent une dépense égale ou supérieure à 25 000 \$.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.01

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0522

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 MAI 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR LA MISE EN PLACE DE « CYCLOVIA » À MONTRÉAL LE DIMANCHE

Attendu que la Ville de Montréal a adopté, en 2008, un Plan de transport dont deux des objectifs principaux sont d'améliorer la qualité de l'environnement et de favoriser les déplacements actifs;

Attendu que la Ville de Montréal a fait le pari de devenir, au cours des années à venir, la ville cyclable par excellence, un modèle d'inspiration par la mise en place de mesures audacieuses et à l'avant-garde;

Attendu que la Ville de Montréal étudie déjà la possibilité d'aménager d'une façon permanente des vélo-rues sur son territoire en 2015;

Attendu que l'une des initiatives de transition les plus intéressantes avant l'implantation de vélo-rues est la mise en place de « Cyclovia ». La Ville de Bogota ferme le dimanche, depuis 1976, des rues de 7 h du matin à 14 h pour les dédier aux cyclistes, aux piétons et aux coureurs;

Attendu que des dizaines de villes à travers le monde ont repris le concept de « Cyclovia » dont les villes canadiennes d'Halifax, de Winnipeg, de Vancouver, de Calgary, d'Hamilton et d'Ottawa;

Attendu que la Ville de Montréal a adopté un cadre d'intervention global en matière d'activités sportives, « Montréal physiquement active », et a adhéré aux principes directeurs de la Charte de Toronto pour l'activité physique afin d'implanter durablement les conditions favorisant un mode actif pour tous;

Il est proposé par M. Peter McQueen

appuyé par Mme Laurence Lavigne Lalonde
M. Aref Salem
M. Dimitrios (Jim) Beis

que le conseil municipal mandate le Service de la diversité sociale et des sports de la Ville de Montréal, en collaboration avec la Direction des transports, d'identifier un itinéraire pour implanter un projet-pilote de « Cyclovia » à Montréal

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0523

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 MAI 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR UN ANNEAU DE PATINAGE 4 SAISONS À MONTRÉAL

Attendu le nombre significatif de mémoires en faveur de l'activité physique qui ont été présentés dans le cadre de la consultation publique Montréal physiquement active (oct. 2012 à janv. 2013);

Attendu les mémoires présentés par le Comité de vigilance citoyenne Saint-Paul-Émard et l'Association régionale de patinage de vitesse de Montréal faisant la promotion du projet proposé;

Attendu qu'une pétition de près de 1 500 signatures a été déposée le 16 décembre 2013 au conseil municipal;

Attendu que le Comité pour un anneau longue piste 4 saisons au parc Angrignon a présenté le projet lors d'une rencontre avec : M. Réal Ménard, élu responsable du développement durable, de l'environnement, des grands parcs et des espaces verts au comité exécutif, M. Benoit Dorais, maire de l'arrondissement Le Sud-Ouest et M. Mario Masson, chef de section de la Direction des grands parcs et du verdissement qui s'est tenue le 27 janvier 2014 et que le projet a suscité de l'engouement;

Attendu que le projet jouit d'un solide appui de la population du Sud-Ouest et au-delà (citoyens de tous âges, fédérations et associations sportives pour le patin de vitesse, à roues alignées et autres, commissions scolaires, élus des instances fédérale, provinciale et municipale);

Attendu que le projet contribuerait grandement à la revitalisation du parc Angrignon et ainsi, à la valorisation et à la promotion de l'arrondissement du Sud-Ouest, et donc, à la rétention des familles sur l'île de Montréal;

Attendu le manque d'infrastructures sportives dans l'arrondissement du Sud-Ouest;

Attendu que le site proposé est le troisième parc en importance sur l'île de Montréal et qu'il a déjà été ciblé pour des investissements visant sa relance;

Attendu que le site proposé est situé à proximité d'une station de métro et offrirait ainsi un accès privilégié pour plusieurs clientèles;

Attendu que les adeptes pourraient pratiquer le patin sur glace pendant plusieurs mois continus (novembre à début avril - période optimale en relation avec les coûts d'opération) ainsi que le patin à roues alignées et le vélo le reste de l'année (infrastructure de béton);

