



Rapport de l'inspecteur général de la Ville de Montréal concernant le processus d'octroi de contrats dans le cadre de la course de Formule E

*(57.1.23 Charte de la Ville de Montréal, métropole du
Québec)*

28 mai 2018

Bureau de l'inspecteur général
1550, rue Metcalfe, bureau 1200
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 280-2800

BIG@bigmtl.ca

www.bigmtl.ca

Montréal 



EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce rapport vise le processus suivi par la Ville pour l'octroi de contrat ainsi que le respect des règles contractuelles dans la tenue de l'événement de la Formule Électrique à Montréal, les 29 et 30 juillet 2017.

La Ville de Montréal a décidé de tenir une course de formule électrique (FE) dans le cadre de son 375^e anniversaire. Pour ce faire, une série de rencontres réunissant le maire de Montréal, d'autres employés de la Ville, un représentant d'Evenko, des représentants de Formule E Opérations et de la FIA ont eu lieu afin de finaliser le projet d'amener une course de formule électrique dans les rues de Montréal. Le tout débute en mars 2015 lors d'une course se tenant à Miami alors que le maire, accompagné de sa conseillère principale et du président de Tourisme Montréal, assiste à la course de Formule E et y rencontre les représentants de FEO pour entamer des discussions.

À son retour de Miami, le maire demande au directeur général adjoint à l'arrondissement de Ville-Marie d'examiner la possibilité de faire une piste pour la course de Formule E avec pour échéance 2016, laquelle sera repoussée à l'été 2017.

Vu la nature de la course, certaines exigences particulières ont fait en sorte que l'événement ne pouvait pas se tenir au circuit Gilles Villeneuve, ainsi le centre-ville a été choisi comme emplacement. La course sera officiellement annoncée par le maire le 26 mai 2015 lors d'un point de presse.

Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Ville de Montréal a ensuite dû lancer plusieurs appels d'offres :

-appel d'offres VMP-16-023 pour le resurfaçage des routes lancé le 22 juin 2016, dont le contrat a été octroyé pour 4,4 millions de dollars;

-appel d'offres VMP-16-029 pour l'acquisition de murets de béton et d'éléments de protection lancé le 17 octobre 2016, dont le contrat a été octroyé pour 7,5 millions de dollars;

-appel d'offres VMP-16-030 pour le montage/démontage de la piste lancé le 9 octobre 2016, dont le contrat, d'une durée de 3 ans avec option de renouvellement pour 3 ans supplémentaires, a été octroyé au montant de 8,9 millions de dollars.

D'ailleurs l'inspecteur général a eu à se pencher sur certains de ces contrats. Dès l'été 2016, une dénonciation au bureau de l'inspecteur général a été portée concernant l'appel d'offres VMP-16-023 et une autre dénonciation survenue à l'automne 2016 portant sur l'appel d'offres VMP-16-029. Après analyses et demandes de certaines précisions auprès des instances devant octroyer lesdits contrats, le processus a pu se poursuivre, car le tout était conforme aux règles contractuelles.

Quant à la promotion ainsi que l'organisation de l'événement, on verra dans le présent rapport que la Ville disposait de plusieurs options allant de la conclusion d'un contrat avec un promoteur privé à la création d'un OBNL. C'est à ce niveau que l'inspecteur général



intervient dans ce rapport. L'inspecteur général est d'avis que la Ville n'a pas respecté le cadre législatif dans l'octroi du contrat de promotion et organisation de l'événement. Qui plus est, l'enquête démontre que le maire a personnellement contacté un promoteur privé, en l'occurrence Evenko, pour que ce dernier fasse partie du projet Formule E à Montréal et qu'il l'aide à en faire un grand succès.

Evenko participe aux rencontres avec la Ville de Montréal et FEO dès septembre 2015 pour la tenue de l'événement. Evenko signera même une entente de confidentialité requise par FEO dont l'inspecteur général a reçu copie.

Dès le départ, Evenko n'est pas certain que la Formule E rapporte des profits et est conscient que le concept sera difficile à vendre. Plusieurs analyses financières sont donc effectuées par Evenko et il en résulte que peu importe le scénario retenu, la Formule E sera largement déficitaire. Les chiffres avancés varient entre 11 millions et 20 millions de dollars de déficit pour chacune des 3 années. Ces analyses financières sont transmises à la conseillère principale du maire afin que le cabinet soit informé du risque associé à la tenue de la course. Evenko prend alors la décision de ne pas agir comme promoteur de l'événement.

Le maire et son cabinet sont toutefois confiants de l'octroi de subventions des gouvernements provincial et fédéral et insistent pour maintenir Evenko dans le projet. Puisque légalement, de telles subventions ne peuvent être accordées qu'à un OBNL, le cabinet décide d'en créer un afin de faciliter le financement, et ce, avant même d'avoir quelconques confirmations du financement de la part des différents paliers de gouvernement.

À cet effet, le Service des affaires juridiques de la Ville a formulé, à de nombreuses reprises, des mises en garde au bureau du maire. Affirmant que si un OBNL était créé, celui-ci devait être indépendant de la Ville, avoir une mission plus large que la tenue de courses de Formule E et ne devait pas servir de simple courroie de transmission entre la Ville de Montréal et le promoteur ciblé. Aussi, la Ville ne pouvait se servir de l'OBNL pour faire transférer des subventions vers l'entreprise privée.

« Montréal, c'est électrique » (MCE) est l'OBNL qui est constitué le 14 octobre 2016, immatriculé auprès du registre des entreprises le 21 octobre 2016, avec pour mission de promouvoir les transports électriques et d'organiser la course de Formule E à Montréal. L'enquête révèle que toutes les activités de MCE se sont articulées autour de la Formule E et il appert que n'eut été de la course, MCE n'aurait vraisemblablement jamais été créé.

Le 21 octobre 2016, le maire tient une conférence de presse lors de laquelle il annonce que la Formule E se déroulera en circuit urbain. Ni le directeur général ni le président du conseil d'administration de MCE n'ont participé aux négociations du contrat les liant à FEO. Fait à noter, le président du conseil d'administration de MCE a été nommé en septembre 2016, alors que le directeur général a été embauché le 16 octobre 2016.

Malgré les avis d'un membre du Service des affaires juridiques de la Ville, le cabinet du maire n'a pas alloué l'indépendance requise à l'OBNL qu'elle venait de créer. L'enquête démontre tout le contraire en ce sens que le cabinet du maire a gardé un contrôle sur les



décisions de MCE, incluant la sélection de son directeur général et des membres du conseil d'Administration.

Le cabinet du maire s'est même occupé de préparer des lettres pour les demandes de subventions aux autres paliers gouvernementaux. Pour le reste des opérations quotidiennes, toutes les tâches inhérentes au rôle de promoteur seront réalisées par Evenko.

Un autre contrat important négocié en grande partie par le cabinet du maire et non par MCE est celui impliquant Evenko à titre de fournisseur du promoteur local responsable de l'organisation de l'événement avec MCE. Essentiellement, le contrat prévoit qu'Evenko sera chargé de la totalité des responsabilités ayant trait au volet gestion et organisation de la course.

Evenko vend donc les billets, gère les commandites, s'occupe de la programmation et de la production de tous les événements entourant la course, de la mise en marché, du marketing, de la promotion ainsi que des communications. En plus, Evenko est responsable de la commercialisation, des ventes, de la souscription aux polices d'assurance, de l'obtention des licences et permis ainsi que toute autre autorisation requise pour la tenue de l'événement.

Tous les frais de gestion sont facturés à MCE. Le contrat prévoit un montant de 2 millions de dollars en frais de gestion, un boni de 500 000\$, un pourcentage de 20% sur les commandites. À ces frais est aussi ajouté la refacturation du salaire de 3 employés embauchés spécifiquement par Evenko pour la Formule E.

Tel que déclaré par Evenko : « MCE n'était qu'une organisation d'un employé qui avait besoin d'une machine pour faire la promotion ».

MCE a cessé ses activités le 5 février 2018.



Table des matières

1. Portée et étendue des travaux	1
1.1. Précisions.....	1
1.2. Mise en garde.....	1
1.3. Standard de preuve applicable	1
2. Remarques préliminaires.....	1
2.1. Avis aux personnes intéressées	1
2.2. Lexique utilisé.....	2
3. Portée de l'enquête	3
4. Faits révélés lors de l'enquête	4
4.1. Contexte entourant l'arrivée de la course de Formule électrique à Montréal.....	4
4.2. Modèle d'affaires choisi par FEO pour la course de Montréal	6
5. Le cadre légal en matière d'octroi de contrat.....	7
6. Analyse	8
6.1. Scénario 1 : Qu'un promoteur local approche la Ville de Montréal avec le projet d'organiser la FE et que la Ville de Montréal subventionne l'OBNL créé par le promoteur.....	8
6.1.1. Choix initial du maire de Montréal pour le promoteur local de la course .	9
6.2. Scénario 2 : Que la Ville finance l'événement et entre en relation contractuelle via appels d'offres pour la création de l'événement.	13
6.3. Scénario 3 : Que la Ville accorde un contrat à un OBNL ou une subvention à un OBNL pour la création de l'événement.	14
6.3.1. Le contrôle de MCE par le cabinet du maire.....	14
6.3.2. MCE est une courroie de transmission entre la Ville de Montréal et Evenko ...	20
6.3.3. Le contrat de promoteur entre MCE et FEO	27
6.3.4. Le contrat entre MCE et Evenko.....	29
7. Conclusion et intervention de l'inspecteur général.....	33
7.1. Conclusions de l'inspecteur général	33
7.2. Intervention de l'inspecteur général	36

1. Portée et étendue des travaux

1.1. Précisions

En vertu de l'article 57.1.8 de la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec* (R.L.R.Q. c. C-11.4) (ci-après : *Charte de la Ville de Montréal*), l'inspecteur général a pour mandat de surveiller les processus de passation des contrats et leur exécution par la Ville de Montréal ou une personne morale qui lui est liée.

L'inspecteur général a décidé de se prévaloir de l'article 57.1.23 al. 2 de la *Charte de la Ville de Montréal*, lequel lui confère le pouvoir d'adresser, en tout temps, au conseil municipal de la Ville de Montréal, tout rapport faisant état de constats et de recommandations méritant d'être portés à son attention.

1.2. Mise en garde

Le Bureau de l'inspecteur général et le Bureau de la vérificatrice générale de la Ville de Montréal ont entrepris séparément des travaux portant sur l'Événement Formule E. Afin d'éviter un chevauchement des rôles et des tâches, les deux bureaux ont partagé leurs objectifs et précisé dans le cadre de ce mandat leurs champs de compétences respectifs.

L'inspecteur général n'effectue aucune enquête criminelle. Il procède à des enquêtes de nature administrative. À chaque fois qu'il sera fait référence au terme « enquête » dans le présent rapport, celui-ci signifiera une enquête de nature administrative et en aucun cas il ne devra être interprété comme évoquant une enquête criminelle.

1.3. Standard de preuve applicable

L'inspecteur général se donne comme obligation de livrer des rapports de qualité qui sont opportuns, objectifs, exacts et présentés de façon à s'assurer que les personnes et organismes relevant de sa compétence sont en mesure d'agir suivant l'information transmise.

Par conséquent, au soutien de ses avis, rapports et recommandations, l'inspecteur général s'impose comme fardeau la norme civile de la prépondérance de la preuve¹.

2. Remarques préliminaires

2.1. Avis aux personnes intéressées

L'inspecteur général a mené une enquête visant l'octroi de contrats ainsi que le respect des règles contractuelles dans le contexte de l'événement de la course de la Formule électrique à Montréal.

¹ Si la preuve permet de dire que l'existence d'un fait est plus probable que son inexistence, nous sommes en présence d'une preuve prépondérante (voir l'article 2804 du *Code civil du Québec*).



Avant de rendre publics les résultats de son enquête, et ce, conformément à son devoir d'équité procédurale, l'inspecteur général a transmis à chacune des parties concernées un Avis aux personnes intéressées (ci-après : Avis).

Le 7 mars 2018, le maire de Montréal, sa conseillère principale, les dirigeants de l'organisme Montréal, c'est électrique, les représentants d'Evenko et ceux de Formula E Operations Limited ont chacun reçu un Avis indiquant les faits pertinents recueillis au cours de l'enquête afin qu'ils puissent prendre connaissance de ces faits, mais également formuler par écrit leurs commentaires et représentations au Bureau de l'inspecteur général.

Le même jour et dans la même optique, une version identique de l'Avis a été acheminée aux différentes unités d'affaires de la Ville de Montréal impliquées dans le dossier, soit la Direction générale de la Ville, la Direction générale de l'arrondissement de Ville-Marie et le Service des affaires juridiques de la Ville de Montréal.

Dans les jours qui ont suivi l'envoi des Avis, l'inspecteur général a reçu des réponses de ces personnes et des unités d'affaires de la Ville de Montréal. Les faits et arguments invoqués ont été considérés par l'inspecteur général et seront abordés dans le présent rapport.

2.2. Lexique utilisé

Afin d'éviter d'alourdir inutilement le texte, l'inspecteur général estime qu'il est opportun d'établir un lexique pour certains termes qui seront utilisés de façon récurrente dans le présent rapport.

D'emblée, l'inspecteur général souligne qu'à chaque fois qu'il fera référence à Denis Coderre, ce sera pour des gestes et actions posés à titre de maire de Montréal. De la même façon, toute référence au maire de Montréal et au cabinet du maire visera Denis Coderre et son cabinet, et aucune autre Administration. Également, chaque référence à Marie-Josée Reid sera pour des gestes posés à titre de conseillère principale du maire de Montréal. En conséquence, chaque référence à la conseillère principale du maire de Montréal visera Marie-Josée Reid seulement. Dans le cas d'Alain Dufort, bien qu'il cumule les fonctions de directeur général adjoint à l'arrondissement de Ville-Marie et concertation des arrondissements, ce sera à titre de directeur général adjoint à l'arrondissement de Ville-Marie qu'il sera visé dans le présent rapport.

Le tableau suivant présente la signification des abréviations qui seront utilisées tout au long du rapport.

Termes et abréviations utilisés	Signification
FE	Formule électrique
OBNL	Organisme à but non lucratif
MCE	Montréal, c'est électrique
FEO	Formula E Operation Limited
CA	conseil d'administration
DGA	Directeur général adjoint
S.A.J.	Service des affaires juridiques de la Ville de Montréal
DEP	Division des événements publics

3. Portée de l'enquête

L'inspecteur général s'est vu confier le mandat de surveiller les processus de passation des contrats par la Ville de Montréal de façon à s'assurer de l'intégrité des processus, mais également du respect des règles gouvernant l'adjudication des contrats publics.

