



Rapport sur l'industrie du remorquage à Montréal

(art. 57.1.23 de la *Charte de la Ville de Montréal*)

24 avril 2017

Bureau de l'inspecteur général
1550, rue Metcalfe, bureau 1200
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 280-2800
Télécopieur : 514 280-2877

BIG@bigmtl.ca

www.bigmtl.ca

Montréal 



EXPOSÉ SOMMAIRE

Suite à la réception de signalements ciblant certains appels d'offres lancés par la Ville de Montréal en matière de location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement, l'inspecteur général a décidé de mener une enquête sur l'ensemble des contrats octroyés dans le domaine afin d'évaluer l'existence de collusion. De façon systématique au cours de l'enquête, les différents témoins rencontrés ont abordé d'eux-mêmes les autres problématiques présentes dans l'industrie du remorquage en général, notamment la question de l'infiltration du crime organisé dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés qui obstruent la circulation.

Compte tenu de ces allégations, le spectre de l'enquête a été élargi aux autres contrats octroyés par la Ville en matière de remorquage. L'enquête du Bureau de l'inspecteur général avait pour objectifs de dresser le portrait de l'industrie du remorquage à la Ville de Montréal sans se limiter aux signalements initialement reçus, d'identifier les stratagèmes de nature collusoire utilisés par les entrepreneurs, de déterminer dans quelle mesure le crime organisé est impliqué dans l'industrie du remorquage et comment il affecte l'industrie, et d'étudier tout autre problème qui pourrait avoir pour effet de nuire à la libre concurrence entre les entrepreneurs et à la capacité de la Ville d'obtenir le meilleur service au meilleur prix.

Le présent rapport dresse donc un portrait de la situation et fait état des constats révélés au cours de l'enquête, de même que des recommandations de l'inspecteur général qui en découlent, à l'égard de trois (3) types de contrats : les contrats d'exclusivité de remorquage pour les véhicules accidentés qui obstruent la circulation, les contrats de remorquage et d'entreposage pour les véhicules en situation de délit et les contrats de location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement.

L'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général révèle qu'en matière de remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation, il existe, depuis plus de dix (10) ans, une entente de partage du territoire entre les entrepreneurs dans les secteurs qui ne font pas l'objet d'un contrat d'exclusivité avec la Ville de Montréal. Or, l'enquête a permis d'apprendre que la Ville n'a octroyé aucun contrat d'exclusivité sur son territoire depuis le 27 février 2016 et qu'au fil du temps, les contrats n'ont pas été octroyés de façon homogène, puisque certains secteurs n'ont jamais été visés par des contrats d'exclusivité.

L'inspecteur général constate que l'absence de contrats d'exclusivité pour le remorquage des véhicules accidentés couvrant l'ensemble du territoire de la Ville a contribué à ce que le partage des secteurs entre les entrepreneurs s'érige en véritable système au fil du temps.

Le portrait de la situation est préoccupant : le territoire de la Ville de Montréal est divisé en zones qui sont, dans les faits, des petits royaumes où certains entrepreneurs sont souverains et détiennent une forte mainmise. Les entrepreneurs œuvrant dans le remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation se « respectent mutuellement » et ne procèdent pas au remorquage dans les secteurs qu'ils considèrent appartenir à leurs concurrents, même si ces derniers ne détiennent pas de contrat d'exclusivité valide avec la Ville.

Un climat de violence et de représailles règne sur l'industrie : afin d'acquérir ou encore de « protéger » les secteurs qu'ils estiment être les leurs, les entrepreneurs usent de menaces, ont recours à l'intimidation et posent des actes de violence (voies de fait, vandalisme, incendies d'équipements) à l'égard de leurs concurrents. De façon quasi unanime, les témoins expliquent qu'une compagnie qui déciderait de défier le partage du territoire établi entre les entrepreneurs deviendrait la cible de menaces via des appels téléphoniques et s'exposerait à des mesures de représailles importantes.

L'enquête du Bureau de l'inspecteur général a également permis de lever le voile sur la présence et l'influence du crime organisé dans l'industrie. La quasi-totalité des secteurs est aujourd'hui contrôlée, en tout ou en partie, par au moins une compagnie reliée d'une façon ou d'une autre au crime organisé.



Parfois les dirigeants des compagnies de remorquage sont eux-mêmes membres de ces organisations criminelles, parfois ils entretiennent des liens familiaux ou d'amitié avec des membres de ces organisations. Il en découle que des individus membres d'organisations criminelles, ou proches de membres influents, opèrent sur le territoire. L'inspecteur général a même appris que certains secteurs « appartiennent » à des organisations criminelles, de sorte qu'un entrepreneur désirant procéder au remorquage d'un véhicule accidenté obstruant la circulation dans le secteur doit payer une redevance (ou une « cut ») à l'organisation criminelle. Le soutien d'une organisation criminelle constitue une façon permettant aux compagnies de remorquage de protéger leur territoire, mais également d'acquérir certains secteurs sans faire l'objet de représailles de la part de ses concurrents et sans se soucier du fait qu'un autre entrepreneur effectuait auparavant le remorquage de véhicules accidentés dans le secteur. Dans le jargon du milieu, la compagnie de remorquage se trouve à être « backée » par le crime organisé.

La preuve recueillie lors de l'enquête démontre clairement que le crime organisé prend le contrôle de secteurs de remorquage et va même jusqu'à coordonner la répartition des entrepreneurs et le partage des secteurs.

L'inspecteur général observe ainsi que ces situations ont eu pour effet pratique de vider le domaine de nombreux entrepreneurs qui, par peur, n'osent plus procéder au remorquage de véhicules accidentés dans les zones contrôlées, et même parfois, sur le territoire de la Ville de Montréal. La concurrence s'en trouve ainsi considérablement réduite.

Dans le domaine de la location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules lors d'opérations de déneigement, la situation n'est guère plus reluisante : l'enquête menée par l'inspecteur général a permis d'observer que certains entrepreneurs œuvrant dans ce domaine ont recours à la collusion lorsque venait le temps de déposer une soumission à un appel d'offres. Il s'avère que plusieurs entrepreneurs communiquent entre eux, avant et pendant les périodes de soumission, pour s'informer de leur intention de soumissionner, du nombre de remorqueuses qu'ils prévoient proposer et du prix auquel ils prévoient soumissionner. Parfois même, les entrepreneurs s'entendent pour ne pas soumissionner les uns contre les autres (« pactes de non-agression »), ou encore pour soumissionner à un prix déterminé.

Les manœuvres auxquelles ils ont recours privent la Ville et les arrondissements de la possibilité d'obtenir le meilleur prix, ce qui constitue une entrave grave au libre marché et détourne les processus d'appel d'offres de leur mission première qui est de susciter la plus grande concurrence. Le bassin d'entrepreneurs soumissionnant sur les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage des véhicules lors d'opérations de déneigement s'est réduit considérablement à travers les années.

Déjà, l'inspecteur général a prononcé deux (2) décisions le 26 septembre 2016 et le 23 mars 2017, résiliant au total quinze (15) contrats octroyés à des entrepreneurs qui ont participé à des manœuvres collusoires ou frauduleuses, en contravention avec la Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal. L'inspecteur général a également recommandé que six (6) compagnies et leur président respectif, qui avaient activement pris part à ces manœuvres, soient exclus pendant cinq (5) ans de la possibilité de conclure tout contrat avec la Ville, que ce soit de gré à gré ou suite à un appel d'offres.

Dans le cours de son enquête plus globale sur l'industrie du remorquage, le Bureau de l'inspecteur général a obtenu de nombreuses informations corroborant les situations dépeintes dans ces deux (2) décisions.

Par le biais de ce rapport, l'inspecteur général a comme préoccupation première de porter à l'attention du conseil municipal et du conseil d'agglomération de la Ville de Montréal les situations observées lors de l'enquête relativement au partage du territoire entre les entrepreneurs et à la question de la présence et de l'influence du crime organisé dans l'industrie. L'inspecteur général a jugé à propos de formuler plusieurs recommandations afin que certaines mesures soient adoptées rapidement par la Ville en vue de diminuer les risques de collusion et de contrôle du marché par les entrepreneurs, mais également d'assainir le marché de ses liens avec le crime organisé. L'inspecteur général déplore notamment l'absence de contrats d'exclusivité en vigueur dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés



obstruant la situation. L'inspecteur général estime que cette absence, et le partage du territoire entre les entrepreneurs qui en découle, mettent la Ville et les arrondissements à risque, en ce sens qu'ils permettent à des compagnies de remorquage qui entretiennent des liens avec le crime organisé d'avoir accès au marché en toute impunité et de contrôler ce secteur économique.