Attendu que le projet s'adresse à une vaste gamme de clientèles telles : scolaire, grand public (enfants, adultes, aînés, nouveaux arrivants), écoles de patinage, groupes « fitness », patineurs de vitesse, etc.;

Attendu que le projet favoriserait la participation à une activité physique saine, populaire, accessible à toute catégorie d'âge et à tout milieu socio-économique;

Attendu qu'en son centre, l'anneau de 400 mètres peut aussi offrir un large éventail d'activités, telles : cours d'éducation physique, défi « cubes énergie » (Grand Défi Pierre Lavoie), entraînement cardiovasculaire (vs. patinoire régulière), compétitions, défis sportifs caritatifs, marathons sur glace, pentathlon des neiges, sentiers glacés, hockey, soccer, football, escalade, spectacles, etc.;

Attendu que le site proposé possède déjà des infrastructures (bâtiments) qui pourraient potentiellement servir de pavillon d'accueil, tant pour les utilisateurs de l'anneau que pour les adeptes des autres sports pouvant être pratiqués dans le parc Angrignon (location de patins (courtes lames, longues lames, à roues alignées)), raquettes, skis de fond, vélos, vestiaires, aires de repos, toilettes et services de restauration), etc.;

Attendu qu'un anneau de 400 mètres permet de l'entraînement et des compétitions de patinage de vitesse longue piste à plusieurs niveaux (régional, national et international);

Attendu que près de 80 % de la relève québécoise en patinage de vitesse se trouve dans le sud du Québec et de l'Ontario;

Attendu que le projet positionnerait Montréal comme chef de file dans la pratique de patinage de vitesse longue piste (avec Québec, Calgary et Halifax);

Attendu que la décision de la Ville de Halifax de pérenniser l'anneau longue piste réfrigéré installé de façon temporaire pour les Jeux du Canada en 2011 a suscité l'intérêt du milieu des affaires et engendré des partenariats fructueux avec le secteur privé (Emera a investi 500 000 \$ et Molson, 400 000 \$);

Il est proposé par M. Peter McQueen

appuyé par Mme Laurence Lavigne Lalonde
M. Dimitrios (Jim) Beis
M. Francesco Miele

que le conseil municipal demande au comité exécutif de mandater la Direction générale pour effectuer une étude de faisabilité pour évaluer : la pertinence du projet en regard de l'ensemble des équipements sportifs et de leur besoin de mise aux normes; les probabilités d'accueillir des événements sportifs de haut niveau en patinage de vitesse longue piste compte tenu de la construction prochaine d'un tel équipement à Québec; les endroits les plus propices à son implantation dans le but de maximiser son utilisation par les Montréalais et Montréalaises en donnant priorité au projet citoyen de l'arrondissement du Sud-Ouest; la possibilité de recevoir des subventions des gouvernements et d'autres sources de financement; les coûts de réalisation, d'entretien et d'animation.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.03

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0524

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 MAI 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR PERMETTRE LE FINANCEMENT PAR RÈGLEMENT D'EMPRUNT DES ARBRES PLANTÉS SUR LE DOMAINE PUBLIC

Attendu que la Ville de Montréal accuse déjà un retard dans le Plan d'action canopée lequel prévoit la plantation de 300 000 arbres sur 10 ans;

Attendu que l'agrile du frêne représente une menace réelle pour la forêt urbaine de Montréal, laquelle comprend plus de 200 000 frênes sur le domaine public, incluant plus de 50 000 sur rue;

Attendu que les arbres sur rue apportent une contribution directe à la valeur foncière du parc immobilier et que la taxe foncière représente près des trois quarts des sources de revenus de la Ville de Montréal;

Attendu que les arbres sur rue ont également un impact direct sur les îlots de chaleur, la température ambiante en ville, les dépenses des ménages en climatisation, la qualité de l'air et la santé publique;

Attendu que les règles comptables rendent présentement impossible la capitalisation des dépenses d'un projet relié exclusivement aux arbres;

Attendu que les arbres et la forêt urbaine constituent une infrastructure qui, contrairement aux autres infrastructures, voit sa valeur augmenter au fil des années;

Attendu que la Commission sur les finances et l'administration, dans son rapport 2014, a déposé une recommandation unanime à cet effet;