Dans le cadre de l'événement de la Formule Électrique, l'inspecteur général a eu à se pencher sur l'octroi de contrats suite à des dénonciations concernant un contrat de voirie pour le resurfaçage des routes octroyé en juin 2016 (appel d'offres portant le numéro; VMP-16-023) et sur un contrat pour la fourniture des éléments de protection de la piste en septembre 2016 (murets munis de grille; appel d'offres portant le numéro VMP-16-029). Dans les deux situations, le bureau a fait une analyse des faits rapportés dans la dénonciation et a demandé des explications ou précisions auprès du chef de projet de l'unité d'affaires. La conclusion pour les deux dossiers a été que le processus d'octroi de contrat respectait les exigences des règles contractuelles et les contrats ont ainsi pu se poursuivre.

Les municipalités ont l'obligation légale de procéder par appel d'offres public pour les contrats dont la dépense dépasse 100 000 \$, alors que les OBNL bénéficient d'une exception à cet égard, sous réserve des nouvelles dispositions de la *Loi visant*



principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs (2017, chapitre 13)².

Dans ce cadre, l'inspecteur général s'est également intéressé à la création par la Ville de Montréal de l'OBNL « Montréal, c'est électrique ».

Après avoir pris connaissance de l'ensemble des éléments recueillis durant l'enquête, l'inspecteur général s'interroge sur le contexte entourant l'octroi du contrat entre MCE et son fournisseur de services Evenko. À ces fins, le Bureau de l'inspecteur général a rencontré 24 témoins et procédé à l'analyse de plus de 1200 documents.

Le cabinet du maire de Montréal justifiait la création d'un OBNL en soulevant qu'il existerait ainsi un « mur » entre la Ville de Montréal et l'organisme MCE. Ce faisant, le cabinet du maire ne serait pas en position d'administrer les affaires de MCE ou de choisir ses fournisseurs de services.

Au terme de l'enquête, l'inspecteur général est d'avis que ce mur n'a en pratique jamais existé, et conséquemment, que MCE s'avère être, en ce qui concerne le dossier de la FE, une extension de la Ville de Montréal.

Un observateur averti peut raisonnablement croire que MCE a été utilisé comme véhicule permettant au cabinet du maire d'octroyer directement, un contrat à Evenko et de se soustraire à son obligation de procéder par voie d'appel d'offres public.

4. Faits révélés lors de l'enquête

4.1. Contexte entourant l'arrivée de la course de Formule électrique à Montréal

C'est vers la fin de l'année 2013 que le projet de tenir une course de FE à Montréal commence à être discuté au sein du cabinet du maire. Pour le maire de Montréal, qui vient tout juste d'être élu à l'époque, ce projet s'inscrit dans une vision de développer l'électrification des transports à Montréal.

Lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, le maire explique qu'il s'agit d'une initiative de sa part en raison de l'incertitude entourant l'avenir du Grand Prix du Canada à Montréal. En effet, à l'époque, la conservation de la course de Formule 1 à Montréal était menacée notamment, faute d'ententes entre les paliers de gouvernement concernant le financement public de l'événement. Dans ce contexte, la course de FE était vue par le maire de Montréal comme étant une autre option en sport automobile.

² Certains organismes sont dorénavant assujettis aux dispositions de la *Loi sur les cités et villes* en matière de règles d'adjudication contractuelles des municipalités. C'est le cas des organismes qualifiés de mandataires ou d'agents d'une municipalité, de ceux dont le conseil d'administration est composé majoritairement de membres d'un conseil d'une municipalité ou nommés par une municipalité, des organismes dont le budget est adopté ou approuvé par une municipalité ou dont le financement est assuré, à plus de 50 %, par des fonds provenant d'une municipalité si leurs revenus annuels sont égaux ou supérieurs à un (1) million de dollars, et des organismes spécifiquement désignés par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

Le maire déclare également que dès 2014, il voulait explorer les possibilités en matière d'électrification des transports afin de positionner Montréal comme une ville de référence et un pôle d'innovation au niveau des transports électriques, dans un souci de diminuer l'empreinte écologique des déplacements urbains au niveau des gaz à effet de serre.

De son côté, la conseillère principale du maire précise que le maire voulait s'inscrire tôt dans le mouvement de la FE pour être en mesure de négocier de meilleurs termes contractuels.

Le Championnat de FE est détenu par la Fédération internationale de l'automobile (FIA). FIA a cédé tous les droits commerciaux et médiatiques nécessaires à la promotion, l'organisation, l'exploitation et la gestion du Championnat de FE à Formula E Holdings Ltd. (FEH), qui, à son tour, a cédé le tout à Formula E Operations Limited (FEO). FEO est ainsi le promoteur exclusif du Championnat de FE et peut, lui aussi, sous-traiter la promotion et l'organisation des courses à des tiers, identifiés aux contrats conclus par FEO comme étant le promoteur local de l'événement.

La conseillère principale du maire de Montréal affirme au Bureau de l'inspecteur général que dès l'automne 2014, des rencontres et discussions ont eu lieu avec les dirigeants de FEO et de la FIA visant à intéresser Montréal à tenir une course de FE. D'ailleurs, les dirigeants de FEO confirment qu'en août 2014, une rencontre a été organisée afin de présenter le Championnat de FE à la Ville de Montréal et vérifier si cette dernière souhaiterait devenir candidate pour tenir une course.

Dans le cadre de sa réflexion, le maire de Montréal a notamment assisté à la course de FE qui s'est déroulée à Miami en mars 2015. Accompagné de sa conseillère principale et du PDG de Tourisme Montréal, le maire s'est déplacé à Miami dans le cadre d'une mission économique et politique visant à tisser des liens pour le développement de Montréal. Il admet avoir profité de cette occasion pour assister à la course de FE et rencontrer des représentants de FEO et qu'il a alors débuté des discussions pour positionner Montréal comme destination de cette nouvelle forme de course.

Le sommaire décisionnel préparé pour ratifier les dépenses de déplacement du maire indique d'ailleurs que les discussions tenues visaient à entamer des négociations afin que Montréal intègre le circuit des courses de FE dès 2016³.

À son retour de Miami, le maire de Montréal a mandaté le directeur général adjoint à l'arrondissement de Ville-Marie afin d'examiner la possibilité de construire une piste pour la course de FE avec pour échéance 2016. Celui-ci souligne au Bureau de l'inspecteur général qu'il a réussi à convaincre le maire de repousser l'échéance à 2017, étant donné l'impossibilité de livrer une piste dans un si court délai. Parallèlement, le maire a confié la responsabilité de prendre en charge le projet de la course de FE à sa conseillère principale.

Lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, le maire soutient qu'il se voyait comme un facilitateur, un médiateur. Il dit que ce n'était pas à lui de régler les détails du

³ Sommaire décisionnel 1150843004.



projet et qu'il a mentionné à sa conseillère principale que tout devait être fait selon les règles.

Le 26 mai 2015, lors d'un point de presse, le maire a annoncé que Montréal accueillerait une course de FE et qu'il était en négociation directe avec FEO. Le 21 octobre 2016, le maire a dévoilé que la course de FE se tiendrait en circuit urbain, au centre-ville de Montréal, à l'été 2017.

4.2. Modèle d'affaires choisi par FEO pour la course de Montréal

Avant d'aborder le cheminement du dossier de la FE, l'inspecteur général croit utile de préciser le modèle d'affaires adopté par FEO à l'égard de Montréal.

Pour certaines villes telles que Paris et New York, FEO prend en charge la promotion des courses de FE et s'occupe d'organiser complètement l'événement. Il s'agit d'un modèle « clé en main » où l'investissement de fonds publics est réduit. Dans un tel scénario, FEO assume le rôle de promoteur, supporte tous les risques inhérents à l'événement, dont la responsabilité financière, et encaisse la majeure partie des revenus associés à la course provenant notamment de la vente des billets et des commandites.

Cependant, ce modèle n'a pas été retenu dans le cas de Montréal. FEO a plutôt exigé qu'un promoteur local prenne en charge l'organisation de la course et lui paie, en contrepartie, des droits de course. La conseillère principale du maire indique au Bureau de l'inspecteur général que, dans le cas de Montréal, FEO voulait non seulement avoir un promoteur pour organiser et livrer la course de FE, mais aussi pour « habiller » l'événement avec des activités et des kiosques.

Les dirigeants de FEO relatent que le choix du modèle d'affaires adopté dépend de l'intérêt local envers la FE, de la participation des autorités locales et des investisseurs, du calendrier des courses déjà en place et de considérations géographiques. On remarque que FEO agit comme promoteur de l'événement lorsque celui-ci se déroule en Europe, mais préfère un promoteur local lorsque l'événement se déroule en Amérique du Nord. Lorsque FEO opte pour le modèle dans lequel un tiers agit à titre de promoteur local, les droits et obligations qui lui sont dévolus sont négociés au cas par cas.

Au cours de son enquête, le Bureau de l'inspecteur général a demandé aux représentants de FEO s'ils avaient considéré choisir le modèle « clé en main » pour la course de Montréal. Ces derniers ont répondu que FEO n'aurait pas accepté d'agir à titre de promoteur de l'événement, car FEO ne voyait pas Montréal comme étant une ville stratégique susceptible d'améliorer la visibilité du Championnat de FE, tel que pouvaient l'être Londres ou Paris. Ils expliquent que la Ville de Montréal ne se qualifiait tout simplement pas pour que FEO devienne le promoteur de l'événement.

Les représentants de FEO soulignent également qu'ils étaient conscients que la course de FE à Montréal serait vraisemblablement déficitaire d'un point de vue financier, et ce, pour plusieurs éditions. Il sera abordé à la sous-section 6.1.1.3 du présent rapport que tel fût également le constat d'Evenko, approché initialement par le maire de Montréal pour devenir le promoteur local de la course.

Bien que les représentants de FEO suggèrent que les pertes financières se seraient résorbées graduellement au travers des années, au fur et à mesure que l'événement aurait gagné en efficacité au niveau de l'organisation, ils affirment que n'eût été le contrat négocié avec la Ville de Montréal, ils n'auraient pas accepté de tenir une course de FE à Montréal. L'inspecteur général note que le contrat auquel ils font référence est le contrat de promoteur local liant FEO à MCE qui sera abordé à la sous-section 6.3.3 du rapport.

5. Le cadre légal en matière d'octroi de contrat

La *Loi sur l'interdiction de subventions municipales* (R.L.R.Q., c.I-15) stipule, à son article premier, que, sauf exception, aucune municipalité ne peut, directement ou indirectement, venir en aide à un établissement commercial en donnant ou prêtant de l'argent ou en donnant la jouissance d'un immeuble. Une municipalité ne peut donc, sauf exception, octroyer une subvention à une entreprise privée réalisant une activité commerciale.

Cependant, une municipalité peut accorder une subvention à un OBNL. Ainsi, dans leurs sphères de compétences respectives, le conseil municipal, le conseil d'agglomération et les divers conseils d'arrondissement de la Ville de Montréal peuvent accorder une aide financière ou encore sous forme de biens ou de services à un OBNL.

Une municipalité peut également constituer elle-même un OBNL pour l'organisation et la promotion d'activités ou de loisirs et lui confier l'organisation et la gestion d'activités relatives à la mission de l'organisme⁴. L'organisme ainsi créé peut ensuite faire l'objet d'une aide financière de la part de la municipalité pour qu'il accomplisse sa mission.

Toutefois, même dans les situations où une municipalité se trouve à octroyer une subvention à un OBNL qu'elle a elle-même constitué, l'OBNL est considéré être un tiers, une entité distincte, indépendante et autonome qui ne doit pas être dirigée par la municipalité. Il est ainsi important de créer un mur entre la municipalité et l'OBNL pour que celle-ci ne puisse pas contrôler l'OBNL ou s'ingérer dans la gestion de ses affaires.

Par l'octroi d'une subvention et la conclusion d'une entente à cet égard, une municipalité s'engage à aider par une contribution, qu'elle soit financière, sous forme de biens ou de services, un OBNL, notamment pour le soutenir dans la réalisation de sa mission, d'un projet spécifique ou d'une activité. L'entente précise la fin pour laquelle la subvention est versée, les mécanismes de reddition de compte et les modalités de versements de la contribution financière. La seule chose qu'une municipalité peut exiger d'un OBNL qu'elle crée et subventionne est une reddition de comptes pour vérifier que la contribution accordée est utilisée conformément à l'objectif convenu.

Le contrat de subvention diffère du contrat de service en ce que le contrat de subvention a pour objectif d'aider un tiers à réaliser son projet, alors que l'essence d'un contrat de service est d'obtenir une prestation de biens ou de services qui a été commandée et qui fait l'objet d'une contrepartie. Dans la première situation, la municipalité agit à titre de donateur pour soutenir le projet de l'OBNL qui est élaboré et géré par l'OBNL, alors que dans le second cas de figure, la municipalité agit comme client qui a requis de l'OBNL

⁴ *Loi sur les compétences municipales*, R.L.R.Q., c. C-47.1, art. 93.



qu'il lui fournisse une prestation qu'elle a elle-même établie. La subvention se caractérise ainsi par l'intention de libéralité qui est sous-jacente au projet.

Dans un contrat de service, il est donc normal que la municipalité s'immisce dans la prestation de biens ou de services requise de l'OBNL, car elle est la cliente et est donc impliquée dans la description des livrables qu'elle exige en échange de la contrepartie offerte. Par contre, lorsqu'une municipalité verse une subvention à un OBNL, ce dernier possède la liberté de se régir comme il l'entend par rapport au projet, puisqu'il s'agit de son projet et que la municipalité ne fait que soutenir financièrement le projet mis de l'avant par l'OBNL. Généralement, c'est l'OBNL qui sollicite la municipalité pour obtenir une aide financière pour son projet. Cela n'empêche toutefois pas une municipalité d'avoir l'initiative du projet subventionné, mais par la suite, la municipalité doit maintenir une distance par rapport au projet. Il appartient à l'OBNL de prendre les décisions, d'élaborer et de gérer le projet.

Le contrat de subvention et le contrat de service sont ainsi deux (2) notions distinctes qui ne peuvent pas se chevaucher. Il s'agit de systèmes parallèles dotés de leurs propres règles.