Table des matières

1. Portée et étendue des travaux.....	1
1.1 Mise en garde.....	1
1.2 Standard de preuve applicable	1
2. Contexte de l'enquête	1
2.1 Signalements reçus et analyse préliminaire	1
2.2 Objectifs de l'enquête et résumé des interventions de l'inspecteur général	2
2.3 Mesures de protection de l'anonymat des dénonciateurs et dénonciations effectuées par l'inspecteur général	4
3. Industrie du remorquage	6
3.1 Caractéristiques des différents types de contrats.....	7
3.1.1 <i>Contrats d'exclusivité de remorquage pour les véhicules accidentés qui obstruent la circulation</i>	<i>7</i>
3.1.2 <i>Contrats de remorquage pour les véhicules en situation de délit</i>	<i>9</i>
3.1.3 <i>Contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement</i>	<i>11</i>
3.1.4 <i>Autres contrats.....</i>	<i>12</i>
3.2 Réflexion amorcée sur l'industrie	12
4. Partage du territoire dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation	13
4.1 Genèse du partage du territoire	13
4.2 Partage du territoire érigé en système	14
4.3 Présence et influence du crime organisé dans l'industrie.....	16
4.3.1 <i>Infiltration du crime organisé au sein des compagnies</i>	<i>16</i>
4.3.2 <i>Influence du crime organisé comme moyen d'acquérir un secteur</i>	<i>19</i>
4.4 Climat de violence et de représailles	21



4.4.1	<i>Recours à la violence comme moyen de protéger son territoire</i>	22
4.4.2	<i>Recours à la violence comme moyen d'acquérir un secteur</i>	23
4.4.3	<i>Recrudescence des cas de violence</i>	25
4.4.4	<i>Conséquences de la violence</i>	26
4.5	Autres stratagèmes utilisés pour acquérir des secteurs	27
4.5.1	<i>Négociation avec le compétiteur</i>	27
4.5.2	<i>Achat d'un secteur de remorquage ou d'une compagnie</i>	28
5.	Collusion dans les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement	29
5.1	Rappel de la décision du 26 septembre 2016	30
5.2	Rappel de la décision du 23 mars 2017	32
5.3	Éléments additionnels concernant la collusion	33
5.3.1	<i>Éléments de collusion</i>	33
5.3.2	<i>Éléments contractuels limitant la concurrence</i>	35
6.	Conclusions et recommandations	37
6.1	Remorquage de véhicules accidentés et de véhicules en situation de délit	38
6.2	Location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement	43

1. Portée et étendue des travaux

1.1 Mise en garde

En vertu de l'article 57.1.8 de la *Charte de la Ville de Montréal* (R.L.R.Q. c. C-11.4), 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 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 rapport, celui-ci signifiera une enquête de nature administrative et en aucun cas il ne devra être interprété comme évoquant une enquête criminelle.

1.2 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 sous sa juridiction 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. Contexte de l'enquête

2.1 Signalements reçus et analyse préliminaire

L'enquête de l'inspecteur général a été amorcée suite à la réception de deux (2) signalements ciblant certains appels d'offres lancés en matière de location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement.

Le premier signalement alléguait qu'un entrepreneur utilisait les mêmes remorqueuses pour soumissionner et obtenir des contrats dans plusieurs arrondissements de la Ville de Montréal et qu'il avait recours à de la sous-traitance illégale lors de l'exécution des contrats.

Quelques semaines plus tard, un second signalement informait l'inspecteur général que, dans le cadre de l'appel d'offres 15-14685 lancé en 2015, une (1) seule soumission avait été reçue par un (1) des arrondissements visés par l'appel d'offres. Ce constat, jumelé au fait que l'unique soumissionnaire était l'entrepreneur qui avait obtenu le contrat l'année précédente et que les prix qu'il avait soumis étaient en hausse de presque 36% par rapport

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*).



à 2014, suscitait des inquiétudes relativement à la possibilité d'un partage du marché entre les entrepreneurs.

Le Bureau de l'inspecteur général a effectué une analyse préliminaire de l'appel d'offres 15-14685 qui a démontré qu'une (1) seule soumission avait été reçue pour la presque des secteurs ciblés par l'appel d'offres (voir le tableau ci-dessous). Force était donc de constater que la situation rapportée par le deuxième signalement n'était pas un cas isolé.

Arrondissements / secteurs ciblés	Entreprises soumissionnaires				
	Entreprise A	Entreprise B	Entreprise C	Entreprise D	Entreprise E
Anjou			X		
LaSalle		X		X	
Montréal-Nord				X	
Plateau-Mont-Royal T-53				X	
Plateau-Mont-Royal T-54	X				
Plateau-Mont-Royal T-55					X
Rivière-des-Prairies					X

Malgré que le tableau semble indiquer que deux (2) soumissions ont été reçues par l'arrondissement de LaSalle, un examen des soumissions déposées permet d'observer que dans les faits, les entreprises B et D n'ont pas soumissionné l'une contre l'autre. Alors que l'arrondissement cherchait à louer huit (8) remorqueuses, l'entreprise B a présenté une offre pour proposer six (6) remorqueuses et l'entreprise D a présenté une offre pour deux (2) remorqueuses. L'inspecteur général remarque ainsi que les offres des deux (2) entrepreneurs comblaient exactement les besoins de l'arrondissement.

2.2 Objectifs de l'enquête et résumé des interventions de l'inspecteur général

Ces indices de collusion en main, l'inspecteur général a décidé de mener une enquête sur l'ensemble des contrats octroyés pour la location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement, afin d'évaluer la présence de collusion dans le domaine.

Rapidement, l'enquête a permis de constater que trois (3) entrepreneurs déposaient des soumissions établies avec collusion à l'égard de plusieurs appels d'offres, en

contravention avec la *Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal*. L'inspecteur général n'a pas tardé à intervenir afin de sanctionner ces entrepreneurs.

Le 26 septembre 2016, au terme de son enquête, l'inspecteur général a ainsi émis une décision² dans laquelle il prononçait la résiliation de trois (3) contrats toujours en cours d'exécution et recommandait que les trois (3) entrepreneurs (Remorquage Taz inc., Remorquage Mobile et Auto Cam 2000), leur président respectif – lesquels avaient activement participé à la collusion – (Jean-Marc Lelièvre, Steve Lenfesty et Réal Tourigny) ainsi que toute personne liée aux entreprises, soient écartés de tout appel d'offres et de la possibilité de conclure un contrat de gré à gré avec la Ville pendant cinq (5) ans.

Le 23 mars 2017, l'inspecteur général a prononcé une seconde décision³ visant à nouveau ces trois (3) entrepreneurs. En effet, une surveillance accrue des activités menées par Jean-Marc Lelièvre (Remorquage Taz inc), Steve Lenfesty (Remorquage Mobile) et Réal Tourigny (Auto Cam 2000) a permis de remarquer qu'ils continuaient à obtenir des contrats de la Ville pour la location de remorqueuses, malgré leur exclusion de la Ville jusqu'au 25 septembre 2021. L'enquête menée a levé le voile sur des ententes frauduleuses intervenues entre ces entrepreneurs et des entreprises qui n'avaient jamais œuvré dans le domaine du remorquage de véhicules auparavant de façon à ce que celles-ci agissent à titre de prête-nom pour les entrepreneurs exclus.

Face à ces constats, l'inspecteur général a résilié douze (12) contrats octroyés à ces nouvelles entreprises (Excavation Anjou inc., 9499237 Canada inc. et Remorquage BL) et a recommandé que ces entreprises, leur président respectif (Yvan Dubé, Raymond Lizotte et Brigitte Lévesque) – lesquels avaient activement participé aux manœuvres frauduleuses –soient écartés de tout appel d'offres et de la possibilité de conclure un contrat de gré à gré avec la Ville pendant cinq (5) ans.

Parallèlement à ces deux (2) décisions, tout au long de l'enquête, les différents témoins rencontrés par le Bureau de l'inspecteur général abordaient systématiquement et d'eux-mêmes la question de l'infiltration du crime organisé dans l'industrie du remorquage, plus particulièrement en ce qui a trait aux contrats de remorquage des véhicules accidentés qui obstruent la circulation.

Interpellé et préoccupé par les nombreuses allégations des témoins, l'inspecteur général a ainsi décidé de mener une enquête globale afin de dresser le portrait de l'industrie du remorquage à la Ville de Montréal, sans se limiter aux signalements initialement reçus relativement à la location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de

² *Résiliation et recommandations visant divers contrats octroyés par des arrondissements pour la location de remorqueuses avec opérateurs lors d'opérations de déneigement*, 26 septembre 2016, décision disponible sur le site Internet : www.bigmtl.ca.

³ *Résiliation et recommandations relativement à l'octroi de contrats visant la location de remorqueuses lors d'opérations de déneigement – vigie de la décision du 26 septembre 2016*, 23 mars 2017, décision disponible sur le site Internet : www.bigmtl.ca.



véhicules durant les opérations de déneigement. Conséquemment, le spectre de l'enquête a été élargi aux autres contrats octroyés par la Ville en matière de remorquage.

L'enquête conduite par le Bureau de l'inspecteur général avait ainsi comme objectifs principaux d'identifier les stratagèmes de nature collusoire utilisés par les entrepreneurs, de déterminer dans quelle mesure le crime organisé est impliqué dans l'industrie du remorquage et d'étudier tout autre problème qui pourrait avoir pour effet de nuire à la libre concurrence entre les entrepreneurs.

Au total, presque cent (100) témoins ont été rencontrés par le Bureau, soit une vingtaine d'employés de la Ville de Montréal œuvrant dans le processus d'octroi des contrats ainsi que dans la gestion contractuelle et la surveillance des activités de remorquage, et plus de soixante-dix (70) entrepreneurs et personnes œuvrant dans le domaine du remorquage.