Il est proposé par M. Guillaume Lavoie

appuyé par M. Sylvain Ouellet
M. Pierre Desrochers
M. Réal Ménard
M. Alan DeSousa
Mme Chantal Rouleau

que le conseil municipal puisse à l'avenir financer par règlement d'emprunt, à même le fonds général, son plan de plantation de nouveaux arbres plantés sur le domaine public et ce, sans égard à la nature capitalisable ou non des dépenses qu'il intègre.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0525

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 MAI 2014

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR EFFECTUER UN BILAN DES MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT P-6

Attendu qu'il y a maintenant deux ans, le conseil municipal de Montréal adoptait les modifications au *Règlement sur la prévention des troubles de la paix, de la sécurité publique, et de l'ordre public, et sur l'utilisation du domaine public*, R.R.V.M., chapitre P-6;

Attendu que les modifications au *Règlement P-6* ont été adoptées en pleine période de crise sociale lors de la grève étudiante au printemps 2012;

Attendu que, depuis l'adoption des modifications au *Règlement P-6*, le SPVM a procédé à des centaines d'arrestations en vertu des nouvelles dispositions sur le dévoilement de l'itinéraire et le port du masque;

Attendu qu'il est sain pour les administrations publiques d'évaluer périodiquement les modifications réglementaires et les politiques publiques, tout particulièrement lorsqu'elles ont un impact sur les droits et libertés de la personne;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par Mme Valérie Plante

que la Ville de Montréal fasse le bilan de l'application des modifications du *Règlement P-6* au cours des deux dernières années;

Adopté à l'unanimité.

65.05

Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 26 mai 2014
Séance tenue le 27 mai 2014

Résolution: CM14 0527

Motion de la deuxième opposition demandant de rendre disponibles les informations quant au convoi par rail de matières dangereuses

Avant présentation, le conseiller Benoit Dorais dépose une version amendée de l'article 65.08 qui se lit comme suit :

Attendu que le conseil de Ville de Toronto, à son assemblée du 2 avril 2014, a adopté une motion intitulée « Protéger nos quartiers: la sécurité, la responsabilité et la transparence sur les rails de Toronto »;

Attendu qu'il est dans l'intérêt de la Ville de Montréal d'adopter une motion semblable exhortant le gouvernement du Canada d'exiger que les opérateurs ferroviaires informent les municipalités de la nature, du volume et de la fréquence des matières dangereuses qui traversent leur territoire;

Attendu que la Fédération canadienne des municipalités a mené des discussions avec le gouvernement du Canada, le Canadien National et le Canadien Pacifique, qui ont permis la diffusion de certaines informations concernant les matières dangereuses aux services d'urgence municipaux et régionaux, mais que ces informations ne sont pas rendues publiques;

Attendu que la Coalition municipale transfrontalière pour la sécurité ferroviaire, mise sur pied par l'Union des municipalités du Québec, demande que les municipalités traversées par des convois ferroviaires aient accès en temps réel aux informations sur les contenus des convois;

Attendu l'annonce par la ministre des Transports, Mme Lisa Raitt, de la création d'un groupe de travail composé notamment de représentants des municipalités et des compagnies ferroviaires;

Attendu que Transports Canada a donné l'ordre de retirer ou de moderniser les wagons-citernes DOT-111 au cours des trois prochaines années;

Attendu qu'après la tragédie de Lac-Mégantic, les citoyens sont davantage inquiets du transport de matières dangereuses par convois ferroviaires et réclament que les informations soient accessibles au public;

Attendu la motion adoptée à l'unanimité par le conseil municipal le 26 août 2013, demandant au gouvernement fédéral d'exiger des transporteurs ferroviaires qu'ils communiquent au Centre de sécurité civile les matières dangereuses contenues dans les convois ferroviaires qui traversent son territoire, les voies utilisées et la fréquence des convois;

Attendu que le réseau ferroviaire traverse la ville et l'agglomération de Montréal à de nombreux endroits, dont plusieurs sont densément peuplés et que la sécurité des infrastructures de rails ou la vitesse du train a conduit à deux déraillements depuis quatre ans, seulement dans l'arrondissement du Sud-Ouest;