Si la Ville entre en relation contractuelle avec l'OBNL, celui-ci doit exécuter le contrat lui-même alors que si la Ville accorde une subvention à ce même OBNL, il pourra entrer en relation contractuelle avec d'autres personnes physiques ou morales.

6. Analyse

Pour créer l'événement de la FE, trois scénarios s'offraient à la Ville de Montréal :

- 1- Qu'un promoteur local approche la Ville de Montréal avec le projet d'organiser la FE et que la Ville de Montréal subventionne l'OBNL créé par le promoteur.
- 2- Que la Ville finance l'événement et entre en relation contractuelle suite à un appel d'offres pour la création de l'événement.
- 3- Que la Ville accorde une subvention à un OBNL qu'elle crée pour l'organisation de l'événement.

L'inspecteur général procède à l'analyse de chacun de ces scénarios en prenant soin de mentionner les tenants et aboutissants pour chacun d'eux.

6.1. Scénario 1 : Qu'un promoteur local approche la Ville de Montréal avec le projet d'organiser la FE et que la Ville de Montréal subventionne l'OBNL créé par le promoteur

Il est pertinent de mentionner que le modèle choisi par la Ville de Montréal pour présenter la course de FE n'est pas celui qui semblait être privilégié au début du projet. En effet, une entreprise privée aurait pu, à l'aide de la création d'un OBNL, bénéficier de subventions de la Ville et des gouvernements. Suivant ce modèle, le risque financier aurait été assumé totalement par l'entreprise et non par la Ville de Montréal.

6.1.1. Choix initial du maire de Montréal pour le promoteur local de la course

6.1.1.1. Approches du maire auprès d'Evenko

L'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général révèle qu'après avoir eu l'initiative d'organiser une course de FE à Montréal, le maire a personnellement appelé le président d'Evenko pour lui demander de faire partie du projet de la FE à Montréal et de l'aider à en faire un grand succès. Rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, le président d'Evenko situe l'appel à l'automne 2015.

L'enquête permet également d'apprendre que c'est le maire de Montréal qui a présenté les représentants d'Evenko à ceux de FEO, lorsque ces derniers étaient de passage à Montréal en septembre 2015 pour discuter de la tenue d'une course de FE.

La conseillère principale du cabinet du maire déclare que les représentants de FEO sont effectivement venus rencontrer le bureau du maire en septembre 2015 et que c'est à ce moment qu'Evenko a commencé à être impliqué dans le dossier. Elle confirme que c'est le maire qui a présenté les représentants d'Evenko à ceux de FEO en octobre 2015.

De son côté, le maire de Montréal admet avoir présenté Evenko à FEO, mais nie avoir choisi le promoteur de la course. Toutefois, il souligne que lorsqu'il a présenté le président d'Evenko aux dirigeants de FEO, c'était pour se donner une chance que la meilleure firme peut agir comme promoteur. D'ailleurs, les représentants de FEO mentionnent au Bureau de l'inspecteur général que lorsqu'ils ont rencontré le maire de Montréal en septembre 2015, ce dernier les a avisés qu'il était en communication avec Evenko, qui était le promoteur envisagé pour organiser la course de FE.

Immédiatement après cette première visite à Montréal, le gestionnaire d'événements de FEO a demandé au DGA à l'arrondissement de Ville-Marie et à la conseillère principale du maire de Montréal de planifier une seconde rencontre avec le maire et le promoteur local de la course, à Montréal, au début du mois d'octobre 2015. Quelques jours plus tard, le gestionnaire d'événements de FEO a transmis au DGA à l'arrondissement de Ville-Marie une entente de confidentialité devant être signée par le promoteur local. Cette entente a été réacheminée par le DGA à l'arrondissement de Ville-Marie au président d'Evenko le jour même de sa réception. Le lendemain, le DGA a informé le gestionnaire d'événements de FEO qu'Evenko était le promoteur potentiel de la FE à Montréal et que l'entreprise lui ferait parvenir l'entente de confidentialité, une fois signée. Un document obtenu par l'inspecteur général provenant de la conseillère principale du maire, démontre d'ailleurs qu'elle-même identifie Evenko comme étant le promoteur de l'événement dès le 1^{er} octobre 2015.

La preuve obtenue par l'inspecteur général dans le cadre de son enquête atteste qu'un souper rassemblant le maire de Montréal, sa conseillère principale, le DGA à l'arrondissement de Ville-Marie, les représentants de FEO et ceux d'Evenko (dont notamment le président de l'entreprise) a eu lieu le 5 octobre 2015. Le maire et les représentants de FEO confirment d'ailleurs au Bureau de l'inspecteur général la tenue de ce souper et leur présence. Une réunion de travail entre FEO et Evenko a ensuite eu lieu le 7 octobre 2015.



Le DGA à l'arrondissement de Ville-Marie se rappelle que des rencontres ont eu lieu aux bureaux d'Evenko et qu'à ce moment, il y avait une « grosse possibilité » qu'Evenko devienne le promoteur local. L'enquête révèle également qu'à cette époque, la compréhension de FEO était qu'Evenko considérait la possibilité de devenir le promoteur de la course de FE de Montréal.

En décembre 2015, une autre rencontre importante a eu lieu à laquelle ont participé la conseillère principale du maire, le DGA à l'arrondissement de Ville-Marie, l'avocat du S.A.J. responsable du dossier de la FE, le président d'Evenko et d'autres représentants de l'entreprise. L'avocat du S.A.J. mentionne au Bureau de l'inspecteur général que cette rencontre avait pour objectif de confirmer l'intérêt d'Evenko à prendre en charge l'organisation de la course.

En mars 2016, le S.A.J. conçoit un diagramme préliminaire présentant la structure contractuelle retenue pour le projet de course de FE à Montréal, afin de répondre à une demande provenant de la conseillère principale du maire de Montréal. L'avocat responsable du dossier au S.A.J. précise que le nom d'Evenko apparaît sur le diagramme préparé puisqu'il s'agissait du promoteur que l'Administration voulait avoir pour l'événement. Il ajoute que ce nom lui a été fourni par la conseillère principale du maire de Montréal.

Toujours en mars 2016, les représentants de FEO ont notamment invité la conseillère principale du maire de Montréal, le DGA, un gestionnaire de l'arrondissement de Ville-Marie ainsi que des représentants d'Evenko, parmi lesquels se retrouvait le président de l'entreprise, à assister à la course de FE se déroulant à Paris le 23 avril 2016.

Selon les informations obtenues par l'inspecteur général, ce voyage visait à permettre aux représentants de la Ville de connaître les enjeux techniques qui se posaient au niveau du montage et du démontage de la piste et de la gestion des entraves à la circulation ainsi que de confirmer l'intérêt d'Evenko dans la course de FE. En effet, le président d'Evenko explique au Bureau de l'inspecteur général que ce voyage était l'occasion pour les représentants de l'entreprise d'observer comment se déroulait la course et ajoute que, bien qu'Evenko n'avait pas encore été mandaté pour organiser la course, sa participation à ce voyage confirmait son intérêt à le faire.

Il appert ainsi de l'ensemble des faits recueillis en cours d'enquête par le Bureau de l'inspecteur général, que dès septembre 2015, Evenko était pressenti être le futur promoteur local de la course et qu'il s'agissait-là de la volonté manifestée par le maire de Montréal et son cabinet.

L'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général démontre que mis à part Evenko, aucun autre promoteur n'a été sollicité par le maire ou son cabinet relativement à la tenue de la course FE à Montréal.

Or, dès 2015, soit avant même d'approcher le président d'Evenko, le maire de Montréal avait été informé qu'un autre promoteur démontrait de l'intérêt à organiser la course. L'enquête révèle en fait, tel qu'il le sera détaillé à la prochaine sous-section, que le maire a tenu ce promoteur exclu de la possibilité d'organiser l'événement et a exigé que les

représentants de FEO ne transigent qu'avec son cabinet, alors qu'ils avaient déjà amorcé des pourparlers avec cet autre promoteur.

6.1.1.2. Intérêt manifesté par un autre promoteur d'événements

En avril 2015, un autre promoteur d'événements a sollicité une rencontre avec la direction de FEO pour lui manifester son intérêt à devenir le promoteur local de la course à Montréal. Une rencontre entre ce promoteur et FEO a eu lieu en mai 2015, lors de la course de FE de Monaco. Ce promoteur affirme au Bureau de l'inspecteur général qu'il a rencontré le gestionnaire d'événements de FEO, son président, vice-président et le chef du département juridique. Il a même signé l'entente de confidentialité exigée par FEO pour pouvoir poursuivre les discussions au sujet de la course de FE de Montréal. L'inspecteur général précise qu'il s'agit de la même entente de confidentialité qui sera signée en octobre 2015 par le président d'Evenko.

Le 13 mai 2015, le maire de Montréal est informé de cette rencontre par le directeur du développement des affaires de FEO. Le maire, par l'entremise de sa conseillère principale, rétorque qu'il n'a pas considéré de promoteur local pour l'instant et qu'il désire être l'unique interlocuteur avec FEO. Le directeur du développement des affaires de FEO a alors acquiescé à cette demande et confirmé que toutes les discussions concernant la FE seraient, à l'avenir, effectuées avec le maire et son cabinet.

Le 18 mai 2015, le promoteur en question a été avisé, par le vice-président de FEO de la décision du maire de Montréal. Conséquemment, toutes les discussions concernant la FE seront uniquement entre le maire, son cabinet et FEO.

Vers la fin août 2015, apprenant que des représentants de FEO seraient présents à Montréal en septembre, ledit promoteur a, à nouveau, contacté le cabinet du maire afin de proposer d'organiser une rencontre et a réitéré son intérêt envers l'événement auprès du vice-président de FEO. Ce dernier lui a alors répondu que le cabinet du maire était leur seul interlocuteur et qu'il s'occupait de l'organisation de la course. De son côté, le cabinet du maire a répondu au promoteur qu'il ferait un suivi de sa demande en temps et lieu.

Lors de son passage à Montréal en septembre, le gestionnaire d'événement de FEO a toutefois accepté de rencontrer le promoteur. C'est au cours de cette rencontre que ce dernier a appris que le gestionnaire d'événements de FEO avait déjà été introduit aux représentants d'Evenko par le maire de Montréal.

Lorsque rencontrée par le Bureau de l'inspecteur général, la conseillère principale du maire prétend que FEO ne voulait pas faire affaire avec l'autre promoteur qui avait manifesté son intérêt à organiser l'événement. Pour sa part, le maire admet qu'Evenko était dans le dossier de la FE depuis 2015 et que c'est lui qui a présenté les représentants d'Evenko à ceux de FEO, mais nie avoir choisi le promoteur et déclare que c'est FEO qui a eu un rôle prédominant à cet égard. Cependant, la trame factuelle révélée par l'enquête démontre que les dirigeants de FEO avaient entamé des discussions avec un autre promoteur et que c'est à la demande du maire que les pourparlers ont cessé. D'ailleurs, les représentants de FEO soulignent que c'est en septembre 2015 qu'ils ont été informés pour la première fois de l'existence même d'Evenko.



6.1.1.3. Refus d'Evenko d'assumer le rôle de promoteur local

Bien qu'Evenko ait manifesté être intéressée à agir à titre de promoteur de l'événement, l'entreprise était consciente que le concept serait difficile à vendre et n'était pas confiante que la course de FE rapporterait des profits. Des analyses financières ont donc été effectuées afin d'évaluer la rentabilité potentielle de l'événement.

Le président d'Evenko mentionne au Bureau de l'inspecteur général qu'à son retour de Paris à la fin avril 2016, il a retravaillé l'analyse financière du projet. L'analyse élaborée contient trois (3) scénarios : un scénario pessimiste, un scénario réaliste et un scénario optimiste.

Peu importe le scénario retenu, l'analyse financière préparée par Evenko révèle que la course de FE à Montréal serait largement déficitaire. Les chiffres avancés varient entre 11 et 20 millions de dollars de déficit pour chacune des trois (3) premières années. Les calculs ne se basent que sur la vente de billets et les commandites et ne tiennent compte ni des coûts associés à la livraison de la piste ni des subventions espérées par le cabinet du maire, puisqu'il n'était pas du ressort d'Evenko d'obtenir ces subventions.

Le Bureau de l'inspecteur général a obtenu copie du tableau d'analyse financière élaboré par Evenko. Celui-ci récapitule les données présentées par Evenko avec deux (2) hypothèses. Dans la première, les frais de déplacement des voitures de course sont assumés entièrement par Montréal, alors que dans la seconde hypothèse, les coûts de déplacement sont partagés à parts égales avec la prochaine ville hôte de la course selon le calendrier de FEO.

	Année 1	Année 2	Année 3
<i>Sans partage des coûts de déplacement des voitures</i>			
Scénario optimiste	(14 506 696 \$)	(13 995 530 \$)	(14 061 422 \$)
Scénario réaliste	(17 456 375 \$)	(17 050 402 \$)	(17 466 800 \$)
Scénario pessimiste	(20 490 553 \$)	(20 179 914 \$)	(20 910 506 \$)
<i>Avec partage des coûts de déplacement des voitures</i>			
Scénario optimiste	(11 581 696 \$)	(11 012 030 \$)	(10 895 308 \$)
Scénario réaliste	(14 531 375 \$)	(14 066 902 \$)	(14 300 686 \$)
Scénario pessimiste	(17 565 553 \$)	(17 196 414 \$)	(17 744 392 \$)

* Tous les chiffres entre parenthèses indiquent des données négatives (déficits).

Le président d'Evenko affirme au Bureau de l'inspecteur général qu'après le voyage à Paris, l'entreprise considérait effectivement devenir le promoteur local de la course de FE à Montréal. À ce titre, elle devait acquitter des droits de courses, effectuer la promotion de l'événement et assumer la responsabilité financière associée à la tenue de l'événement. Cependant, compte tenu du risque financier exposé par l'analyse financière, Evenko a pris la décision de ne pas agir comme promoteur de l'événement et a proposé de plutôt devenir simple sous-traitant ou fournisseur de services du promoteur local.