Par le biais de ce rapport, l'inspecteur général a comme préoccupation première de porter à l'attention du conseil municipal et du conseil d'agglomération de la Ville de Montréal les situations observées lors de l'enquête relativement au partage du territoire entre les entrepreneurs. La question de la présence et de l'influence du crime organisé dans l'industrie mérite également d'être abordée dans le cadre du mandat confié à l'inspecteur général, puisque, tel qu'il le sera expliqué dans le présent rapport, il s'agit d'une question intimement reliée aux stratagèmes collusoires employés. En effet, le crime organisé participe activement au système de partage du marché entre les entrepreneurs et influence de façon importante le recours de certains entrepreneurs à des pratiques de contrôle du marché. L'infiltration du crime organisé dans l'industrie présente également des enjeux de sécurité publique importants et se doit donc d'être signalée aux instances décisionnelles municipales.

Une fois les faits constatés en cours d'enquête établis, l'inspecteur général formulera des recommandations afin que certaines mesures soient adoptées rapidement par la Ville en vue de diminuer les risques de collusion et de contrôle du marché par les entrepreneurs, mais également afin d'assurer une saine sollicitation du marché par la procédure d'appel d'offres. Cette approche cadre avec le pouvoir de l'inspecteur général de déposer en tout temps un rapport faisant état de constatations ou de recommandations, pouvoir prévu à l'article 57.1.23 par. 2 de la *Charte de la Ville de Montréal* (ci-après : *Charte*).

2.3 Mesures de protection de l'anonymat des dénonciateurs et dénonciations effectuées par l'inspecteur général

Dans le présent rapport, l'identité des entrepreneurs a volontairement été masquée et le genre masculin a été utilisé pour la description des faits. Il s'agit là d'une mesure prise par l'inspecteur général dans le but de se conformer aux obligations que lui impose sa loi habilitante au chapitre de la protection de l'anonymat des témoins collaborateurs qui ont communiqué des renseignements pertinents à l'enquête. En effet, si, dans le récit des faits, seule l'identité des quelques entrepreneurs collaborateurs était masquée, il serait alors facile de les identifier. L'article 57.1.14 de la *Charte* stipule ce qui suit :

57.1.14 L'inspecteur général doit prendre toutes les mesures nécessaires afin de s'assurer que l'anonymat d'une personne qui communique avec lui soit préservé. Dans le cadre de son mandat, il peut toutefois dévoiler l'identité de cette personne au Service de police de la ville ou au commissaire à la lutte contre la corruption.

Mais il y a plus, l'enquête a permis de lever le voile sur le climat de menaces et de violence qui règne dans l'industrie du remorquage à la Ville de Montréal. Tel qu'il le sera abordé dans les sections subséquentes du rapport, plusieurs entrepreneurs ont été victimes d'intimidation et d'actes de violence importants. Face à une telle situation, l'inspecteur général juge qu'il est nécessaire de masquer l'identité de tous les entrepreneurs, afin d'éviter que ceux qui lui ont communiqué des informations puissent être identifiés et soient victimes de représailles.

Finalement, c'est également par souci de ne pas nuire à une enquête criminelle qui pourrait potentiellement être amorcée que l'identité des entrepreneurs doit être masquée du rapport. En effet, au terme de ses vérifications et de son enquête, l'inspecteur général estime que des contraventions à des lois fédérales, des lois provinciales ou des règlements, impliquant notamment de la collusion, pourraient avoir été commises par certains entrepreneurs.

Conformément à l'article 57.1.18 de la Charte, l'inspecteur général a dénoncé cette situation à l'Unité permanente anticorruption (ci-après : UPAC) :

57.1.18 L'inspecteur général doit, s'il estime qu'une contravention à une disposition d'une loi fédérale ou du Québec ou à un règlement pris en application d'une telle loi impliquant de la corruption, de la malversation, de la collusion, de la fraude ou du trafic d'influence dans, entre autres, la passation ou l'exécution de contrats pourrait avoir été commise, effectuer sans délai une dénonciation au commissaire à la lutte contre la corruption.

L'UPAC a référé l'inspecteur général à la Sûreté du Québec, dont l'une des unités est responsable des enquêtes criminelles relatives aux activités d'infiltration dans l'économie légale. L'inspecteur général précise qu'il a également effectué un signalement au Service de police de la Ville de Montréal (ci-après : SPVM) et à Revenu Québec, afin de les sensibiliser à ses constats et aux problématiques présentes dans l'industrie, notamment en lien avec les enjeux de sécurité publique et la question des revenus non déclarés.

Le Bureau de l'inspecteur général est cependant conscient que le fardeau de preuve auquel sont contraints la Sûreté du Québec, le SPVM et Revenu Québec, les outils dont ils disposent pour faire enquête et leur mandat respectif ne sont pas les mêmes que les siens.

D'autre part, l'inspecteur général souligne que le Ministère des Transports du Québec et les différentes unités d'affaires de la Ville concernées ont été sensibilisées aux constats découlant du présent rapport afin qu'ils puissent apporter les correctifs nécessaires.



3. Industrie du remorquage

Afin de mieux comprendre les pratiques qui seront identifiées dans le présent rapport, il est utile de décrire les caractéristiques de l'industrie.

La réglementation régissant les activités de remorquage sur le territoire de la Ville de Montréal date de 2003, année marquant l'adoption du *Règlement sur le remorquage des véhicules* (03-098). Le Bureau du taxi de Montréal (ci-après : BTM), créé en 1986, s'est alors vu confier le mandat d'encadrer les opérations de remorquage à Montréal. Cet organisme a fait partie du SPVM jusqu'à ce qu'il soit constitué en société paramunicipale de la Ville de Montréal en 2014⁴.

Le *Règlement sur le remorquage des véhicules* (03-098) édicte notamment que toute personne qui exploite une dépanneuse doit être détentrice d'un permis d'exploitation et que toute personne qui effectue un remorquage doit posséder un permis de chauffeur (articles 7 et 30). Le BTM est l'autorité compétente pour délivrer ces permis. Il effectue également des inspections sur route et en entreprise, traite les plaintes et mène des enquêtes afin de s'assurer du respect des règles.

À la Ville de Montréal, il existe cinq (5) types de contrats dans le domaine du remorquage :

- les contrats d'exclusivité de remorquage pour les véhicules accidentés qui obstruent la circulation;
- les contrats de remorquage et d'entreposage pour les véhicules en situation de délit;
- les contrats de remorquage pour les véhicules abandonnés et les véhicules en situation d'infraction de stationnement;
- les contrats de location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement; et
- les contrats de remisage des véhicules saisis dans le cadre de l'opération « sabot de Denver ».

Le présent rapport portera de façon principale sur les contrats de remorquage pour les véhicules accidentés qui obstruent la circulation et les véhicules en situation de délit. Les contrats octroyés pour la location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement feront également l'objet d'une étude spécifique.

⁴ Ces informations proviennent du site Internet du BTM :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8177_89603648&_dad=portal&_schema=PORTAL.

3.1 Caractéristiques des différents types de contrats

3.1.1 Contrats d'exclusivité de remorquage pour les véhicules accidentés qui obstruent la circulation

L'octroi des contrats d'exclusivité de remorquage pour les véhicules accidentés qui obstruent la circulation relève de la compétence du conseil d'agglomération⁵ et l'unité administrative requérante est le SPVM.

Tel que leur nom l'indique, ces contrats accordent à leur adjudicataire le droit exclusif d'exercer l'activité de remorquage prévue. Les adjudicataires sont ainsi les seuls à pouvoir remorquer un véhicule accidenté obstruant la circulation sur le territoire désigné dans le contrat.

Dans ce domaine, des contrats ont été octroyés suite à des appels d'offres (publics ou sur invitation) et des contrats de gré à gré ont également été octroyés. Tel qu'il est inscrit dans divers sommaires décisionnels préparés en vue de l'octroi de contrats, la procédure d'appel d'offres avait été jugée nécessaire par les instances municipales par souci de contrer la tendance qu'avaient les compagnies de remorquage, dans les années 1990, à se dépêcher pour arriver en premier sur les lieux d'un accident, pratique qui mettait la sécurité du public en danger :

Justification

De manière générale, ce contrat vise à éliminer les courses folles de remorques en direction d'un lieu d'accident, à diminuer le transport des véhicules accidentés vers des débosseurs peu recommandables, à permettre que les entreprises et leurs employés soient enquêtés ainsi qu'à établir une tarification applicable quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit et, enfin, à offrir un recours aux citoyens qui souhaitent porter plainte en regard du travail accompli.