Il est proposé par M. Benoit Dorais

appuyé par M. Marvin Rotrand
M. Claude Dauphin

Et résolu :

que le conseil municipal demande au gouvernement du Canada :

- 1 - d'exiger des transporteurs ferroviaires qu'ils avisent les municipalités de la nature, du volume et de la fréquence des matières dangereuses qui traversent leur territoire, qu'ils les avisent immédiatement de tout changement substantiel dans les expéditions de matières dangereuses aux fins de la planification d'urgence, qu'ils partagent avec elles les renseignements en temps réel aux fins des interventions d'urgence, et les informent également des tronçons exacts de voies ferrées qui sont utilisées pour ce transport;
- 2 - de lancer un processus d'information auprès du public sur la nature des matières transportées et les mesures mises en place pour assurer la sécurité, ainsi que de mettre en place un guichet unique pour le traitement des plaintes liées à la sécurité;
- 3 - de reconnaître les municipalités comme des partenaires de première ligne pour l'amélioration de la sécurité du transport ferroviaire.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

65.08
/pl

Denis CODERRE

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 2 juin 2014

Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 26 mai 2014
Séance tenue le 27 mai 2014

Résolution: CM14 0528

Motion de la deuxième opposition demandant un plan de conversion de la flotte de taxis vers des véhicules hybrides et/ou des véhicules écologiques

Avant sa présentation, le conseiller Marvin Rotrand dépose une nouvelle version de l'article 65.09 qui se lit comme suit :

Attendu que le conseil de Ville a adopté en 2008 le Plan de transport, qui priorise le transport collectif, et dans lequel l'utilisation du taxi est considérée comme une stratégie pour favoriser des modes de transport urbain durables;

Attendu que l'agglomération de Montréal a adopté l'objectif de réduire ses émissions de GES de 30% par rapport au seuil de 1990 d'ici 2020;

Attendu que le gouvernement du Québec a créé un programme qui offre un rabais allant jusqu'à 8 000\$ à l'achat ou à la location d'un véhicule tout électrique ou hybride rechargeable, y compris pour son utilisation comme taxi;

Attendu qu'une stratégie mise en place dans plusieurs grandes villes nord-américaines pour réduire les émissions de GES a été d'adopter un plan visant à convertir la flotte de taxis vers des véhicules hybrides ou écologiques;

Attendu que la Ville de Montréal est significativement en retard par rapport aux autres grandes villes nord-américaines dans la conversion de sa flotte de taxis vers des véhicules hybrides;

Attendu qu'à Toronto, dès le 1^{er} juin 2014, tous les taxis seront convertis pour des véhicules hybrides ou alimentés par des carburants de remplacement à la date de changement du véhicule, et que la liste des véhicules approuvés n'inclura que des véhicules hybrides ou à carburants de remplacement;

Attendu que Vancouver est devenue la première ville nord-américaine à mettre en service un taxi hybride, en 2000, et que la majeure partie des taxis en utilisation dans cette ville sont hybrides;

Attendu que de 50 à 60 % des 13 687 taxis de New York sont des véhicules hybrides ou écoénergétiques et que la Ville planifie à long terme de convertir l'entièreté de la flotte;

Attendu que la Ville de Chicago dispose de 6 700 taxis, desquels 40 % sont considérés verts, incluant des hybrides et des véhicules fonctionnant au gaz naturel; et attendu que le maire de Chicago, M. Rahm Emmanuel, a lancé l'initiative « *Sustainable Chicago 2015* » et a fixé comme objectif d'avoir 75 à 80 % de la flotte composée de voitures hybrides ou fonctionnant au gaz naturel d'ici 2016;

Attendu que la Ville de San Francisco, surnommée « *the greenest taxi city in America* », a déjà atteint ses objectifs de réduire ses émissions de GES de 20 %, et que depuis 2008, les taxis ont consommé annuellement 11 millions de litres d'essence en moins, et ont réduit de 35 000 tonnes métriques leurs émissions de GES en se convertissant aux taxis hybrides;

Attendu que Montréal compte 4 431 taxis, et que cette industrie est régie par une réglementation qui favorise l'atteinte des objectifs de la Ville;