Le président d'Evenko explique avoir contacté la conseillère principale du maire de Montréal afin de l'informer du déficit pressenti, s'assurer qu'elle comprenne bien ce dans quoi la Ville s'embarquait et l'aviser qu'Evenko n'assumerait pas le rôle de promoteur local. Cette dernière confirme avoir vu l'analyse financière préparée par Evenko et se souvient que différents scénarios lui ont été présentés. Cependant, à l'époque, le cabinet du maire était sûr que l'événement bénéficierait de subventions importantes, estimées être de l'ordre de 11,5 millions de dollars au total. En fait, le cabinet du maire évaluait que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial accorderaient chacun 4 millions de dollars et que la Ville de Montréal octroierait une subvention de 3,5 millions de dollars.

Pour sa part, le maire déclare au Bureau de l'inspecteur général ne pas avoir vu les différents scénarios de projections financières préparés par Evenko, mais avoue qu'il savait que l'événement serait déficitaire lors de la première année. Il précise d'ailleurs que cela est tout à fait normal pour un nouvel événement.

Le 19 mai 2016, la conseillère principale du maire de Montréal a informé le vice-président de FEO du fait que la Ville de Montréal et ses partenaires étaient en train de mettre en place un OBNL pour agir à titre de promoteur de la course de FE à Montréal et que cet OBNL serait l'entité contractante de FEO. Le 8 juillet 2016, cette conseillère principale lui a expliqué que, puisque la Ville ne pouvait pas subventionner une entreprise privée, l'OBNL serait l'autorité adjudicatrice et bénéficierait de subventions de la Ville et des gouvernements provincial et fédéral.

6.2. Scénario 2 : Que la Ville finance l'événement et entre en relation contractuelle via appels d'offres pour la création de l'événement.

Un autre scénario possible pour la tenue de la course de FE à Montréal était que la Ville lance un appel d'offres en établissant le mandat du futur promoteur et en incluant la date de réalisation de celui-ci. Cette façon de faire aurait permis à la Ville d'ouvrir le marché à d'autres organisateurs potentiels. Cependant, cette option n'a pas été retenue par le cabinet, celle-ci impliquant que le cabinet perdrait la gestion de l'événement.

Rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, un avocat du S.A.J. affirme avoir conseillé au cabinet du maire que la Ville de Montréal lance un processus d'appel d'offres public afin de déterminer qui serait le promoteur. Cette façon de faire était à ses yeux la méthode privilégiée et il a prodigué ce conseil verbalement au cabinet du maire.

À cet égard, les représentants de FEO déclarent au Bureau de l'inspecteur général que les discussions relativement à la tenue d'un processus d'appel d'offres pour choisir le



promoteur local ont été très limitées. Ils ajoutent que selon l'information que leur avait fournie la Ville de Montréal, aucun appel d'offres n'était requis.

Le Bureau de l'inspecteur général a demandé au maire la raison pour laquelle la Ville de Montréal n'avait pas lancé de processus d'appel d'offres pour choisir le promoteur local de la course de FE. Celui-ci répond en invoquant plusieurs éléments. D'abord, il signale qu'il n'y a pas eu d'appel d'offres pour le cas de la Formule 1. Il mentionne également que la situation était urgente, puisqu'il était prévu tenir une course en 2017, et qu'aucun autre promoteur n'aurait pu réaliser ce mandat. Il renchérit en disant que FEO devait être d'accord avec le choix, qu'il devait y avoir un « fit » entre FEO et le promoteur.

L'avocat du S.A.J. déclare au Bureau de l'inspecteur général que la création d'un OBNL pour tenir la course de FE était sa « dernière suggestion ». Il a, d'ailleurs, mis en garde le cabinet du maire qu'il devait « faire attention » s'il procédait de cette manière.

6.3. Scénario 3 : Que la Ville accorde un contrat à un OBNL ou une subvention à un OBNL pour la création de l'événement.

Le scénario choisi a donc été de créer un OBNL afin d'utiliser celui-ci pour la promotion de la course de FE.

Il est tout à fait possible pour la Ville de Montréal de faire affaire avec OBNL pour la tenue de la course de FE. Dans cette situation, il existe deux options possibles : un contrat de subvention ou un contrat de service.

Si la Ville choisit l'option du contrat de service, elle est alors la cliente de l'OBNL et la validité de ce contrat est alors assujettie aux lois et règlements applicables en matière d'octroi de contrats. En conséquence, si le contrat est pour plus d'un million de dollars, l'OBNL doit obtenir son accréditation de l'Autorité des marchés financiers (AMF).

Toutefois, MCE est constitué près de 1 an et 5 mois après que le maire de Montréal annonce que Montréal accueillera une course de FE l'année suivante. De plus, 3 mois avant la constitution de MCE, FIA dévoile que Montréal s'inscrira dans le calendrier des courses de FE pour 2017. Il est donc illusoire de penser que l'OBNL aurait pu non seulement obtenir son accréditation dans un si court délai, mais aussi la capacité d'organiser un tel événement.

Enfin, l'OBNL doit être indépendant de la Ville, et ce, peu importe le type de contrat choisi par la Ville de Montréal. En d'autres termes, peu importe que l'on soit en contrat de service ou en contrat de subvention, l'OBNL ne peut être dirigé par la Ville.

6.3.1. Le contrôle de MCE par le cabinet du maire

6.3.1.1. Le cabinet du maire de Montréal décide de mettre en place un OBNL.

L'idée de créer un OBNL est une décision provenant du cabinet du maire et de sa conseillère principale, dont l'idée prend forme dès le retour du voyage à Miami en mars 2015.

Cette dernière mentionne au Bureau de l'inspecteur général qu'il est nécessaire de créer un OBNL pour tenir un événement d'envergure comme la FE, puisque les gouvernements n'accordent pas de subventions à une entreprise privée. L'OBNL se veut ainsi un véhicule permettant de présenter et de recevoir des subventions des différents paliers de gouvernement.

Ce dernier point est confirmé par plusieurs autres témoins rencontrés en cours d'enquête, dont notamment le maire lui-même, des employés et gestionnaires de la Ville de Montréal, et l'avocat du S.A.J.

Rencontrés par le Bureau de l'inspecteur général, trois (3) gestionnaires du Service de la culture de la Ville de Montréal déclarent que pour pouvoir bénéficier de subventions de la Ville et occuper l'espace public gratuitement, un organisateur d'événements doit être un OBNL. Si l'organisateur n'est pas un OBNL, les services de soutien technique fournis par la Ville, c'est-à-dire les services de policiers, de pompiers et le prêt de certains équipements de la Ville, sont facturés à l'entreprise à leur juste valeur, plutôt que d'être offerts sous forme de contribution financière en biens et services.

De la même façon, le directeur général de la Ville de Montréal explique que pour un événement de nature culturelle, sportive ou internationale, il est usuel de créer un OBNL afin que la Ville puisse accorder une subvention, puisque dans ces domaines, les subventions aux entreprises privées sont interdites.

MCE est un OBNL qui a été constitué le 14 octobre 2016 en vertu de la *Loi canadienne sur les organismes à but non lucratif* (L.C. 2009, ch. 23), et qui a été immatriculé au Registre des entreprises du Québec le 21 octobre 2016.

En fait, MCE n'a été créé que quelques jours avant la tenue de la conférence de presse du 21 octobre 2016 au cours de laquelle le maire a annoncé une décision majeure touchant à la course de FE, soit que l'événement se déroulerait en circuit urbain, au centre-ville de Montréal, à l'été 2017. D'après le président du CA de MCE, cette conférence de presse a été le « point de départ officiel ».

Les statuts constitutifs de MCE prévoient que la mission de l'organisme est la suivante :

- Promouvoir les transports électriques et leur intégration dans la mobilité urbaine.
- Organiser, seule ou en partenariat, des actions de sensibilisation, de démonstration et de réseautage sur le territoire de la Ville de Montréal.
- Organiser la course de Formule électrique, le Montréal E-Prix, et des activités entourant cette épreuve du circuit FE qui servent à faire la promotion des transports électriques en milieu urbain.
- Offrir tout autre service et organiser toute autre activité reliée à la collaboration, l'innovation, le développement ou la commercialisation des transports électriques.

Finalement, la Ville de Montréal a choisi d'octroyer un contrat de subvention à MCE pour la tenue de la course de FE. Tel que mentionné plus haut à la section 6.3, l'indépendance de l'OBNL face à la Ville de Montréal est à la base de ce contrat de subvention.



6.3.1.2. Dépendance financière et opérationnelle

Dès la création de MCE en octobre 2016, le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal a accordé une première contribution financière de l'ordre de 1,75 million de dollars le 27 octobre 2016 afin de couvrir une partie des droits de course payables à FEO s'élevant à 1,5 million de dollars, mais aussi afin d'assumer les frais de démarrage de l'OBNL. Le DG de MCE affirme au Bureau de l'inspecteur général que la portion de la subvention couvrant les frais de démarrage, soit 250 000 \$, a permis de couvrir son salaire, le salaire d'un stagiaire et les frais d'avocats reliés à la négociation des contrats conclus avec FEO et Evenko.

Dans sa réponse à l'Avis, le maire de Montréal affirme d'ailleurs que l'argent fourni par la Ville à MCE ne devait servir qu'à une seule chose : aider au démarrage de l'OBNL et payer les droits de course à FEO.

En ce qui concerne les locaux utilisés par MCE, ceux-ci étaient situés dans les bureaux de la Ville de Montréal et, de l'aveu du président du CA de MCE et de son DG, ils ont été prêtés et fournis par la Ville à l'OBNL.

L'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général révèle également que la Ville de Montréal a accepté de se porter caution d'une marge de crédit de 10 millions de dollars consentie à MCE.

L'OBNL faisait alors face à des problèmes de liquidités l'empêchant d'opérer, de livrer la course et de payer ses fournisseurs. À l'époque, les subventions du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral promises par le maire de Montréal tardaient à arriver. Ensemble, les subventions de ces deux (2) paliers de gouvernement devaient totaliser 8 millions de dollars. En raison du retard au niveau de l'octroi des subventions, MCE a ainsi dû solliciter les institutions financières pour obtenir rapidement accès à des liquidités.

MCE n'ayant aucun historique financier ni actif, la demande de financement présentée par le DG et le président du CA de MCE ne pouvait être autorisée sans garantie. Le DG de MCE a alors tenté de se tourner vers la Ville pour obtenir des lettres de confirmation officielle indiquant que des subventions au montant total de 11,5 millions de dollars seraient accordées à l'OBNL. Cependant, la Ville pouvait confirmer son propre engagement envers MCE à la hauteur de 3,5 millions de dollars, mais pas les 8 millions de dollars anticipés des gouvernements provincial et fédéral.

Dans ce contexte, le DG de MCE et le président de son CA indiquent au Bureau de l'inspecteur général que la seule solution était que la Ville se porte caution de la marge de crédit. Le président du CA de l'OBNL affirme que les démarches pour obtenir une marge de crédit ont été entreprises vers le mois de novembre 2016.

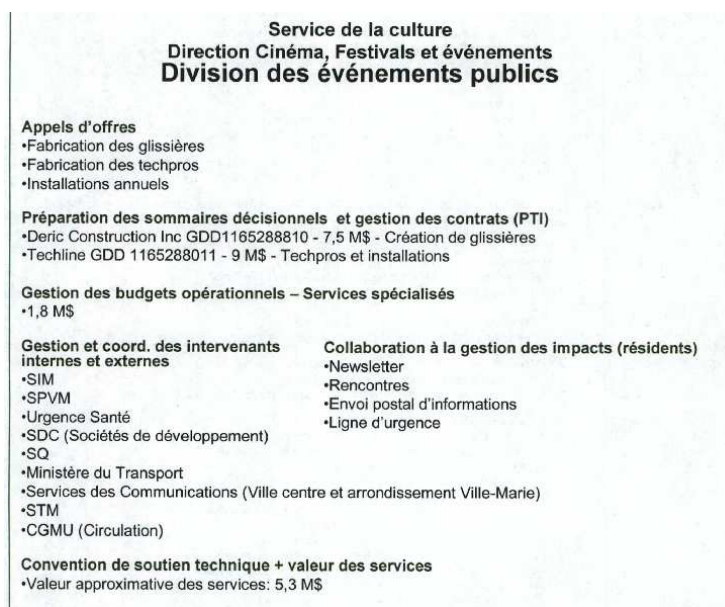
Le DG de MCE explique qu'au départ, il a consulté la conseillère principale du maire de Montréal et envisageait d'obtenir une marge de crédit de 15 millions de dollars. Cependant, cette dernière lui a signalé que le montant maximum que le cabinet du maire pourrait faire passer politiquement était 10 millions de dollars. Ces explications ont par ailleurs été confirmées par le président du CA de MCE.

De plus, l'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général démontre que c'est le Service du développement économique de la Ville de Montréal qui a demandé à ce que la Division des événements publics (DEP) soit impliquée dans le dossier de la FE, car

MCE n'avait pas l'expertise pour livrer un événement public d'une telle envergure. C'est également la prétention exprimée par le directeur de la Direction du cinéma, des festivals et des événements : MCE n'avait pas la capacité opérationnelle de gérer un tel événement et c'est la raison pour laquelle la Ville de Montréal et Evenko ont été mis à contribution dans le dossier.

Cependant, le chef de division de la DEP explique qu'il est hors norme que sa division ait à gérer le volet financier d'un événement. Il précise qu'habituellement, c'est le promoteur qui s'occupe d'effectuer la gestion financière de l'événement qu'il organise.

Les responsabilités de la DEP ont été résumées dans le diagramme suivant auquel l'inspecteur général a eu accès lors de son enquête :



L'arrondissement de Ville-Marie est porteur de ce dossier. Le Service de la culture, par sa Direction Cinéma - Festivals - Événements, soutient l'arrondissement dans ses démarches administratives auprès des instances concernées.

La DEP devait donc préparer les sommaires décisionnels, s'occuper de la gestion des contrats, gérer les budgets opérationnels, collaborer à la gestion des impacts sur les résidents et préparer la convention de soutien technique.

La DEP a été impliquée dans le dossier de la FE afin de fournir le soutien technique ainsi que délivrer les permis d'occupation du domaine public au promoteur local. Le directeur de la Direction du cinéma, des festivals et des événements explique au Bureau de l'inspecteur général que la DEP a dû gérer la course de FE sur le domaine public, tout en coordonnant l'implication des divers services municipaux et la liaison avec les citoyens.