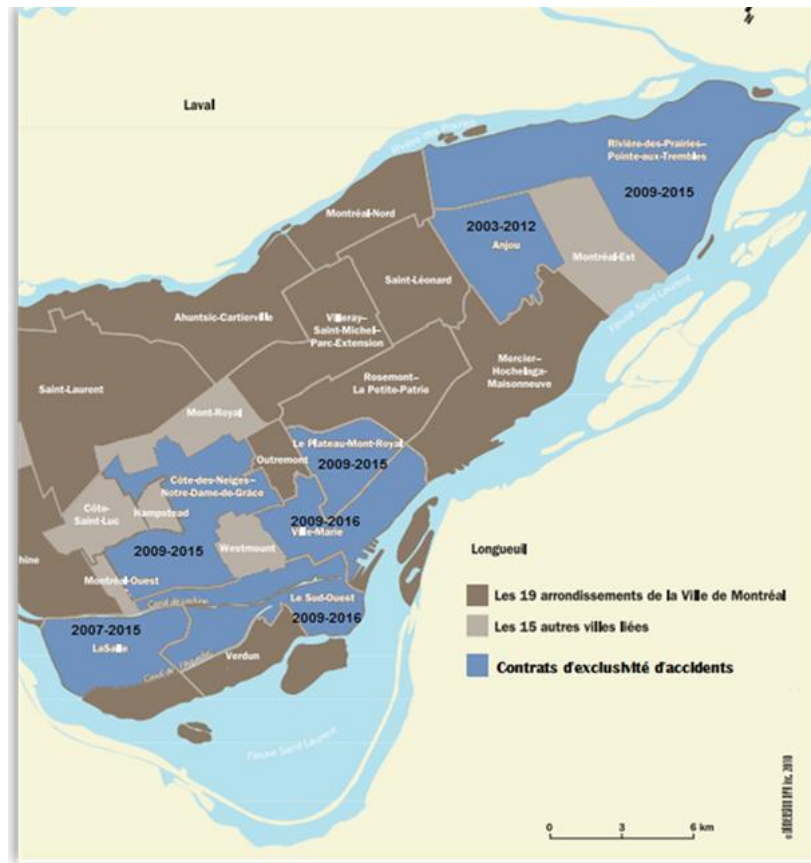
6

Au total, le Bureau de l'inspecteur général a recensé une vingtaine de contrats octroyés entre 2003 et 2015, de gré à gré ou suite à des appels d'offres sur invitation. Depuis le 27 février 2016, il n'y a aucun contrat d'exclusivité en vigueur sur le territoire de la Ville de Montréal pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation. Le Bureau de l'inspecteur général a rencontré le SPVM qui a confirmé que des démarches étaient actuellement en cours afin d'octroyer plusieurs contrats d'exclusivité en 2017.

⁵ L'article 19 par. 12 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (R.L.R.Q., c. E-20.001), jumelé aux prescriptions de l'article 124 de la *Charte de la Ville de Montréal* et de l'article 158.6 de l'ancienne *Loi sur la Communauté urbaine de Montréal*, confie au conseil d'agglomération le pouvoir de conclure un contrat de remorquage pour tout véhicule qui obstrue la circulation ou présente un danger sur une voie publique.

⁶ Sommaires décisionnels 1071122005, 1094837003, 1094837002, 1094837001 et 1084837002.

En outre, l'inspecteur général observe que les contrats n'ont pas été octroyés au fil des années de façon à couvrir tout le territoire : certains secteurs ont fait l'objet de contrats alors que d'autres n'ont jamais été visés par des contrats d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation. Sur la carte ci-dessous, les secteurs dans lesquels des contrats ont été octroyés depuis 2002 apparaissent en bleu et la période pendant laquelle les contrats étaient en vigueur est indiquée pour chacun de ces secteurs :



Les documents d'appel d'offres prévoient que les compagnies adjudicatrices ainsi que leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés peuvent être soumis à une enquête de sécurité et à la vérification de leurs antécédents criminels, lesquelles sont effectuées par le SPVM.

Les contrats sont octroyés au soumissionnaire conforme qui obtient le meilleur pointage après l'évaluation des soumissions par un jury de sélection. La grille de critères utilisée permet au jury d'apprécier l'expérience de la firme, le service à la clientèle/la qualité du personnel, la description des véhicules et l'expérience du soumissionnaire dans le secteur⁷.

⁷ Sommaires décisionnels 1071122005, 1094837003, 1094837002, 1094837001 et 1084837002.

Aucune enveloppe de prix n'est présentée avec la soumission puisque les adjudicataires des contrats doivent appliquer une tarification uniforme basée sur celle édictée au décret du ministère des Transports, majorée de dix dollars (10 \$) pour défrayer les coûts afférents à la gestion des contrats. Les frais de remorquage sont facturés directement aux propriétaires des véhicules remorqués.

Malgré que ces contrats n'engendrent aucune dépense pour la Ville, les contrats d'exclusivité pour le remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation sont lucratifs pour les adjudicataires, car ils donnent un droit exclusif au remorquage de ces véhicules sur le territoire désigné et à la possibilité de facturer des frais aux propriétaires des véhicules.

3.1.2 Contrats de remorquage pour les véhicules en situation de délit

Les contrats de remorquage pour les véhicules en situation de délit sont octroyés par le conseil d'agglomération et l'unité administrative requérante est le SPVM⁸.

Aux fins de l'octroi des contrats, le territoire de la Ville de Montréal est divisé en quatre (4) secteurs : Nord, Sud, Est et Ouest. Ces contrats accordent à leur adjudicataire le droit exclusif d'exercer des activités de remorquage sur le secteur désigné, qui devient ainsi le seul à pouvoir remorquer un véhicule en situation de délit, c'est-à-dire les véhicules volés/retrouvés, abandonnés suite à un délit ou une arrestation pour facultés affaiblies ou devant être saisis en vertu du *Code de la sécurité routière* (R.L.R.Q., c. C-24.2) ou de la *Loi sur l'assurance automobile* (R.L.R.Q., c. A-25). Les contrats sont assortis d'un service de fourrière et l'adjudicataire doit assurer la sécurité et l'entreposage des véhicules remorqués.

Un appel d'offres public a été lancé en 2003⁹, puis un autre en 2009¹⁰. Les contrats octroyés suite à l'appel d'offres de 2009 étaient valides jusqu'au 24 novembre 2015. Un appel d'offres public a été publié le 2 novembre 2015¹¹, soit quelques semaines avant la fin de la période de validité des contrats. Bien que la date limite pour le dépôt des soumissions ait été fixée au 18 novembre 2015, ce n'est que récemment, soit le 23 janvier 2017, que les contrats ont été octroyés pour les secteurs Nord, Sud et Ouest. Quant au secteur Est, puisque la plus basse soumission reçue a été déclarée non conforme, le secteur a été temporairement subdivisé entre le secteur Nord et le secteur

⁸ Il s'agit d'une activité en lien avec des éléments de sécurité publique. Ces contrats visent à couvrir les besoins opérationnels des membres du Service de police de la Ville de Montréal. Dans ce sens, il s'agit d'une matière intéressant l'ensemble formé par les municipalités liées selon l'article 19 par. 8a) de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (R.L.R.Q., c. E-20.001).

⁹ Appel d'offres 2003050.

¹⁰ Appel d'offres 09-11002.

¹¹ Appel d'offres 15-14809.



Sud, le temps que le Service de l'approvisionnement de la Ville poursuive le processus d'adjudication et attribue le secteur à un entrepreneur.

Entre le 24 novembre 2015 et le 23 janvier 2017, il n'existait cependant aucun contrat valide pour le remorquage des véhicules en situation de délit. Le service de remorquage était assuré par certains anciens adjudicataires, alors qu'aucun contrat, même de gré à gré, ne leur avait été officiellement accordé.

Les compagnies adjudicatrices des contrats de remorquage pour les véhicules en situation de délit, leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés sont soumis, depuis 2003, à une enquête de réputation et à la vérification de leurs antécédents criminels, lesquelles sont effectuées par le SPVM.

Tout comme les contrats d'exclusivité pour les véhicules accidentés obstruant la circulation, aucune enveloppe de prix n'est présentée avec la soumission puisque les adjudicataires des contrats doivent appliquer une tarification uniforme basée sur celle édictée au décret du ministère des Transports, majorée de dix dollars (10 \$) pour défrayer les coûts afférents à la gestion des contrats. Les frais de remorquage sont facturés directement aux propriétaires des véhicules remorqués.

Les contrats sont octroyés au soumissionnaire conforme qui obtient le meilleur pointage après l'évaluation des soumissions par un jury de sélection. La grille de critères utilisée permet au jury d'apprécier l'expérience de la firme, la qualité du personnel, l'état ou les caractéristiques de la fourrière, les éléments proposés pour l'intégration de l'approche clientèle et la description des équipements¹².

Les contrats de remorquage pour les véhicules en situation de délit prévoient le déboursement d'un coût minime par la Ville afin de viser les cas de remorquages d'urgence ou d'annulation des frais au propriétaire du véhicule (budget d'environ sept-cent-cinquante dollars (750 \$) plus taxes par année¹³).

Malgré que ces contrats n'engendrent qu'une dépense minime pour la Ville, les contrats de remorquage des véhicules en situation de délit sont lucratifs pour les adjudicataires, car ils donnent un droit exclusif au remorquage de ces véhicules sur le territoire désigné et à la possibilité de facturer des frais aux propriétaires des véhicules.

¹² Sommaires décisionnels 1031760003, 1031760004 et 1105244003.

¹³ Sommaires décisionnels 1031760003 et 1031760004.

3.1.3 Contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement

Les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement relèvent, quant à eux, de la compétence des arrondissements¹⁴. Étant donné que chaque arrondissement est maître des contrats sur son territoire, il existe une grande variation au niveau de la durée des contrats, du nombre de remorqueuses demandé, du nombre minimal d'heures de travail garanti par remorqueuse, du nombre estimé d'heures de travail par remorqueuse et des clauses contractuelles dans les devis, notamment en ce qui a trait à l'âge maximal imposé pour les remorqueuses.

Au total, soixante-dix (70) appels d'offres publics et sur invitation ont été identifiés par le Bureau de l'inspecteur général entre 2002 et 2015 et pour la même période, cent quarante-sept (147) contrats ont été octroyés (excluant les contrats accordés de gré à gré)¹⁵.