Attendu le mandat donné par le comité exécutif à la société paramunicipale du taxi en octobre 2011 de réviser le programme existant au Règlement sur le transport par taxi (RCG 10-009), afin que l'agglomération de Montréal se dote d'ici 2020 d'un nouveau programme obligatoire de véhicules taxis écologiques (CM11 0785);

Attendu que la Stratégie d'électrification des transports 2013-2017, présentée par le gouvernement du Québec en novembre 2013, prévoit un projet de démonstration de taxis électriques permettant l'implantation, à la grandeur du Québec, de 325 véhicules électriques dont 200 véhicules hybrides rechargeables, et comprenant des incitatifs financiers ainsi que la mise en place d'une infrastructure de recharge exclusivement dédiée aux taxis;

Attendu que dans le cadre de la Stratégie d'électrification des transports le Bureau du taxi a un projet-pilote pour aller de l'avant avec 50 taxis électriques pour Montréal et que le Bureau appuie le projet conjoint du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi et de l'Association des limousines du Québec;

Attendu qu'une Commission permanente sur le transport et les travaux publics a été mandatée pour tenir une consultation publique sur la sécurité des chauffeurs et le développement de l'industrie du taxi, et que les recommandations de la commission permettront d'alimenter la future Politique sur l'Industrie du transport par taxi;

Il est proposé par M. Marvin Rotrand

appuyé par M. Benoit Dorais
M. Aref Salem
Mme Manon Barbe
M. Craig Sauvé
Mme Justine McIntyre
M. Jeremy Searle

Et résolu :

que le conseil de Ville :

- 1- affirme son désir que la flotte de taxis montréalais comprenne une majorité de voitures hybrides et/ou écologiques afin de promouvoir l'image « verte » de la Ville et de l'industrie du taxi;
- 2- demande au comité exécutif de mandater le Bureau du taxi d'inclure dans sa future Politique, un plan qui décrira comment la conversion de la flotte de taxis vers des véhicules hybrides et/ou écologiques s'effectuera;
- 3- demande au comité exécutif de mandater le Bureau du taxi, en collaboration avec la Direction des transports et la Direction de l'environnement, d'examiner l'évolution du marché des véhicules électriques et écologiques.

Un débat s'engage.

Le conseiller Marvin Rotrand dépose des documents des Villes de New York, San Francisco et Los Angeles sur la Stratégie d'électrification ou hybridation des véhicules.

Adopté à l'unanimité.

65.09
/cb

Denis CODERRE

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe

(certifié conforme)

Colette FRASER
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 30 mai 2014

CODIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA RÉOLUTION CM14 0529

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 26 MAI 2014

MOTION DE LA TROISIÈME OPPOSITION POUR VALORISER ET RENDRE ACCESSIBLES LES DONNÉES PUBLIQUES ET OUVERTES DÉTENUES PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

Attendu qu'il est fondamental de restaurer la confiance des Montréalaises et des Montréalais envers l'administration municipale;

Attendu qu'il est une priorité pour les Montréalaises et les Montréalais que la Ville empêche les pratiques de corruption, de collusion et de favoritisme;

Attendu qu'obtenir l'information sur les pratiques de l'administration est complexe et que le fardeau en revient aux Montréalaises et aux Montréalais;

Attendu que la Ville doit porter la responsabilité du fardeau de rendre public toute l'information qu'elle détient;

Attendu que la transparence de la Ville de Montréal est l'ultime façon de restaurer la confiance des Montréalais envers l'administration municipale;

Attendu que l'administration actuelle a affirmé sa volonté de mettre sur pied des mesures propres à une ville intelligente;

Attendu que le poste de directeur de l'Information numérique a été créé par l'administration actuelle;

Il est proposé par Mme Justine McIntyre

appuyé par M. Steve Shanahan
M. Harout Chitilian
M. Denis Coderre

que ce soit une priorité pour le directeur ou la directrice de l'Information numérique de valoriser et rendre facilement accessible l'ensemble des données publiques et ouvertes de la Ville de Montréal, incluant les contrats et les coûts de gestion, tel qu'énoncé dans l'axe 1 des principes fondateurs du Bureau de la Ville Intelligente et Numérique

Adopté à l'unanimité.