Le chef de division responsable de la DEP indique d'ailleurs qu'il est tout à fait atypique pour la Ville de Montréal de supporter l'ensemble de ces responsabilités et il qualifie la



Ville de « copromoteur » de la course de FE. Son patron, le directeur de la Direction du cinéma, des festivals et des événements, quant à lui, désigne la Ville de Montréal comme étant promoteur de l'événement, en spécifiant que cette implication de la part de la Ville était tout à fait inusuelle et qu'il n'a pas souvent vu une telle situation dans sa carrière.

Un témoin rencontré par le Bureau de l'inspecteur général qui a émis, à la demande de la conseillère principale du maire, des commentaires sur le contrat de promoteur local liant FEO à MCE souligne qu'à sa lecture du contrat, la Ville était désavantagée au niveau des coûts, des engagements, du partage des revenus de commandites. Selon lui, « les risques étaient tous du même côté ».

6.3.1.3. Mise en garde exprimée par le Service des affaires juridiques de la Ville

Dès le mois d'octobre 2015, le S.A.J. a été impliqué dans le dossier de la FE. Il appert que la conseillère principale du maire a demandé à l'avocat du S.A.J. responsable du dossier d'examiner le document intitulé *Event Specifications* contenant les exigences de FEO en lien avec le volet opérationnel de la course et de réfléchir à la structure juridique à mettre en place afin de tenir la course.

Après avoir analysé le document intitulé *Event Specifications*, l'avocat du S.A.J. a transmis une note à la conseillère principale du maire en date du 17 novembre 2015 dans laquelle il expose les différents scénarios qui pourraient être utilisés au niveau de la structure à mettre en place, c'est-à-dire que le promoteur local peut être soit un OBNL soit une entreprise commerciale, auquel cas, la Ville de Montréal ne peut lui accorder une subvention et doit lui facturer les services de soutien technique à leur juste valeur.

L'avocat exprime clairement, dès le départ, une première mise en garde : si un OBNL est créé, il ne doit pas servir de courroie de transmission entre la Ville et une entreprise privée en charge de l'organisation de la course. Il ajoute que l'OBNL doit avoir une mission plus large que la course de FE. L'extrait concerné de la note envoyée se lit comme suit :

Ville – Promoteur Local*

Entente d'organisation et de promotion de l'événement :

- 1) Si le Promoteur Local est une entreprise commerciale, la Ville ne peut subventionner un tel promoteur. La Ville doit donc charger tous les services municipaux à leur juste valeur, incluant pour l'occupation du domaine public puisqu'il s'agit d'un circuit urbain.
- 2) Si le Promoteur Local est un OBNL, il ne peut être une simple courroie de transmission entre la Ville et l'organisateur de la course qui serait une entreprise commerciale. Pour ce faire, l'organisation de la course ne doit pas être la raison d'être de l'OBNL. La course devient un événement parmi d'autres permettant à l'OBNL de financer sa mission (ex. Promotion des énergies vertes). Dans ce cas, la Ville peut fournir son soutien financier ou en nature à l'OBNL.

*(le document « Event Specifications » mentionne également l'option pour FEH, en l'absence d'un Promoteur Local, de l'organiser elle-même (et la faculté de sous-traiter la promotion et l'organisation à un « Opérateur Local » (ce terme n'est pas défini à l'entente et la distinction avec le Promoteur n'est pas claire).

D'ailleurs, le Bureau de l'inspecteur général a eu accès aux notes manuscrites apposées par l'avocat du S.A.J. sur le document *Event Specifications* de FEO, lesquelles confirment ses préoccupations. Parmi les notes inscrites se retrouvent les suivantes écrites sur la première page du document :

« Mission ne doit pas se limiter à organiser le GP [Grand Prix] : activité commerciale »

« Promoteur peut être Evenko : mais pas d'OBNL en amont → si Ville paie pas les droits, aucun contrôle. »

L'inspecteur général souligne que l'avocat du S.A.J. indique qu'au cours des mois qui ont suivi l'envoi de sa note du 17 novembre 2015, la conseillère principale du maire de Montréal l'a informé que la structure choisie était un OBNL.

Il précise que pendant les échanges qui ont eu lieu, il a de nouveau formulé au bureau du maire la mise en garde relative au fait que l'OBNL ne pouvait pas être utilisé comme courroie de transmission. Il mentionne l'avoir répété « *ad nauseam*, à chaque occasion possible », à un point tel que la conseillère lui répondait à chaque fois : « on en est conscient ». Lorsque rencontrée par le Bureau de l'inspecteur général, elle confirme d'ailleurs avoir reçu ces mises en garde.

L'avocat soutient qu'à ce moment, le S.A.J. craignait que l'OBNL soit créé pour contourner les règles et octroyer le contrat à Evenko, et que c'est d'ailleurs pour cette raison que les mises en garde ont été émises plusieurs fois.

L'avocat du S.A.J. explique que bien que la création d'un OBNL soit un choix intéressant considérant l'impossibilité pour la Ville de Montréal de subventionner une entreprise



privée, l'OBNL doit néanmoins avoir une véritable raison d'être et ne peut simplement être créé pour permettre de transiger les fonds provenant de subventions vers une entreprise privée.

Finalement, l'avocat du S.A.J. déclare avoir discuté avec le cabinet du maire de l'indépendance que devait avoir l'OBNL par rapport à la Ville de Montréal qui a mis sa création en œuvre. La conseillère principale du maire de Montréal confirme, encore une fois, avoir reçu, « à de multiples reprises », cette mise en garde à savoir que « l'OBNL n'est pas un mandataire de la Ville ».

6.3.2. MCE est une courroie de transmission entre la Ville de Montréal et Evenko

6.3.2.1. Les responsabilités de MCE sont assumées par le cabinet du maire

L'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général permet de constater que, dans les faits, la Ville de Montréal a assumé une partie importante des responsabilités incombant à MCE à titre de promoteur local de la course de FE.

En cours d'enquête, l'inspecteur général a notamment obtenu copie d'un diagramme détenu par Evenko et résumant les principaux rôles et responsabilités des différents acteurs, dont ceux de MCE, de la Ville de Montréal et d'Evenko, lesquels seront détaillés dans les prochaines sous-sections :

Formula E - Montréal

FIA	FEO	LOCAL PROMOTER (OBNL)	CONTRACTOR (EVENKO)	MTL	SPORTING ORGANIZER
<ul style="list-style-type: none"> - Approval of Sporting Organiser - Inspection / approval of Track - Owns all IP - Authority to supervise safety, sporting, technical and disciplinary aspects of the Event 	<ul style="list-style-type: none"> - License « Licensed rights » to LP - Provide, manage and supervise Support Services - Organize the race itself (incl. relations w/ pilots) - Provide prize money - Control and deliver all accreditations for on-site staff 	<ul style="list-style-type: none"> - Obtain funding from various public partners - Obtain bank guarantees (if applicable) 	<ul style="list-style-type: none"> - MANAGEMENT OF THE EVENT <ul style="list-style-type: none"> - Budget - Financial reports - Report to the board - All ticketing operations - Secure sponsorship with services of Effix (exclusivity, save for Title Sponsor) - Programming and production of all events (incl. launch event, races – save for aspects specifically assigned to other parties – Evillage, After Party, Gala Dinner, Concert, etc.) - Marketing, promotion, communication and web (incl. websites, social media, PR, advertising, etc.) - Merchandising design, production and sale - Secure and supervise Canadian broadcast deal - Obtain required insurance policies - Secure all licenses, permits and authorizations 	<ul style="list-style-type: none"> - Procure ready-to-go Race Track and infrastructures - Provide funding to LP - Provide services to LP (incl. street works, security, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Organize transport, import/export (TBC) - Work with the city to deliver race track in conformity w/ FIA regulations

À la lecture du diagramme obtenu par l'inspecteur général, il appert que le rôle de MCE se limitait à obtenir les subventions des gouvernements et les garanties financières, si requis. Or, l'enquête révèle que MCE ne s'est même pas occupé des demandes de subvention et que c'est plutôt le maire et sa conseillère principale qui ont assumé cette tâche.

À la fois le DG et le président du CA de MCE déclarent que c'est le cabinet du maire, et plus particulièrement la conseillère principale du maire, qui était responsable du financement de l'événement. Cette dernière préparait les documents et acheminait les demandes de subvention au nom de MCE et les dirigeants de MCE n'avaient qu'à signer. L'inspecteur général note que c'est le maire de Montréal qui a personnellement négocié la commandite d'Hydro-Québec avec le président de la société d'État, de l'ordre de 850 000 dollars.

Le Bureau de l'inspecteur général a eu accès à cinq (5) lettres de demandes de subvention, toutes datées du 4 novembre 2016 et signées par le président du CA de MCE. Le DG de MCE affirme au Bureau de l'inspecteur général qu'il a reçu ces lettres du cabinet du maire, que c'est le cabinet qui les a préparées et que la conseillère principale du maire lui a simplement demandé de les envoyer.

La conseillère principale du maire de Montréal admet avoir « donné un gros coup de main » relativement aux demandes de subvention. Elle explique s'être occupée de rédiger les lettres et les demandes pour l'obtention des subventions et affirme qu'elle était également responsable de faire le suivi des demandes de subvention auprès du gouvernement fédéral, alors que le chef de cabinet du maire effectuait le suivi des demandes au gouvernement provincial.

Elle précise cependant au Bureau de l'inspecteur général qu'il appartenait ensuite au DG de MCE d'attacher les subventions avec les fonctionnaires des gouvernements. Le DG de l'OBNL indique toutefois que la conseillère principale du maire lui avait confirmé lors de son entretien d'embauche que les subventions étaient attachées à 99 %. C'était d'ailleurs une raison pour laquelle il avait accepté le poste, parce que les subventions étaient garanties.

Le président du CA de MCE abonde dans le même sens : la conseillère principale du maire a répété à de nombreuses reprises que les subventions étaient déjà attachées. Il indique que lorsque lui et le DG de MCE essayaient de faire le suivi des subventions auprès de cette dernière, celle-ci leur disait : « non, non, faites rien » et « on s'occupe de tout ». Elle leur demandait de ne pas s'inquiéter, car « tout était toujours attaché », « ficelé ». Le président du CA ajoute d'ailleurs que « Le mot « attaché » est revenu au moins cent (100) fois » et que n'ayant aucune expérience au niveau des demandes de subvention, il faisait confiance au cabinet du maire.

Le président du CA de MCE rapporte également que lorsque le maire l'a approché pour lui proposer son poste au sein de MCE, ce dernier lui a mentionné que le financement était pratiquement attaché.

Le directeur général de la Ville de Montréal, le DGA à l'arrondissement de Ville-Marie et le membre observateur nommé sur le CA de MCE soutiennent eux aussi que la conseillère principale du maire s'occupait des subventions. Elle contrôlait et gérait cet aspect du



dossier et il était clair que le cabinet du maire était responsable des démarches et des négociations pour obtenir les subventions.

Dans leur réponse conjointe à l'Avis, le DG et le président du CA de MCE expliquent que le rôle de MCE ne se limitait pas uniquement à recueillir des subventions et obtenir des garanties financières et que l'organisme a bâti et contribué très significativement à la programmation éducative propre à l'électrification des transports. Ils soulignent que MCE a joué un rôle de surveillance important sur les budgets et la justification des dépenses, car ultimement, tout devait être approuvé par MCE. Cependant, la preuve matérielle obtenue en cours d'enquête permet de constater que ce sont les employés d'Evenko qui approuvaient les factures au nom de MCE.

6.3.2.2. Influence du cabinet du maire de Montréal dans l'embauche des dirigeants

Le CA de MCE est composé de huit (8) membres, dont six (6) administrateurs incluant le président du CA, un (1) membre observateur et un (1) secrétaire.

Le Bureau de l'inspecteur général a obtenu copie des statuts constitutifs de MCE. Ils prévoient deux (2) catégories de membres : les membres de la catégorie A et ceux de la catégorie B. Seule la Ville de Montréal peut être un membre de la catégorie A, laquelle octroie certains avantages, dont le droit d'assister à toutes les assemblées des membres de l'organisation, le droit de voter lors de ces assemblées et la faculté de nommer le président et le tiers des membres du CA.

Dans un souci de garantir l'indépendance de MCE par rapport à la Ville, l'avocat attiré au dossier de la FE avait émis des réserves et formulé une mise en garde afin d'éviter une telle situation.

L'avocat du S.A.J. affirme qu'après la réception des statuts constitutifs de MCE, il a soulevé à nouveau la problématique de l'indépendance et croyait que les statuts seraient modifiés. Ce dernier s'était aperçu que la Ville s'était réservé la possibilité de nommer les administrateurs de l'organisme qu'il avait créé.

L'enquête menée permet d'apprendre que le maire de Montréal a personnellement approché, le 10 septembre 2016, soit un (1) mois avant la création de MCE, un individu afin qu'il agisse à titre de président du CA du futur OBNL. Le maire venait d'essayer un refus de la part d'une autre personne qu'il avait également personnellement contactée pour agir à ce titre à l'hiver 2016.

Dans sa réponse à l'Avis, le président du CA de MCE précise qu'il a été officiellement nommé le 17 octobre 2016. Cependant, tel qu'il sera abordé, l'enquête révèle qu'il s'est impliqué, dès la fin septembre 2016 dans le dossier de la FE à titre de représentant de l'OBNL à plusieurs niveaux : il a participé aux entrevues du DG, il a contacté des candidats pour devenir membres du CA et il a reçu une version du contrat de promoteur local qui sera finalement conclu par MCE et FEO (ce dernier point sera détaillé à la sous-section 6.4 du présent rapport). Pour cette raison, l'inspecteur général retiendra, dans sa description des faits, que sa nomination à titre de président du CA de MCE a été effective

dès septembre 2016, même si non officielle à l'époque parce que l'OBNL n'était pas encore créé.

Pour revenir aux circonstances entourant le choix et l'embauche des dirigeants de MCE, l'inspecteur général note qu'après avoir accepté la charge que lui a proposée le maire de Montréal, le président du CA de MCE a, de concert avec la conseillère principale du maire, procédé aux entrevues visant à désigner le DG du futur OBNL. Le président du CA de MCE admet que c'est la conseillère qui lui a fourni le nom du candidat qui a, par la suite, été retenu.

En outre, en parlant de la conseillère principale du maire et du choix du DG, il déclare au Bureau de l'inspecteur général : « on a fait des entrevues ensemble » ; « on a décidé... Marie-José était d'accord avec moi que c'était la meilleure personne » ; « on a choisi » ; « on l'a engagé ». Finalement, le président du CA confie que la décision définitive a été prise par la conseillère principale du maire : « le mot final, c'est Marie-José ». Il précise qu'après discussion, « elle a approuvé » sa recommandation.