La sélection des adjudicataires s'effectue suivant la méthode du plus bas soumissionnaire conforme, à partir des tarifs horaires proposés par les soumissionnaires pour chaque remorqueuse offerte. Les tarifs horaires varient beaucoup d'un arrondissement à l'autre, mais aussi d'une année à l'autre. Entre 2002 et 2015, tout arrondissement confondu, les tarifs des adjudicataires de contrats oscillaient entre 36,75 \$ et 168,75 \$ de l'heure par remorqueuse.

¹⁴ Ce type de remorquage relève de la compétence des conseils d'arrondissements puisqu'il s'agit du remorquage de véhicules en situation d'infraction de stationnement. Sur la voirie locale, ce pouvoir découle de l'article 142 de la *Charte de la Ville de Montréal*. Sur la voirie artérielle, l'article 105 de la *Charte de la Ville de Montréal* prescrit que le conseil de la Ville de Montréal est compétent. Cependant celui-ci a délégué aux arrondissements l'adoption et l'application de la réglementation relative au contrôle de la circulation et du stationnement, ce qui inclut le remorquage de véhicules abandonnés et de véhicules en situation d'infraction de stationnement (article 2 du *Règlement numéro 08-055 du conseil de la ville sur la délégation de pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement*).

¹⁵ Plusieurs contrats peuvent être octroyés suite à un appel d'offres. En effet, un appel d'offres peut viser plusieurs secteurs et pour chaque secteur, les soumissionnaires ont parfois la possibilité de proposer un nombre de remorqueuses inférieur au nombre de remorqueuses demandé par l'arrondissement. Les différents arrondissements peuvent ainsi octroyer des contrats à plusieurs soumissionnaires pour combler leurs besoins en termes de remorqueuses.



3.1.4 Autres contrats

Les contrats de remorquage pour les véhicules abandonnés et les véhicules en situation d'infraction de stationnement sont octroyés par le conseil d'arrondissement concerné¹⁶. Le Service de l'approvisionnement de la Ville a confirmé au Bureau de l'inspecteur général que la plupart des contrats étaient octroyés de gré à gré. Ils peuvent difficilement être recensés.

Quant aux contrats de remisage des véhicules saisis dans le cadre de l'opération « sabot de Denver », ils sont octroyés par le Service des affaires juridiques de la Ville de Montréal et relèvent du conseil d'agglomération. Lorsqu'un individu n'acquiesce pas les amendes découlant de constats d'infraction de stationnement et de circulation et qu'une décision de la Cour municipale est prononcée à cet égard, son véhicule est saisi comme mesure d'exécution du jugement. Un sabot de Denver est ensuite posé sur le véhicule pour l'immobiliser et si son propriétaire néglige de se manifester, le véhicule est remorqué et envoyé à la fourrière.

Le tarif du remorquage et les frais de remisage applicables sont édictés par règlement municipal et facturés à l'huissier. S'y ajoutent les frais prévus au *Tarif d'honoraires des huissiers de justice* (R.L.R.Q., c. H-4.1, r. 13.1). C'est l'individu qui n'a pas payé les sommes dues suite aux constats d'infraction qui paie l'huissier. À l'heure actuelle, le *Règlement sur les frais de saisie d'un véhicule automobile* (10-011) prévoit que le tarif pour le remorquage du véhicule est de soixante-quinze dollars (75 \$) et de vingt-cinq dollars (25 \$) par jour pour le remisage.

Le conseil d'agglomération a octroyé un contrat en 2010, suite à une procédure d'appel d'offres public, puis un deuxième contrat en 2015, encore une fois après le lancement d'un appel d'offres. Le contrat octroyé en 2015 est actuellement en vigueur.

3.2 Réflexion amorcée sur l'industrie

En 2014, la Ville a entrepris une réflexion sur les activités de remorquage, tant au niveau de la gestion contractuelle, de la gouvernance que de l'encadrement¹⁷.

Puisque certains contrats relèvent du conseil d'agglomération et que d'autres relèvent des conseils d'arrondissement, le SPVM a demandé l'adoption d'un règlement afin de rapatrier au conseil d'agglomération l'ensemble des activités liées au remorquage¹⁸. Cette demande prend place dans un souci d'uniformiser et de standardiser les contrats octroyés ainsi que la qualité du service offert aux citoyens. Une seconde étape du processus amorcé prévoit la délégation des activités de remorquage des véhicules lors d'opérations

¹⁶ Voir les explications indiquées à la note de bas de page 14.

¹⁷ Sommaire décisionnel 1162748003.

¹⁸ Sommaire décisionnel 1162748003.

de déneigement à chacune des villes liées, incluant la Ville de Montréal, afin de permettre d'offrir le meilleur service au citoyen¹⁹.

Dès février 2016, un « comité directeur remorquage » rassemblant des représentants du Service de l'approvisionnement de la Ville, du BTM et du Service des finances a été mis en place par le SPVM²⁰.

Il est également important de noter que le 1^{er} janvier 2014, la Ville avait confié au BTM la gestion contractuelle des contrats de remorquage pour les véhicules accidentés et des contrats de remorquage pour les véhicules en situation de délit, via la signature d'une entente-cadre d'une durée de trois (3) ans. Le BTM gérait ainsi la performance des compagnies de remorquage, soit le respect des clauses contractuelles (délai d'intervention, capacité de la fourrière, heures d'ouverture, service à la clientèle). À l'heure actuelle, la réflexion entamée englobe aussi la question de savoir si le BTM conservera le mandat de s'occuper de la gestion contractuelle et envisage la possibilité de mettre en place une unité au sein du SPVM chargée d'assurer la gestion contractuelle des activités de remorquage²¹.

4. Partage du territoire dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation

En matière de remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation, l'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général révèle qu'il existe une entente de partage du territoire entre les entrepreneurs dans les secteurs pour lesquels il n'y a pas de contrat valide, que ce soit les secteurs qui n'ont jamais fait l'objet de contrats à travers les années ou ceux qui étaient visés par des contrats d'exclusivité dont le terme est échu²².

4.1 Genèse du partage du territoire

Le partage des secteurs pour le remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation remonte aux années 1990 et au début des années 2000. À cette époque survenait ce qui a été communément appelé la « guerre du remorquage ».

¹⁹ La Ville de Montréal aura alors la possibilité de subdéléguer ces activités aux arrondissements. Voir le Sommaire décisionnel 1162748003.

²⁰ Sommaire décisionnel 1162748003.

²¹ Sommaire décisionnel 1162748003.

²² Tel qu'il a été abordé un peu plus tôt, ce ne sont pas tous les secteurs sur le territoire de la Ville de Montréal qui ont fait l'objet de contrats d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés et actuellement, il n'y a aucun contrat valide sur le territoire.



Les témoins rencontrés par le Bureau de l'inspecteur général relatent qu'au cours de cette période, des entrepreneurs se livraient à des actes de violence dans l'objectif de prendre le contrôle de l'industrie. Ils expliquent que, dans ce contexte, des remorqueuses ont été incendiées et des chauffeurs tabassés.

Cette « guerre du remorquage » a pris fin aux alentours de 2004-2005, au moment où les entrepreneurs se sont divisés les secteurs de remorquage entre eux afin que chacun puisse procéder au remorquage des véhicules accidentés de manière exclusive dans ses secteurs respectifs.

L'inspecteur général tient à souligner qu'au moment où les entrepreneurs se sont entendus pour se partager les secteurs, les premiers contrats d'exclusivité pour le remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation commençaient à être octroyés par la Ville de Montréal. Dans les faits, il appert donc que la conclusion d'ententes de partage entre les entrepreneurs et l'octroi des contrats d'exclusivité par la Ville ont été inter reliés et se sont développés en parallèle l'un à l'autre.

4.2 Partage du territoire érigé en système

De façon constante lors de l'enquête, les entrepreneurs rencontrés par le Bureau de l'inspecteur général ont affirmé qu'il y avait un respect mutuel entre eux quant à ce qu'ils considèrent être un territoire qui leur appartient.

À cet effet, un entrepreneur explique qu'à partir du moment où les propriétaires de compagnies de remorquage se sont entendus sur la division du territoire, « chacun se respectait dans son territoire » et « plus personne ne pouvait entrer dans le marché à Montréal ». Deux (2) autres entrepreneurs déclarent que dans le domaine, « chaque secteur de l'île de Montréal appartient à une compagnie de remorquage » et « tout le monde se respecte ». Un quatrième entrepreneur affirme que ceux qui œuvrent dans le remorquage des véhicules accidentés opèrent selon le principe suivant : « Ce territoire est mon secteur, alors ne viens pas dans mon secteur ». Pour justifier ce partage du territoire, l'entrepreneur ajoute même qu'« il faut protéger ce que l'on a », en faisant référence aux secteurs de remorquage.

Ce langage est extrêmement révélateur. L'enquête a permis à l'inspecteur général de lever le voile sur le fait que le territoire est divisé en zones qui sont, dans les faits, des petits royaumes où certains entrepreneurs sont souverains et détiennent une forte mainmise.

Les témoins rencontrés confirment qu'un entrepreneur ne pourra pas remorquer un véhicule accidenté lorsque ce véhicule est situé dans une zone contrôlée par un compétiteur, et ce, même si ce compétiteur ne détient pas de contrat valide avec la Ville lui assurant l'exclusivité sur le secteur. Fait intéressant à souligner : dès qu'un contrat d'exclusivité arrive à son terme, le secteur devient la cible d'entrepreneurs qui désirent se l'approprier et qui usent de tactiques afin de faire reculer leurs compétiteurs (ces tactiques seront abordées dans les sections 4.3 à 4.5 du rapport).

Même s'ils sont conscients du fait que toute personne détenant un permis valide du BTM a le droit de remorquer un véhicule accidenté obstruant la circulation dans un secteur ne faisant pas l'objet d'un contrat d'exclusivité, de nombreux entrepreneurs s'abstiennent de le faire. L'inspecteur général observe ainsi que cette situation a eu pour effet pratique de vider le domaine de nombreux entrepreneurs qui, par peur, n'osent plus procéder au remorquage de véhicules accidentés dans les zones contrôlées. Des entrepreneurs ont ainsi confié ne plus vouloir opérer dans le domaine des véhicules accidentés, et même parfois, ne plus vouloir opérer à Montréal.

Au comble de l'étonnement, l'enquête révèle que certains entrepreneurs ne remorqueront pas un véhicule accidenté même si leurs chauffeurs se trouvent, par pur hasard, sur les lieux d'un accident. Un entrepreneur indique au Bureau de l'inspecteur général que, placé dans une telle situation, il appellerait la compagnie qui contrôle le secteur pour lui signaler l'accident.

Le partage du territoire est à ce point ancré au sein de l'industrie que plusieurs entrepreneurs savent exactement quelle compagnie contrôle quel secteur et agissent en respect des zones contrôlées. L'inspecteur général en arrive à la conclusion que ces situations non légitimes, qui sont une contravention flagrante au principe de la libre concurrence, ne sont pas isolées et qu'elles ont été érigées en véritable système à travers les années.

Les informations amassées permettent à l'inspecteur général d'estimer, au terme de son enquête, que la quasi-totalité des secteurs de remorquage de la Ville de Montréal pour les véhicules accidentés était contrôlée par une ou plusieurs compagnies de remorquage : c'est le cas de dix-huit (18) arrondissements montréalais sur dix-neuf (19). Il est ici utile de rappeler qu'aucun secteur ne fait actuellement l'objet d'un contrat d'exclusivité valide et que le partage du territoire s'est ainsi étendu à la grandeur de la Ville.

Le Bureau de l'inspecteur général a également examiné les tarifs chargés par les compagnies de remorquage ne possédant pas de contrat d'exclusivité avec la Ville. L'enquête démontre que lorsque le remorquage d'un véhicule accidenté obstruant la circulation est effectué par une de ces compagnies, les tarifs facturés aux citoyens sont beaucoup plus élevés que lorsque c'est une compagnie détentrice d'un contrat d'exclusivité qui effectue le remorquage. En effet, les adjudicataires des contrats doivent appliquer une tarification uniforme basée sur celle édictée au décret du ministère des Transports majorée de dix dollars (10 \$), alors que le *Règlement sur le remorquage des véhicules* (03-098) n'impose pas de grille tarifaire aux détenteurs de permis d'exploitation de remorqueuses.

L'inspecteur général observe que les frais de remorquage peuvent être de quatre (4) à huit (8) fois plus élevés lorsque le remorquage est effectué par une compagnie qui ne détient pas de contrat d'exclusivité. Dans un cas porté à son attention, le montant total de la facture au citoyen était de 488,64 \$ taxes incluses, alors que le véhicule avait été remorqué sur une distance de 4,7 kilomètres. Si le remorquage avait été effectué par



l'adjudicataire d'un contrat d'exclusivité, le citoyen aurait plutôt eu à déboursier 105 \$ plus taxes²³.

Non seulement les tarifs facturés par les compagnies de remorquage ne détenant pas de contrat d'exclusivité avec la Ville sont élevés, mais ces dernières perçoivent également une ristourne de la part de certains carrossiers. En effet, plusieurs entrepreneurs en remorquage ont avoué au Bureau de l'inspecteur général avoir des ententes avec certains carrossiers en vertu desquelles ils apportent aux carrossiers le véhicule accidenté pour que ces carrossiers soient ceux qui réparent le véhicule, en contrepartie du versement d'une ristourne. Les carrossiers versent entre 5 % et 15 % de la valeur des réparations aux remorqueurs pour que ceux-ci leur ramènent les véhicules remorqués.

4.3 Présence et influence du crime organisé dans l'industrie

L'enquête de l'inspecteur général a permis de mettre en évidence le fait que des individus liés à des organisations criminelles, que ce soit les Hells Angels, la mafia italienne ou les gangs de rue, ont été – et sont encore aujourd'hui – présents dans le domaine du remorquage et opèrent sur le territoire de la Ville de Montréal.

De façon prédominante, les informations obtenues par le Bureau de l'inspecteur général concernent des compagnies œuvrant dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés, mais touchent également des compagnies qui ont déjà obtenu des contrats de la Ville dans le domaine du remorquage des véhicules en situation de délit et pour la location de remorqueuses avec opérateurs pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement.

4.3.1 Infiltration du crime organisé au sein des compagnies

La présence du crime organisé dans l'industrie du remorquage des véhicules accidentés à la Ville de Montréal est un véritable secret de polichinelle. Au cours de l'enquête, les entrepreneurs rencontrés ont systématiquement abordé les liens entretenus entre le crime organisé et plusieurs compagnies de remorquage, sans que des questions en ce sens aient été posées.

²³ Selon la grille tarifaire apparaissant sur le portail Internet du BTM, le tarif applicable pour le remorquage d'une automobile, incluant le transport pour les dix (10) premiers kilomètres, est établi à 95 \$, auquel on doit ajouter la majoration accordée de 10 \$. La grille tarifaire, datant de juillet 2013, est disponible à l'adresse suivante :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/BUR_TAXI_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GRILLE%20TARIF_AIRE%20JUILLET%202013%20CONTRAT%20ACCIDENT.PDF

Tel qu'il a déjà été mentionné, le remorquage des véhicules accidentés est contrôlé par une ou plusieurs compagnies dans dix-huit (18) des dix-neuf (19) arrondissements montréalais. Or, l'enquête menée par le Bureau de l'inspecteur général permet d'apprendre que dans chacun de ces dix-huit (18) arrondissements, au moins une compagnie qui contrôle le secteur (ou une partie du secteur) est reliée d'une façon ou d'une autre au crime organisé.

Au cours de l'enquête, le Bureau a aussi obtenu des informations selon lesquelles, dans les années 1990 et 2000, soit au moment où sévissait la « guerre du remorquage », des motards criminalisés approchaient les compagnies de remorquage pour qu'elles les embauchent.

En fait, il appert que le remorquage est une activité qui présente un intérêt pour le crime organisé, en ce sens que les remorqueuses qui sont sur la route en attente d'une voiture à remorquer sont dans un scénario idéal pour se prêter à des activités parallèles. Des témoins ont notamment signalé que certains chauffeurs de remorqueuses œuvrant pour des compagnies reliées au crime organisé seraient impliqués dans le trafic de stupéfiants, le vol de voitures, le proxénétisme, le blanchiment d'argent et le prêt usuraire (ou *shylocking*). D'ailleurs, un entrepreneur avoue que lui et d'autres propriétaires de compagnies de remorquage qui se sont fait approcher pour embaucher des motards criminalisés faisaient preuve d'aveuglement volontaire sur les activités menées par ces individus, puisqu'en employant des motards, ils s'assuraient de pouvoir opérer en toute quiétude sur le territoire de la Ville.

Ce sont ces informations qui ont amené l'inspecteur général à se pencher plus attentivement sur la question de la présence et de l'infiltration du crime organisé au sein de l'industrie du remorquage.

Il existe différentes façons pour une compagnie de remorquage d'être liée au crime organisé : ses dirigeants peuvent être membres d'organisations criminelles, ses dirigeants peuvent entretenir des liens avec des individus membres d'organisations criminelles, ou encore la compagnie peut verser une redevance à une organisation criminelle. Dans tous les cas, la compagnie se retrouve à être « *backée* » par le crime organisé.

L'expression « être *backé* par le crime organisé » est régulièrement utilisée par les entrepreneurs rencontrés par le Bureau de l'inspecteur général. Dans leur jargon, ce terme fait référence au fait d'être appuyé et protégé par certaines organisations criminelles. En d'autres mots, les compagnies de remorquage « *backées* » par le crime organisé se voient offrir l'assurance qu'elles pourront opérer de façon exclusive dans des secteurs sans faire l'objet de représailles de la part de leurs concurrents.

L'enquête a permis d'identifier certains dirigeants comme étant directement affiliés à des organisations criminelles.

Le dirigeant d'une compagnie de remorquage a ouvertement affirmé au Bureau de l'inspecteur général qu'il est un motard et « un joueur incontournable et influent », « respecté et craint de tous ». Il est décrit de la même façon par plusieurs autres témoins rencontrés au cours de l'enquête. En raison de ce respect, ce dirigeant criminalisé avoue



lui-même que ses compagnies n'ont jamais eu de problème, car il était là pour les « *backer* ». L'examen de son dossier criminel révèle que ce dirigeant a, au cours des dernières années, purgé une peine d'emprisonnement pour gangstérisme, c'est-à-dire pour avoir commis une infraction au profit d'une organisation criminelle, et pour des infractions relatives aux stupéfiants. Il est actuellement accusé des mêmes infractions dans le cadre d'un autre dossier.