Le DG de MCE mentionne au Bureau de l'inspecteur général qu'il a été initialement contacté par le président du CA pour sonder son intérêt, mais confirme que son entretien d'embauche s'est déroulé en présence du président du CA et de la conseillère principale du maire de Montréal et que ces derniers lui ont offert le poste « d'un commun accord ». Il a été embauché le 16 octobre 2016 et son contrat d'emploi a été signé le 25 octobre 2016.

Dans leur réponse conjointe à l'Avis, le DG et le président du CA de MCE précisent que le CA a ratifié l'embauche du DG, car son profil cadrerait avec l'ensemble de la mission de MCE. L'inspecteur général ne nie aucunement que le profil du DG choisi corresponde à la mission de MCE et n'entend pas commenter la décision d'avoir opté pour cet individu plutôt que pour un autre. Toutefois, il ressort des faits présentés que la conseillère principale du maire a joué un rôle décisionnel dans le choix du DG de MCE : c'est elle qui a proposé le candidat retenu, qui a choisi le DG et qui a approuvé sa nomination avant que le CA ne ratifie son embauche.

Quant aux autres administrateurs du CA de MCE, le président du CA précise au Bureau de l'inspecteur général – tant au téléphone, que lorsque rencontré en personne – que le maire de Montréal et sa conseillère principale lui ont suggéré des noms des personnes qui pourraient être membres du CA. Il indique que, de son côté, il n'a pensé qu'à deux (2) individus. Il dit cependant que c'est lui qui a contacté toutes les personnes et qu'il n'a approché personne d'autre.

Dans les faits, il appert que toutes les personnes dont le nom a été fourni par le maire et sa conseillère principale ont été retenues pour agir comme membre du CA. Il s'agit là de trois (3) administrateurs, auxquels s'ajoute le président du CA choisi par le maire lui-même, pour un total de quatre (4) administrateurs sur six (6). À cela, l'enquête permet d'apprendre que le cabinet du maire a également choisi le membre observateur ainsi que le secrétaire du CA.

Ainsi, six (6) des huit (8) membres du CA sont issus de décisions ou de suggestions du cabinet du maire.



De plus, l'inspecteur général tient à souligner le fait qu'au départ, le cabinet du maire voulait qu'un employé de la Ville de Montréal soit membre du CA de MCE, mais que le S.A.J. de la Ville de Montréal l'a mis en garde de procéder de cette façon par souci, encore une fois, de préserver l'indépendance de l'OBNL. Le membre observateur nommé par le cabinet du maire sur le CA est cependant un employé de la Ville de Montréal.

6.3.2.3. La gestion des opérations

En ce qui concerne les opérations de MCE en lien avec la FE, plusieurs témoins rapportent au Bureau de l'inspecteur général l'implication constante du cabinet du maire à travers la conseillère principale du maire de Montréal.

D'emblée, l'inspecteur général note que les représentants de MCE étaient absents de la réunion de bilan tenue le 12 septembre 2017 au sujet du déroulement de la course de FE. Une copie du procès-verbal de la rencontre a été obtenue en cours d'enquête et démontre pourtant que c'est lors de cette réunion que les doléances ont été manifestées et que des représentants de l'ensemble des acteurs impliqués dans la course étaient rassemblés, dont notamment des représentants d'Evenko, de la DEP, de l'arrondissement de Ville-Marie, des médias, des différentes entités responsables de fournir des services et des équipements au promoteur local (corps policiers et Service de sécurité incendie de Montréal).

Le DG de MCE confie qu'il consultait la conseillère principale du maire pour toutes les décisions importantes qui concernaient la course de FE et s'assurait d'obtenir son accord à chaque fois. Il admet que dans ce dossier, il se sentait comme si d'autres personnes dirigeaient les choses. Il dit : « il fallait que je fasse ce que le monde demande, parce qu'il y avait des forces beaucoup plus grandes que moi là-dedans » ; « moi, je me validais, il n'y avait pas place à l'erreur là-dedans », en précisant que c'est auprès de la conseillère principale du maire de Montréal qu'il validait ses décisions.

N'ayant jamais organisé un événement d'une telle envergure, le directeur général de MCE affirme que la conseillère principale du maire était « puissante » au sein de MCE, qu'« elle tenait beaucoup de ficelles », à un point tel que « c'est toujours Marie-José Reid, Marie-José Reid, Marie-José Reid ». De son côté, le président du CA de MCE qualifie l'OBNL de « créature de la Ville de Montréal » et confirme que le bureau du maire était « omniprésent dans le projet », que le projet de la FE « c'était leur projet, leur bébé ».

Quant au DGA à l'arrondissement de Ville-Marie, il évoque l'implication sans précédent de la conseillère principale du maire et admet que tout se passait entre le maire et celle-ci. Il qualifie d'ailleurs la conseillère principale de « chef d'orchestre », puisque tout se faisait en étroite collaboration avec elle. Il ajoute qu'il recevait ses ordres directement du maire et que ce dernier était son patron pour le volet concernant la livraison de la piste de course. Le DG de la Ville de Montréal confirme ces dires et mentionne qu'alors que le DGA relève hiérarchiquement de lui, pour le dossier de la FE, il faisait directement affaire avec la conseillère principale du maire de Montréal.

D'ailleurs, de l'aveu même du président du CA de MCE, aucun membre du CA ne connaissait la course de FE :

« Nous, on connaissait rien. On arrive là, on n'a aucune information, on connaît pas FEO, on connaît pas la course de Formule électrique, on connaît pas ça, les subventions on connaît pas ça. »

Dans la réponse conjointe à l'Avis, le DG et le président du CA de MCE atténuent leurs propos et ils expliquent que les décisions ultimes étaient toujours prises par la direction ou le CA de MCE. Cependant, le DG informait et s'entendait avec la conseillère principale du maire au niveau des décisions importantes, compte tenu de l'implication importante de la Ville et du cabinet dans la livraison du projet.

Pour sa part, la conseillère principale du maire admet, dans sa réponse à l'Avis, que le cabinet du maire a été consulté pour certaines décisions, mais mentionne qu'il s'agissait de décisions susceptibles d'avoir un impact sur les activités de la Ville.

De son côté, lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, le maire explique que sa conseillère principale ne faisait que se tenir informée ; elle ne contrôlait pas MCE et n'était pas impliquée dans la négociation des contrats avec FEO. Or, l'implication du maire et de sa conseillère principale était telle que dans les faits, c'est le cabinet du maire qui a négocié le contrat de promoteur local liant MCE et FEO avant l'entrée en fonction des dirigeants de MCE, qui a imposé à MCE son sous-traitant principal pour le volet évènementiel (Evenko) et qui a assumé bon nombre d'obligations incombant traditionnellement au promoteur local dans le cadre du projet.

6.3.2.4. La détermination des objectifs

Tel que mentionné plus tôt, l'OBNL ne pouvait avoir comme seul objectif l'organisation de la course de FE, celui-ci devait avoir une véritable raison d'être pour bénéficier du soutien financier de la Ville. La conseillère principale du maire soutient que MCE avait pour mission de promouvoir l'électrification des transports. À titre d'exemple, elle cite notamment l'ajout de bornes de recharges électriques comme faisant partie de la mission de promotion de l'électrification des transports. Cet objectif s'inscrivait d'ailleurs dans le cadre de la Politique de développement durable dont s'était dotée la Ville de Montréal, laquelle visait à réduire son empreinte écologique notamment en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.

En fait, il appert – et l'inspecteur général tient à le souligner – que les administrateurs de MCE se sont impliqués au sein de l'OBNL, car ils croyaient en sa mission de promotion de l'électrification des transports. L'inspecteur général note la réelle volonté des membres du CA de MCE de prendre en charge et mener à terme cet aspect de la mission.

Lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, le DG de MCE précise avoir essayé de promouvoir les autres aspects de la mission autour de l'événement de la course de FE et avoir accompli plusieurs gestes visant à remplir la mission de MCE. Notamment, il explique avoir créé un mouvement au niveau des médias sociaux et que, dans cette optique, il a octroyé un contrat à une firme de communications pour bâtir un site Internet, une page Facebook et un compte Twitter, mais aussi pour établir une stratégie de communication et de relations publiques autour de la course de FE. Il était prévu que ces stratégies au niveau des médias sociaux se poursuivent après la tenue de la course pour promouvoir l'électrification des transports.



Le DG de MCE indique avoir également publié plusieurs articles sur le site Internet de MCE au sujet de l'électrification des transports et avoir effectué certaines démarches auprès d'universités pour obtenir des commandites et les convaincre d'installer des kiosques sur le site de la course de FE pour faire rayonner leur savoir-faire en matière d'électrification des transports. Le DG insiste sur le fait que plusieurs activités ont été organisées sur le site de la course, notamment de l'animation pour les enfants et des essais de véhicules électriques, et qu'à travers l'événement, les citoyens en ont appris sur l'électrification des transports.

Le DG et le président du CA de MCE affirment tous les deux (2) que c'est le volet de l'électrification des transports qui les a intéressés à se joindre à l'OBNL. Le président du CA de MCE ajoute que le CA a raffiné le plan d'action, voulant faire plus que seulement tenir une course de FE et que les membres étaient des gens sérieux qui croyaient en la promotion de l'électrification des transports.

Cependant, l'enquête révèle que, malgré les autres aspects de sa mission, la priorité de l'OBNL était de promouvoir le dossier de la FE et que cette priorité a été dictée au CA par le cabinet du maire.

En effet, le président du CA de MCE confie au Bureau de l'inspecteur général que les membres du CA se sont fait dire que la première année, ils ne devaient pas s'attendre à faire autre chose que la course avant la tenue de l'événement, « commençons par livrer la course pis notre mission plus large, on pourra après ça la mettre en place et la faire vivre ». Il poursuit en mentionnant :

« Depuis le début, on voulait avoir une visibilité sur ce qu'on faisait. C'est sûr que la priorité c'était la course. Le maire, puis Marie-José, puis Evenko, fallait pas qu'ils se cassent la gueule avec la course, puis on avait très bien compris ça, puis on l'avait accepté, mais on voulait quand même commencer à planter nos graines pour la suite. »

Même son de cloche de la part du DG de MCE qui déclare : « la Ville veut qu'on livre la course avant tout et que ce soit un succès ». Il confirme également que la mission n'était pas vraiment ramenée à l'avant-plan par le cabinet du maire et que le cabinet insistait beaucoup sur la course.

La conseillère principale du maire de Montréal admet que pendant la première année, MCE devait dédier une partie importante de son temps à la course de FE. Le président du CA de MCE mentionne qu'en raison de la course, il n'y avait peu ou pas de temps à consacrer à la promotion de l'électrification des transports, mais évoque que dès sa deuxième année d'existence, MCE aurait organisé des activités en lien avec la promotion de l'électrification des transports. Un autre membre du CA indique que des initiatives de promotion de l'électrification des transports ont été discutées au sens large, mais que c'était la course de FE qui occupait toute la place lors des réunions et que tout tournait véritablement autour de cet événement. Finalement, le DG de MCE révèle qu'il savait que la première année, l'organisation de la course de FE monopoliserait tout son temps, mais se dit convaincu qu'après la course, les autres volets du mandat auraient été abordés.

Un témoin impliqué dans le dossier de la FE et dans des discussions avec le cabinet du maire croit que MCE n'a pas été mis sur pied pour créer des initiatives à long terme. À son avis, MCE s'est fait donner une mission de promotion de l'électrification des transports pour justifier la constitution d'un OBNL pour la course de FE. Il qualifie MCE de paravent et précise que le DG et les membres du CA de MCE croyaient réellement en la mission de promotion de l'électrification des transports et ignoraient que MCE était, dans les faits, dédié à la FE.

6.3.3. Le contrat de promoteur entre MCE et FEO

Il ressort de l'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général qu'avant même que MCE ne soit créé, les négociations entourant le contrat de promoteur local ont débuté. Amorçées dès l'automne 2015, les négociations entre la Ville de Montréal et FEO se sont intensifiées à partir du mois de mai 2016 afin de confirmer la tenue de l'événement. Cependant, les négociations ne se sont pas limitées à confirmer l'inclusion de Montréal au calendrier des courses de FE. Le maire et sa conseillère principale ont également directement négocié avec les dirigeants de FEO le contrat de promoteur local, ce qui démontre à nouveau le contrôle exercé par le cabinet du maire et son ingérence dans les opérations de MCE en lien avec la course de FE.

6.3.3.1. Le rôle prédominant du cabinet du maire

C'est le cabinet du maire qui a conduit les négociations des clauses contractuelles ayant un impact sur les obligations de MCE en vertu du contrat de promoteur local. La preuve documentaire obtenue lors de l'enquête permet d'observer que le cabinet du maire a établi ce à quoi s'engagerait l'OBNL avant même que ses dirigeants ne soient nommés, et ce, en dépit de nombreuses mises en garde formulées par le S.A.J. au sujet de l'indépendance nécessaire devant exister entre l'OBNL créé et la Ville de Montréal.

Dès le mois de mai 2016, la conseillère principale du maire de Montréal a été impliquée dans la répartition des responsabilités entre FEO et le futur promoteur local. Le 19 mai 2016, elle transmet aux dirigeants de FEO une lettre d'intention se voulant une proposition de partage des responsabilités entre les entités contractantes de même qu'une proposition des modalités financières applicables.

L'inspecteur général a eu accès à une copie de cette lettre d'intention et note qu'elle mentionne d'entrée de jeu que les conditions et modalités qu'elle établit visent à créer des obligations juridiques contraignantes pour FEO et le futur OBNL. Il y est en effet inscrit:

« This letter is not exhaustive but is intended to be legally binding between Formula E and the NPO to the extent permitted by applicable law ».

[Soulignés de l'inspecteur général]

Les représentants de FEO confirment au Bureau de l'inspecteur général que c'est la Ville de Montréal qui a déterminé qui serait la partie contractante avec FEO ainsi que la structure juridique à mettre sur pied, et qu'ils n'ont aucunement participé à ces décisions. Ils ajoutent qu'ils n'ont connu l'identité de l'entité de leur cocontractant qu'au mois d'octobre 2016.