Le dirigeant d'une autre entreprise de remorquage est, quant à lui, connu pour être le membre fondateur d'un club associé aux Hells Angels. Bien qu'il ne soit pas inscrit comme tel au Registre des entreprises du Québec, cet individu est le propriétaire de plusieurs compagnies de remorquage. Il purge actuellement une peine de prison pour gangstérisme, pour complot et pour des infractions relatives aux stupéfiants et aux armes à feu.

L'inspecteur général note que plusieurs autres dirigeants de compagnies de remorquage ont été condamnés dans le passé pour des infractions telles que le trafic et l'importation de drogues. Certains entrepreneurs sont connus du milieu policier comme étant affiliés à la mafia italienne ou aux Hells Angels et un autre entrepreneur a même confirmé au Bureau de l'inspecteur général que dans le passé, il était membre d'un groupe de motards criminalisés.

L'enquête a également permis de découvrir que malgré qu'ils ne soient pas forcément eux-mêmes des membres en règle d'organisations criminelles, plusieurs dirigeants de compagnies ont entretenu dans le passé – et entretiennent encore aujourd'hui – des liens avec des individus membres des Hells Angels ou de la mafia italienne.

Un dirigeant de compagnie a avoué au Bureau de l'inspecteur général qu'il avait « des amis chez les Italiens, les motards » et au sein d'autres groupes criminalisés. Il explique qu'il est « très respecté dans le milieu ». Ce dirigeant est d'ailleurs décrit par d'autres entrepreneurs comme étant « une personne qu'il ne faut pas trop fréquenter et déranger » ou encore comme étant « la personne la plus dangereuse dans le domaine du remorquage ».

Le dirigeant d'une autre compagnie admet avoir des « amis » dans le crime organisé et explique qu'aucun entrepreneur ne vient faire du remorquage dans son secteur parce qu'il est « respecté ».

Les liens avec des individus membres d'organisations criminelles peuvent prendre la forme de lien de parenté avec des membres officiels des Hells Angels. Les entrepreneurs en remorquage sont ainsi protégés et bénéficient d'un ascendant important auprès de leurs compétiteurs, tout comme s'ils étaient eux-mêmes membres en règle de l'organisation criminelle.

L'enquête révèle que des entrepreneurs membres d'organisations criminelles ou proches de membres influents du crime organisé n'hésitent pas à montrer leurs couleurs dans le milieu. Ils se présentent en arborant les écussons et logos que ne peuvent afficher que les membres en règle d'une organisation criminelle (aussi connus comme étant des « *full patches* »). Un tel geste a pour but évident de rappeler aux entrepreneurs du milieu

l'intimidation et la violence associées à l'organisation criminelle à laquelle ils appartiennent. Par ces actes, ces individus exercent une pression, indirecte mais non moins claire, sur leurs concurrents pour marquer leur territoire.

Au cours de l'enquête, l'inspecteur général a eu connaissance de tentatives du crime organisé de s'associer à des entrepreneurs en remorquage dont la compagnie existait déjà. Au moment des approches du crime organisé, ces compagnies détenaient – ou avaient obtenu dans le passé – des contrats d'exclusivité de la Ville pour le remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation ou des véhicules en situation de délit. Par ces tentatives d'association, le crime organisé avait pour objectif de prendre le contrôle de certaines compagnies de remorquage opérant déjà sur le territoire de la Ville de Montréal et obtenant des contrats publics.

À cet effet, un témoin rencontré a déclaré qu'un individu lié aux Hells Angels lui a déjà offert de devenir associé de son entreprise, en échange de le « *backer* ». Dans une autre situation, l'inspecteur général a obtenu des informations à l'effet qu'un entrepreneur s'était fait approcher par un membre de la mafia italienne pour que sa compagnie devienne un prête-nom et soumissionne sur des appels d'offres visant l'octroi de contrats d'exclusivité, parce que, contrairement au sien, le nom de l'entrepreneur était « bon ». Il est ici utile de rappeler que, préalablement à l'octroi d'un contrat d'exclusivité de la Ville, les compagnies adjudicatrices, leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés peuvent être soumis à une enquête de réputation et à la vérification de leurs antécédents criminels, lesquelles sont effectuées par le SPVM. L'inspecteur général a appris que l'entrepreneur en question avait refusé la proposition du membre de la mafia italienne. Cependant, l'inspecteur général note que si l'entrepreneur avait accepté de devenir prête-nom pour ce membre de la mafia italienne, ce dernier aurait pu obtenir des contrats de la Ville qu'il n'aurait autrement pas pu remporter.

Tel que mentionné, une autre façon pour une compagnie de remorquage d'entretenir des liens avec le crime organisé et d'être « *backée* » par une organisation criminelle est de verser à cette dernière une redevance. Cette question sera abordée dans la prochaine sous-section.

4.3.2 *Influence du crime organisé comme moyen d'acquérir un secteur*

Au-delà de sa simple présence au sein de compagnies, le crime organisé jouit d'une influence importante dans l'industrie du remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit. Cette influence se traduit par les protections accordées par les organisations criminelles à certaines compagnies de remorquage ou, dans le jargon des entrepreneurs, par le fait que le crime organisé « *back* » certains entrepreneurs.

L'enquête révèle que les propriétaires de compagnies de remorquage voient un avantage au fait d'être appuyés et protégés par une organisation criminelle : le soutien d'une organisation criminelle constitue une façon leur permettant de protéger leur territoire, mais également d'acquérir certains secteurs. Dans les faits, le crime organisé se trouve à



décider quel entrepreneur opère dans quel secteur de remorquage et à imposer ce choix à l'industrie.

Pour être « *backé* » par un entrepreneur influent membre des Hells Angels, le propriétaire d'une compagnie de remorquage a admis au Bureau de l'inspecteur général qu'il lui versait entre cinq-cents dollars (500 \$) et sept-cents dollars (700 \$) par semaine. Il explique que c'est la façon de faire dans le milieu, que tout le monde est « *backé* » par une organisation criminelle et qu'il remet de l'argent à cet entrepreneur pour que tout le monde sache que ce dernier le protège.

En étant « *backées* » par le crime organisé, les compagnies peuvent effectuer du remorquage et prendre le contrôle exclusif de certains secteurs, sans être la cible de menaces ou d'actes d'intimidation et sans se soucier du fait qu'un autre entrepreneur effectuait auparavant le remorquage de véhicules accidentés dans le secteur. À cet effet, un entrepreneur explique au Bureau que lorsqu'une compagnie « *backée* » par le crime organisé commence à faire du remorquage dans un secteur, les autres entrepreneurs (même ceux qui étaient déjà présents dans le secteur) se retirent du secteur afin d'éviter tout problème.

Dans une situation portée à l'attention de l'inspecteur général et confirmée par plusieurs témoins, des individus liés aux Hells Angels ont forcé plusieurs entrepreneurs à conclure une entente pour laisser le contrôle exclusif du remorquage des véhicules accidentés dans un arrondissement à une compagnie précisément désignée. Un des dirigeants de la compagnie désignée est un membre influent du crime organisé montréalais affilié aux Hells Angels et l'autre dirigeant de la compagnie a plusieurs « amis » dans le crime organisé. L'enquête démontre que des individus arborant les écussons et logos des Hells Angels et décrits par les témoins comme étant des « *full patches* » sont allés voir les entrepreneurs qui se partageaient alors le secteur pour manifester leur appui envers la compagnie désignée et exiger qu'ils lui laissent le secteur. Ce soutien clair d'individus liés aux Hells Angels a provoqué le retrait du secteur de toutes les autres compagnies qui se sont engagées verbalement à ne plus effectuer du remorquage de véhicules accidentés sur ce territoire.

L'influence du crime organisé dans l'industrie du remorquage est à ce point importante que certains secteurs sont considérés comme « appartenant » à des organisations criminelles. Les entrepreneurs désirant procéder au remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation dans ces secteurs doivent alors payer une redevance à l'organisation criminelle. Dans le milieu, les entrepreneurs disent qu'ils doivent « payer une *cut* ». La redevance peut représenter un montant d'argent fixe à payer pour chaque véhicule remorqué ou encore un paiement hebdomadaire ou mensuel. Des individus ont également été identifiés lors de l'enquête comme étant des « collecteurs de *cut* », parmi lesquels se retrouvent certains remorqueurs influents.

Les secteurs contrôlés par le crime organisé sont bien surveillés pour s'assurer que les compagnies qui procèdent au remorquage des véhicules sont des compagnies qui ont payé leur redevance à l'organisation criminelle. À titre d'illustration, un entrepreneur explique qu'un individu l'a déjà approché après qu'il ait procédé au remorquage d'un

véhicule accidenté, pour savoir s'il avait l'intention de continuer et pour exiger de « payer une *cut* ».

Au cours de l'enquête, plusieurs compagnies de remorquage ont été identifiées comme ayant payé dans le passé – ou payant encore aujourd'hui – une redevance à une organisation criminelle. Certains cas ont également été rapportés où des entrepreneurs ont été sollicités pour le paiement d'une *cut* par des individus décrits comme étant des « *full patchs* » des Hells Angels.