Le maire de Montréal a également été impliqué dans la négociation des clauses du contrat liant FEO et le futur OBNL. Ce dernier affirme au Bureau de l'inspecteur général avoir personnellement négocié certaines clauses contractuelles en vue d'abaisser les droits de course, de négocier les coûts associés au transport des voitures en vue d'un partage de frais avec la prochaine ville hôte de la course selon le calendrier et de nommer Hydro-Québec à titre de commanditaire de la course. Cette négociation a eu lieu avec le président de FEO au début du mois de juin 2016 à Monaco⁵.

Après une lecture et analyse des documents accessibles auxquels il a eu accès lors de son enquête, l'inspecteur général constate qu'à cette époque, la conseillère principale du maire a échangé sur une base régulière, voire parfois quasi quotidienne, avec les représentants de FEO au niveau de la répartition des rôles et responsabilités entre les entités. L'inspecteur général remarque que les points ayant fait l'objet de discussions ont un impact sur les livrables du promoteur local et sur l'organisation de la course de FE.

6.3.3.2. La seconde mise en garde du Service des affaires juridiques de la Ville

L'inspecteur général souligne finalement qu'en juin 2016, la conseillère principale du maire de Montréal a demandé à l'avocat du S.A.J. responsable du dossier de la FE de lui faire part de ses commentaires sur une ébauche du contrat de promoteur local.

L'avocat du S.A.J. mentionne au Bureau de l'inspecteur général qu'il a alors exprimé ses réserves et inquiétudes puisque l'OBNL n'existait toujours pas à cette époque. En conséquence, il a alors averti la conseillère principale du maire de Montréal de maintenir une distance par rapport à l'OBNL.

Parmi les notes manuscrites qu'il a apposées au projet de contrat se retrouvent les suivantes :

« OBNL pas créé »

« Ville doit conserver distance avec OBNL → création et gestion de celle-ci inclus »

« Logiquement, cette entente devrait être la dernière à être signée, ou à tout le moins, après confirmation de financement et approbation du soutien de la Ville (instances) »

L'avocat du S.A.J. soutient que l'indépendance que la Ville devait maintenir avec l'OBNL a toujours été une préoccupation. Lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, il confie ses craintes de la façon suivante : il est « minuit moins une », « il manque un joueur », ce joueur est « prévu depuis mars », « l'est où? », « on va de l'avant, mais comment? ». L'avocat du S.A.J. déclare n'avoir cependant pas lu le contrat final.

L'inspecteur général estime utile de préciser que le S.A.J. a toujours refusé d'agir pour le futur OBNL par souci de maintenir une indépendance avec l'OBNL et qu'il a été impliqué dans la révision du contrat de promoteur local en juin 2016, non pas pour émettre des

⁵ Le sommaire décisionnel visant à ratifier les dépenses de déplacement du maire atteste que le voyage à Monaco s'est effectué du 1er au 4 juin 2016.

commentaires de façon générale sur les clauses, mais pour étudier les impacts que le contrat était susceptible d'avoir sur la Ville de Montréal.

6.3.4. Le contrat entre MCE et Evenko

6.3.4.1. Evenko est imposé à MCE par le cabinet du maire

L'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général révèle que le cabinet du maire a imposé Evenko à MCE comme sous-traitant principal pour tout le volet événementiel et qu'il n'a laissé aucune marge de manœuvre à MCE à ce titre.

La décision de confier un contrat de service à Evenko semble ainsi avoir été prise par le cabinet du maire, avant même que les dirigeants de MCE n'entrent en fonction. D'ailleurs, le président du CA de MCE déclare que lorsque le maire de Montréal l'a approché pour lui proposer son poste au sein de MCE, ce dernier lui a mentionné qu'Evenko était le promoteur et s'occupait de tout. Il affirme que le maire lui a alors dit la chose suivante :

« ça sera pas très compliqué pour toi [...] ça ne prend pas beaucoup de temps [...] tout est pas mal réglé, le contrat avec la FE est très avancé, c'est Evenko qui va être le promoteur du projet, donc c'est pas l'organisme sans but lucratif, y'aura pas nécessairement un paquet d'employés que t'as à gérer, Evenko ont fait le pitch avec nous autres, ils ont l'expertise, ils vont gérer le projet. Le financement, il est pratiquement attaché. »

En fait, lorsque questionné par le Bureau de l'inspecteur général sur le choix d'Evenko à titre de fournisseur de services, le président du CA avoue que c'est le cabinet du maire qui a pris la décision. Ses paroles sont les suivantes :

« FEO, après les *pitchs* qui avaient été faits par le maire et Evenko... Il faut se souvenir qu'Evenko est dans le portrait depuis le mois de septembre 2015 et que le maire pis Evenko vont voir des courses ensemble et ils font des *pitchs*, puis ils font un gros *pitch* au mois de juin 2016 à FEO qui a comme fermé finalement l'entente entre FEO, la Ville ou le maire, et Evenko... qu'on veut aller à Montréal pour faire des courses de Formule électrique, pis on veut que ce soit Evenko parce qu'ils nous ont convaincus que, et la Ville a compétence pour le faire, et Evenko c'est le bon gestionnaire. »

[Soulignés de l'inspecteur général]

Il poursuit en concluant que FEO s'est fait « convaincre que c'était Evenko qui était le meilleur » et souligne d'ailleurs que bien avant son arrivée en poste, le nom d'Evenko était déjà indiqué comme gestionnaire dans le projet de contrat de juillet 2016.

Le DG de MCE confirme les propos tenus par le président du CA, à l'effet qu'Evenko a ainsi été imposé à MCE par le cabinet du maire. Lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, il confie qu'« Evenko savait qu'il aurait le contrat » et qu'on lui a dit : « Tu vas travailler avec Evenko ». D'ailleurs, il souligne qu'Evenko était présent à la conférence de presse du 21 octobre 2016 et qu'il n'avait rien à dire là-dessus, lui-même n'étant entré en fonction que le jour-même de cette conférence de presse.

Le président du CA de MCE rapporte que c'est la conseillère principale du maire de Montréal qui lui a indiqué que le contrat devait être signé avec Evenko :



« Le contrat avec FEO était signé, puis Marie-José Reid a dit : « Ben là, va falloir que MCE signe aussi le contrat avec Evenko, c'est Evenko qui va être là ». Alors, on a négocié le contrat avec Evenko. »

[Soulignés de l'inspecteur général]

D'ailleurs, le président du CA de MCE mentionne qu'à un moment donné, s'est posée la question d'une apparence potentielle de conflit d'intérêts à son égard, puisqu'il faisait partie d'une fondation d'Evenko. Lorsque le sujet est survenu, il déclare que la conseillère principale du maire lui a dit qu'il ne fallait pas s'inquiéter et que :

« de toute façon, Evenko est dans le dossier depuis au moins un (1) an et c'est nous autres qui les a choisis, c'est même pas toi qui les a choisis. »

[Soulignés de l'inspecteur général]

Finalement, le président du CA de MCE note qu'Evenko s'imposait à MCE puisque lorsqu'il entre en fonction en octobre 2016, il est à neuf (9) mois de l'événement et qu'avec un tel délai, personne d'autre n'aurait pu organiser un événement de cette envergure :

« Qui peut organiser un événement majeur à Montréal à neuf (9) mois de l'événement ? Tout le marketing, toute la mécanique de mettre des estrades, la publicité, les billets, tout ça, c'était impensable [...] Alors là, tu vas de l'avant, tu négocies le mieux que tu peux avec Evenko ».

L'inspecteur général note le même questionnement de la part du DG de MCE relativement au court délai à leur disposition pour choisir un sous-traitant. Il dit au Bureau de l'inspecteur général :

« De toute façon, comment on aurait pu mener un appel d'offres, je pose la question, pour avoir à livrer un événement à cette date-là ? C'est impossible ».

Le président du CA ajoute que la conseillère principale du maire lui a mentionné qu'il n'était pas requis pour l'OBNL de lancer un processus d'appel d'offres pour choisir l'entreprise responsable d'organiser l'événement et qu'elle lui a alors confirmé qu'il était légal pour MCE d'accorder le contrat directement à Evenko.

Lors d'une entrevue téléphonique qui a eu lieu le 9 janvier 2018, le président du CA de MCE a avoué au Bureau de l'inspecteur général que le maire de Montréal lui avait indiqué, au sujet de la création d'un OBNL, qu' « avec un OBNL, la Ville n'a pas besoin d'aller en appel d'offres et elle peut donner directement le contrat de promotion à Evenko ».

Lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général trois (3) jours plus tard, le président du CA de MCE a cependant réfuté la position voulant que MCE ait été créé pour donner le contrat à Evenko en contournant les règles entourant l'adjudication des contrats publics. Il a néanmoins spécifié que le maire et sa conseillère principale lui ont dit que le contrat avec FEO était pratiquement signé, qu'Evenko allait être le promoteur, et que c'était aussi le désir de FEO.

Evenko était le fournisseur du promoteur local responsable de l'organisation de la course de FE, notamment de la préparation du budget, des rapports financiers et de la reddition de compte au CA. Il appert que la totalité des responsabilités ayant trait au volet gestion et organisation de la course de FE a été impartie à Evenko.

Au final, Evenko s'est occupé de la vente des billets, des commandites (excluant celle provenant d'Hydro-Québec), de la programmation et de la production de tous les événements entourant la course (incluant l'après-course), de la mise en marché, du *marketing*, de la promotion ainsi que des communications entourant l'événement, la publicité et les relations publiques. Au surplus, Evenko a été responsable de la commercialisation, des ventes, de la souscription aux polices assurances nécessaires et de l'obtention de toute licence, tout permis et toute autre autorisation requise par l'événement.

Le président d'Evenko confirme au Bureau de l'inspecteur général que son entreprise était notamment responsable de l'octroi des contrats aux fournisseurs au nom de MCE, de la vente des billets, de la promotion de la course, de la vente des commandites, de la préparation de toutes les concessions, de la vente des loges, du montage et du démontage, de la gestion budgétaire, de la sécurité, de l'animation, des droits médiatiques pour couvrir l'événement, des groupes musicaux, des jeux, du nettoyage et de la planification des activités entourant la course.

De l'aveu même du président d'Evenko, l'entreprise a également effectué toute la comptabilité de l'événement pour et au nom de MCE. Le président d'Evenko renchérit en disant qu'il pense même que toute la comptabilité et de la tenue des livres de MCE, même celle non liée à la course de FE, sont faites par son entreprise, car l'OBNL n'avait pas de comptable. Le président d'Evenko a d'ailleurs identifié au Bureau de l'inspecteur général les deux (2) employés de l'entreprise qui se sont occupés de la comptabilité et de la tenue des livres de MCE.

D'ailleurs, le président de l'entreprise déclare au Bureau de l'inspecteur général que MCE n'était qu'une organisation d'un (1) employé qui avait besoin d'une « machine pour faire la promotion ». Il ajoute qu'Evenko a embauché trois (3) employés pour s'occuper de l'événement et qu'ils ont été engagés respectivement le 17 octobre 2016, le 10 novembre 2016 et le 6 mars 2017. Leur salaire a été refacturé à MCE en sus des frais de gestion.

À cet égard, le président du CA de MCE précise que les personnes engagées par Evenko étaient dédiées à 100 % à la course de FE et qu'ils étaient sur le service de paie d'Evenko.

N'ayant pris aucun risque à l'égard de l'événement, le président et un directeur d'Evenko affirment qu'Evenko a agi à titre d'opérateur responsable d'organiser la course de FE et non à titre de promoteur responsable des risques associés.

Le contrat liant Evenko à MCE prévoit qu'Evenko facture des frais de gestion annuels à MCE pour l'organisation de la course de FE, correspondant à 2 millions de dollars (y inclus une bonification de 500 000 \$), et reçoit 20 % du montant des commandites obtenues, à l'exception de celle provenant d'Hydro-Québec et des subventions des gouvernements provincial et fédéral. À ces frais, s'est ajoutée la refacturation du salaire de 3 employés embauchés spécifiquement par Evenko pour la FE.



6.3.4.2. La négociation du contrat entre MCE et Evenko

D'emblée, l'inspecteur général rappelle que lors des négociations avec FEO, avant même la création de MCE et l'entrée en fonction de ses dirigeants, la conseillère principale du maire a identifié, dans le contrat de promoteur local, Evenko et ses filiales comme sous-traitant de MCE pour le volet événementiel de la course de FE. Aucune autre option de sous-traitant n'est prévue au contrat pour prendre en charge ce volet.

L'inspecteur général constate également que pendant toute la période des négociations du contrat de promoteur local qui a eu lieu entre FEO et le cabinet du maire, le président d'Evenko a été informé des échanges. En fait, avant même que MCE soit créé et que ses dirigeants soient nommés, la conseillère principale du maire de Montréal a demandé des conseils juridiques et opérationnels à Evenko sur le dossier. Le président de l'entreprise confirme au Bureau de l'inspecteur général qu'entre les mois de mai et juillet 2016, les avocats d'Evenko ont notamment commenté les propositions contractuelles et conseillé la Ville de Montréal. Le président a participé aux appels téléphoniques intervenus entre la Ville de Montréal et FEO, il précise toutefois que les décisions étaient ultimement prises par la conseillère principale du maire de Montréal.

De son côté, la conseillère principale du maire confirme l'implication d'Evenko dans les négociations contractuelles. Elle justifie cette situation en déclarant qu'elle devait s'assurer que l'entreprise était au courant des clauses ayant un impact sur ses livrables et qu'elle devait, en ce sens, obtenir ses commentaires à cet égard. Elle admet ainsi, du même coup, qu'Evenko possédait déjà des livrables par rapport à l'événement et que l'entreprise était donc déjà nommée au contrat liant FEO et le promoteur local, alors que MCE n'était toujours pas créé à cette époque.

Un directeur d'Evenko souligne au Bureau de l'inspecteur général que c'est en octobre 2016 qu'une première ébauche du contrat entre MCE et Evenko a été rédigée. Ce même directeur, qui a été impliqué dans les négociations du contrat au nom d'Evenko, explique que la conseillère principale du maire a négocié les grands principes du contrat avec le président d'Evenko, mais que la négociation des clauses s'est faite avec le président du CA et le conseiller juridique de MCE. Les représentants d'Evenko affirment que cette dernière n'a pas participé aux appels ni aux échanges au moment des négociations.

Lorsque rencontré par le Bureau de l'inspecteur général, le maire de Montréal déclare qu'il n'a pas pris connaissance de l'entente intervenue entre MCE et Evenko et qu'il n'en connaît pas les détails. Il mentionne également que sa conseillère principale n'avait rien à faire en lien avec le contrat et qu'elle n'a pas été impliquée dans les négociations.

Dans leur réponse conjointe à l'Avis, le DG et le président du CA de MCE ajoutent que c'est le président du CA et le conseiller juridique de MCE qui ont piloté la négociation du contrat avec Evenko et qu'ils ont défendu les intérêts de MCE.

Cependant, l'inspecteur général relève que le DG de MCE évoque avoir soumis l'entente conclue avec Evenko au cabinet du maire. Au surplus, le président du CA admet avoir discuté régulièrement avec la conseillère principale du maire pour lui faire part des négociations et que lorsque l'entente était assez avancée, celle-ci lui a été envoyée pour

dire si elle était d'accord ou pas. En outre, il présume que le maire de Montréal était au courant des développements du contrat, puisqu'à certaines occasions, la conseillère principale mentionnait que le maire n'était pas d'accord sur certains éléments.

Tout en maintenant que la conseillère principale du maire n'a pas directement négocié le contrat avec Evenko, contrairement au contrat conclu avec FEO, le président du CA de MCE la décrit comme étant « une partie prenante par l'intermédiaire de MCE ».

Finalement, l'inspecteur général souligne que dès le mois d'août 2016, soit quelques mois avant la création de MCE, l'entrée en poste des dirigeants de MCE et la signature du contrat de promoteur local, Evenko avait comme compréhension qu'il s'occuperait de l'organisation de la course. En effet, l'inscription de Montréal au calendrier des courses de FE pour l'année 2017 a été confirmée le 23 juin 2016. Toutefois, le maire négligeait d'annoncer officiellement la course, de sorte que de l'aveu même de sa propre conseillère, FEO et Evenko ont commencé à faire pression auprès du cabinet du maire dès le mois d'août 2016. FEO exigeait que la course soit annoncée au plus tard en octobre si Montréal voulait faire partie du calendrier 2017 des courses de FE, alors qu'Evenko voulait que la course soit annoncée officiellement pour pouvoir commencer la vente des billets. Pourtant, MCE n'était pas encore créé à ce moment et il semble déjà entendu par Evenko que l'entreprise s'occupera de l'organisation de la course de FE.

7. Conclusion et intervention de l'inspecteur général

7.1. Conclusions de l'inspecteur général

L'inspecteur général conclut que l'OBNL « Montréal, c'est électrique » a été utilisé afin de contourner les règles d'octroi de contrats prévu par la loi. Le cabinet du maire de Montréal a ignoré les avertissements et les recommandations du S.A.J. et MCE n'était finalement qu'une courroie de transmission entre la Ville de Montréal et Evenko.

Le contrôle exercé par le cabinet du maire est tel, que dans les faits, MCE s'avère être, en ce qui concerne le dossier de la FE, une extension de la Ville de Montréal. De plus, l'inspecteur général constate que le cabinet du maire a placé la Ville de Montréal dans une situation telle que cette dernière a, dans les faits, assumé des rôles et responsabilités incombant traditionnellement au promoteur local de la course.

Il est utile de rappeler que le maire de Montréal avait personnellement approché le président d'Evenko, dès l'automne 2015, afin qu'il devienne le promoteur local de la course. L'enquête a également démontré que le maire avait introduit Evenko à FEO en présentant l'entreprise comme étant le promoteur envisagé pour organiser l'événement pour – du propre aveu du maire au Bureau de l'inspecteur général – se donner une chance que la meilleure firme puisse agir comme promoteur.

Le maire de Montréal se défend d'avoir choisi et imposé Evenko pour être le promoteur de la course et affirme que c'est FEO qui a eu un rôle prédominant à cet égard. Toutefois, il appert qu'Evenko a été le seul promoteur présenté aux dirigeants de FEO et qu'aucun autre promoteur n'a été sollicité par le maire ou son cabinet relativement à la tenue de la course FE à Montréal. D'ailleurs, les représentants de FEO soulignent que c'est lorsque le maire de Montréal les a introduits aux représentants d'Evenko, qu'ils ont été informés,



pour la première fois, de l'existence même de l'entreprise. L'inspecteur général note également que le maire avait demandé aux dirigeants de FEO d'arrêter leurs pourparlers avec un autre promoteur intéressé et exigé que toutes les communications soient centralisées à son cabinet. De nombreux témoins ont enfin confirmé que dès 2015, Evenko était perçu comme étant le promoteur que le cabinet du maire désirait avoir pour la course de FE de Montréal.

Cependant, Evenko a finalement refusé d'agir à titre de promoteur après avoir effectué des analyses financières au printemps 2016, lesquelles anticipaient un déficit important. L'entreprise a toutefois proposé d'agir à titre de fournisseur de services pour le promoteur local et effectivement, c'est de cette façon que le maire de Montréal et sa conseillère principale ont lié les dirigeants de MCE à Evenko.

Les dirigeants de FEO ont admis qu'ils n'auraient pas assumé le rôle de promoteur de l'événement, car ils ne voyaient pas Montréal comme étant une ville stratégique susceptible d'améliorer la visibilité du Championnat de FE, tel que pouvait l'être Londres ou Paris. Ils étaient conscients que la course de FE à Montréal serait vraisemblablement déficitaire d'un point de vue financier, et ce, pour plusieurs éditions. N'eût été le contrat de promoteur local négocié avec le cabinet du maire, ils n'auraient pas accepté de tenir une course de FE à Montréal.

Il ressort ainsi des faits recueillis lors de l'enquête une réelle volonté du maire de Montréal et de son cabinet de confier à Evenko l'organisation et la promotion de la course de FE à Montréal, même si, pour ce faire, il fallait qu'une autre entité assume les risques financiers résultant de l'événement.

Au bout du compte, la structure finale mise en place par le cabinet du maire pour la tenue de l'événement révèle qu'Evenko a assumé tout le volet événementiel du projet et a été responsable de son organisation, de la vente des billets, des commandites, de la programmation, de la mise en marché, de la promotion de l'événement, du marketing, des communications, des relations publiques, de la publicité, de la préparation des budgets et des états financiers ainsi que de la reddition de comptes.

De son côté, la Ville de Montréal avait la responsabilité de préparer tout le volet technique associé à la construction de la piste de course. Cette responsabilité impliquait du travail de préparation tel que réaliser une étude de faisabilité et payer les frais afférents. La Ville de Montréal devait également effectuer des travaux pour construire une piste de course au centre-ville, fournir l'ensemble des infrastructures nécessaires à la tenue de l'événement incluant les éléments de protection ainsi que les services de montage et de démontage de la piste.

Le S.A.J. avait clairement exprimé à la conseillère principale du maire de Montréal, dès novembre 2015, que l'OBNL ne devait pas servir de courroie de transmission entre la Ville et une entreprise privée en charge de l'organisation de la course. D'ailleurs, le modèle préconisé par le S.A.J. était que la Ville de Montréal lance un processus d'appel d'offres public afin de déterminer qui serait le promoteur.

Dans les faits, la relation entre MCE et le cabinet du maire est à ce point intime qu'elle permet de douter de la réelle raison pour laquelle l'OBNL a été créé. La mission officielle

de MCE, soit promouvoir l'électrification des transports, a été donné à MCE pour justifier sa création par le cabinet du maire de Montréal. La création de MCE dans un délai si court avant la tenue de l'événement, ne lui laissait aucune autre option que de confier de gré à gré le contrat à Evenko pour organiser ledit événement. Ce qui permet au maire d'atteindre son objectif, soit qu'Evenko organise sa course.

Subsidiairement, mais là n'est pas son constat principal, l'inspecteur général note que le fait que le cabinet du maire ait continué à exercer un contrôle important sur MCE tout au long du projet a fragilisé la légalité des subventions qui ont été accordées par la Ville de Montréal en raison du fait que l'organisateur de l'événement était un OBNL. Or, ce point avait fait l'objet de mises en garde répétées de la part du Service des affaires juridiques de la Ville de Montréal.

Bien qu'Evenko ait obtenu via le contrat avec MCE une partie substantielle des sommes subventionnées ou financées à ces derniers, il n'appartient pas à l'inspecteur général de commenter cet aspect. Conséquemment, l'inspecteur général laisse le soin à la Vérificatrice générale de la Ville de Montréal de commenter l'aspect financier de l'événement en vertu de son champ de compétence.

Il est à noter que les chiffres contenus dans ce rapport servent strictement aux fins de la compréhension du dossier. Ils proviennent de l'enquête du Bureau de l'inspecteur général ou bien de documents de la Ville qui sont publics.

Dans sa réponse à l'Avis, le maire de Montréal défend son choix d'avoir soutenu la course de FE et avance certains éléments auxquels l'inspecteur général croit important de répondre.

Dans un premier temps, le maire explique que la décision de soutenir la FE est essentiellement un choix politique qui était rattaché à une vision claire pour la ville de Montréal. Cette vision était fondée sur le développement durable, le positionnement de Montréal dans l'électrification des transports, le positionnement de Montréal face aux changements climatiques, le positionnement de Montréal en événementiel, le positionnement de Montréal en matière de « *branding* » et *leadership* dans le développement de cet important vecteur économique d'économie verte et le développement d'une vision du futur.

Le maire mentionne que pour se prévaloir de droits de course moins élevés, « il fallait sauter sur l'opportunité », en soulignant que le Canada s'est positionné rapidement dans les années 60 pour accueillir le Grand Prix de Formule 1 et que c'est ce qui lui avait permis de bénéficier de droits de courses moins dispendieux qu'ailleurs.

D'autre part, le maire justifie le modèle utilisé pour la course de FE en indiquant qu'il s'agit du même modèle que celui qui prévaut pour le Grand Prix de Formule 1. Il insiste sur le fait que les différents paliers de gouvernement dépensent des dizaines de millions de dollars pour assurer la tenue du Grand Prix de Formule 1 et que sans cette participation financière, la course de Formule 1 ne se tiendrait pas.

Le maire de Montréal conclut en affirmant que si le modèle utilisé pour la FE est remis en question par l'inspecteur général, il doit également l'être pour de nombreux autres événements.



L'inspecteur général estime utile de préciser à cet égard qu'il ne s'interroge pas sur la décision politique de tenir une course de FE à Montréal, pas plus que sur le succès réel remporté par la course de FE à l'été 2017. L'enquête de l'inspecteur général porte plutôt sur le véhicule utilisé pour octroyer le contrat de sous-traitant à Evenko, sur les circonstances ayant entouré la création de MCE et sur le contrôle effectif exercé par le cabinet du maire sur MCE en ce qui concerne le projet de la FE, de façon à s'assurer que les règles d'ordre public ont bel et bien été respectées.

De la même façon, l'enquête de l'inspecteur général n'a pas porté sur la structure mise en place dans le cadre du Grand Prix de Formule 1 ou des autres événements auxquels fait référence le maire de Montréal, ou sur l'opportunité pour la Ville de Montréal de subventionner de tels événements.

7.2. Intervention de l'inspecteur général

L'inspecteur général a décidé de se prévaloir de l'article 57.1.23 al. 2 de la *Charte de la Ville de Montréal*, lequel lui confère le pouvoir d'adresser, en tout temps, au conseil municipal de la Ville de Montréal, tout rapport faisant état de constats et de recommandations méritant d'être portés à son attention.

L'inspecteur général a déjà déposé deux rapports de recommandations au sujet des OBNL, soit celui sur le Projet de revalorisation et de développement Horizon 2017 de la Société du parc Jean-Drapeau et celui visant les contrats octroyés à Montréal en histoires dans le cadre des festivités du 375^e anniversaire de Montréal.

Le présent dossier révèle que MCE a été créé à l'initiative du cabinet du maire pour prendre en charge un projet spécifique et permettre de bénéficier de certaines subventions. Bien qu'une municipalité puisse octroyer des subventions à un OBNL qu'elle crée, le problème avec le cheminement du dossier de la FE est que le cabinet du maire n'a pas gardé ses distances par rapport à MCE, afin de garantir son indépendance et autonomie d'actions.

Le dossier révèle également que le dossier a, dès ses débuts, été entièrement géré par le cabinet du maire.

L'inspecteur général n'a pas l'intention, par ce rapport, de mettre fin aux initiatives politiques, puisque celles-ci peuvent s'avérer hautement profitables pour la visibilité et le rayonnement de la Ville de Montréal, mais désire cependant s'assurer que celles-ci suivent le cadre légal applicable, fassent l'objet d'analyses financières préalables par des employés de la Ville et que le cheminement du dossier soit transparent.

Enfin, l'inspecteur général souligne de nouvelles mesures législatives qui auront pour but de prévenir le genre de situation décrite dans ce rapport. Certains organismes, dont les OBNL, sont dorénavant assujettis aux règles d'octroi de contrat prévu à la *Loi sur les cités et villes*⁶ si ceux-ci correspondent aux nouveaux critères prévus par la loi. Bien qu'il s'agisse d'une nouvelle disposition, l'inspecteur général considère qu'un organisme

⁶ Préc. Note 2.

comme MCE aurait été assujéti à ces nouvelles règles si elles avaient été en vigueur au moment des faits présentés dans ce rapport.

POUR CES MOTIFS,

L'inspecteur général

RECOMMANDE

1. Que dans les cas où la Ville de Montréal initie et finance un événement d'envergure tel que le Grand prix de la formule électrique, un appel de proposition devrait être lancé, assurant ainsi la transparence dans le processus et une saine concurrence en suscitant l'intérêt du plus grand nombre de promoteurs d'événements potentiels;
2. Que lors de la planification d'un événement d'envergure tel que le Grand prix de la formule électrique, le directeur général de la Ville de Montréal de même que les employés et professionnels de l'appareil municipal, incluant des organismes tels que Tourisme Montréal, soient sollicités le plus rapidement possible afin que la Ville puisse bénéficier de leur expertise, indépendance et impartialité notamment dans le respect du cadre légal entourant le processus d'adjudication et d'attribution de contrats publics.

TRANSMET, en vertu de l'article 57.1.23 de la *Charte de la Ville de Montréal*, une copie de cette décision au maire de la Ville ainsi qu'au greffier afin que celui-ci l'achemine aux conseils concernés de la Ville, en l'occurrence le conseil municipal et le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal, de même que le conseil d'arrondissement de Ville-Marie.

L'inspecteur général,

Denis Gallant, Ad. E.

ORIGINAL SIGNÉ