Selon les différents exemples fournis par les témoins, la *cut* peut être de l'ordre de soixante-quinze dollars (75 \$) et même aller jusqu'à cent-cinquante dollars (150 \$) par véhicule remorqué. Un entrepreneur influent dans le milieu a avoué qu'il a déjà payé une *cut* pour pouvoir remorquer un véhicule accidenté dans un secteur et que cette *cut*, initialement de soixante-quinze dollars (75 \$) par véhicule remorqué, a été plafonnée à cinq-cents dollars (500 \$) par mois.

En plus d'acquérir le droit de procéder au remorquage dans un secteur, l'entrepreneur qui paie une *cut* se trouve à être « *backé* » par le crime organisé, ce qui lui assure une certaine protection contre l'intimidation, les menaces et les actes de violence. De façon évidente, les compagnies dont les dirigeants sont membres ou proches de l'organisation criminelle qui contrôle le secteur n'ont pas de *cut* à payer.

Le refus de payer une *cut* à l'organisation criminelle qui contrôle un secteur entraîne de graves conséquences pour le propriétaire d'une compagnie de remorquage. Un entrepreneur précise qu'au fil des années, il a reçu la visite de motards, subi de l'intimidation, été la cible de menaces et de voies de fait et qu'il a ainsi dû se résigner à quitter Montréal tellement le climat était dangereux. Le dirigeant d'une autre compagnie, qui admet avoir des « amis » au sein d'organisations criminelles et dont l'associé est lui-même un membre en règle des Hells Angels, avoue quant à lui que si un nouvel entrepreneur décidait de faire du remorquage de véhicules accidentés à Montréal sans payer de *cut*, « il va se faire parler » et s'il ne comprend pas, il va « recevoir une claque ».

La preuve recueillie démontre clairement que le crime organisé prend le contrôle de secteurs de remorquage et va même jusqu'à coordonner la répartition des entrepreneurs et le partage des secteurs. Pour se faire, les organisations criminelles offrent leur protection aux compagnies avec lesquelles elles entretiennent des liens, que ce soit par le paiement d'une *cut* ou les affiliations criminelles de certains dirigeants, et leur assurent l'exclusivité du remorquage des véhicules accidentés dans certains secteurs, en utilisant leur ascendance et leur réputation pour forcer les concurrents à laisser leur place sous peine de représailles. Dans les faits, le partage des secteurs de remorquage des véhicules accidentés est ainsi intimement relié au crime organisé et à sa « force de persuasion ».

4.4 Climat de violence et de représailles

L'enquête approfondie menée par l'inspecteur général démontre qu'un climat de violence et de représailles règne sur l'industrie. L'usage de menaces, le recours à l'intimidation et



la perpétration d'actes de violence (méfaits, vandalisme ou voies de fait) sont pratique courante. Ces actes permettent aux entrepreneurs de défendre ardemment les territoires qu'ils considèrent être les leurs et de livrer un message à leurs concurrents, mais il s'agit aussi d'un moyen pour un entrepreneur d'acquérir un territoire qu'il convoite et qui « appartient » à un concurrent.

4.4.1 *Recours à la violence comme moyen de protéger son territoire*

De façon quasi unanime, les témoins expliquent qu'une compagnie qui déciderait de défier le partage du territoire établi entre les entrepreneurs deviendrait la cible d'appels téléphoniques et s'exposerait à des mesures de représailles. D'ailleurs, un entrepreneur déclare avoir reçu ce genre d'appel après que l'un de ses chauffeurs ait remorqué, par erreur, un véhicule accidenté situé dans une zone contrôlée par un compétiteur. Un autre entrepreneur affirme au Bureau de l'inspecteur général que s'il décidait d'œuvrer dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés à Montréal, il « pourrait passer au feu ».

Certaines compagnies de remorquage sont identifiées par des entrepreneurs comme étant « très territoriales » et à l'affût de tout remorquage effectué par des chauffeurs autres que les leurs dans ce qu'elles considèrent être leur secteur. Selon ces compagnies territoriales, les concurrents « n'ont pas d'affaire sur les accidents » dans leurs secteurs. Certains secteurs sont même désignés par des entrepreneurs comme étant le « *Wild Wild West* ».

Les menaces prennent la forme d'avertissements verbaux à l'effet de « faire attention », mais aussi de ne pas effectuer de remorquage dans certains secteurs sinon « ça allait aller mal » et on risquerait « d'avoir de gros problèmes ».

Le dirigeant d'une compagnie de remorquage précédemment identifié au rapport comme s'affichant ouvertement à titre de motard criminalisé et ayant purgé une peine d'emprisonnement pour gangstérisme, affirme au Bureau de l'inspecteur général que des messages sont envoyés en cas de non-respect de l'exclusivité territoriale des entrepreneurs. Il admet que si un nouvel entrepreneur procédait au remorquage de véhicules accidentés à Montréal, il irait le voir « pour lui dire de faire autre chose » et de « débarrasser ».

Questionné sur ce qu'il ferait si un chauffeur venait opérer sur son territoire, un autre entrepreneur déclare spontanément « je partirais après lui avec mon batte de baseball ». Un troisième entrepreneur confirme que dans le milieu, les problèmes se règlent à coup de batte de baseball et de camions incendiés.

Un témoin rencontré par le Bureau de l'inspecteur général relate également qu'après avoir remorqué un véhicule, il s'est fait dire par un concurrent auquel « appartenait » ce secteur : « Tu veux pas comprendre, on va te faire comprendre ». D'ailleurs, ce concurrent est un individu influent du milieu qui entretient, selon les témoins, de forts liens avec les Hells Angels. Les paroles prononcées ont ensuite été suivies d'actes de vandalisme sur une (1) remorqueuse du témoin le soir même (incendie). En guise de vengeance, le

concurrent a également commencé à remorquer des véhicules accidentés dans le secteur du témoin.

Une tactique d'intimidation décrite par plusieurs témoins consiste en l'encerclement d'une remorqueuse, dans laquelle se retrouve le chauffeur d'un concurrent, par trois (3) à cinq (5) remorqueuses. Dans d'autres cas portés à la connaissance de l'inspecteur général, des chauffeurs de remorqueuses ont été suivis dans leur véhicule personnel. Les témoins indiquent qu'il s'agit là d'une façon de « marquer son territoire ».

Le vandalisme des équipements d'un concurrent qui procède au remorquage de véhicules accidentés dans un secteur déjà contrôlé est un autre moyen utilisé par les compagnies pour marquer leur territoire. Des témoins ont rapporté des cas où des garages et des remorqueuses ont été incendiés.

4.4.2 *Recours à la violence comme moyen d'acquérir un secteur*

L'enquête a permis de recueillir de nombreuses informations concernant des prises de contrôle de certains secteurs de remorquage (ou des tentatives de prise de contrôle) par la menace, l'intimidation ou la perpétration d'actes de violence dans plusieurs arrondissements de la Ville de Montréal, notamment Ahuntsic-Cartierville, Anjou, Lachine, LaSalle, Le Sud-Ouest, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Montréal-Nord, Pierrefonds-Roxboro, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, Verdun, Ville-Marie et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

Lorsqu'un territoire est convoité par un entrepreneur, il est courant que ce dernier se stationne dans les rues à l'affût de toute information concernant la survenance d'un accident, afin d'être le premier sur les lieux et de procéder au remorquage du véhicule. Dans le jargon des remorqueurs, l'entrepreneur qui se livre à cette tactique « court les smashes » et le chauffeur de la remorqueuse est appelé un « requin ». C'est dans ce contexte que des conflits entre entrepreneurs peuvent éclater pour prendre le contrôle d'un territoire.

L'enquête révèle que certains entrepreneurs ont porté plainte au SPVM et ont rapporté des altercations agressives entre chauffeurs sur les lieux d'un accident. Un entrepreneur indique au Bureau de l'inspecteur général qu'il a été témoin de « coups de tapes sur la gueule » et de « coups de chaînes » entre deux (2) propriétaires de compagnies de remorquage. Un autre affirme que ses employés ont reçu des appels anonymes de menaces et d'intimidation.

La tactique d'intimidation consistant en l'encerclement d'une remorqueuse par trois (3) à cinq (5) remorqueuses d'un concurrent a également été dénoncée de façon répétée par les témoins comme étant une mesure utilisée lorsqu'un concurrent désirait acquérir un territoire et « tasser » les autres entrepreneurs.

Une compagnie « backée » par le crime organisé a été, à de nombreuses reprises, désignée par les témoins rencontrés comme étant une compagnie qui en mène large, impose le respect et prend le contrôle de secteurs en se livrant fréquemment à de



l'intimidation, des menaces, du vandalisme et des voies de fait. Dans le milieu, cette compagnie est connue pour mettre beaucoup de pression sur les autres entrepreneurs. Plusieurs entrepreneurs ont d'ailleurs porté plainte au SPVM relativement à des incidents impliquant des dirigeants et employés de cette compagnie. Un des gérants de la compagnie est plus particulièrement décrit comme étant un individu qui « joue des bras » et « brasse » pour « tasser » d'autres entrepreneurs. L'inspecteur général a aussi appris que certains chauffeurs de la compagnie possédaient des armes à feu à bord de leur remorqueuse.

Une autre compagnie dont les dirigeants sont des individus affiliés aux Hells Angels se livre à des tactiques semblables pour acquérir des territoires.

Parfois, les prises de contrôle par intimidation et actes de violence sont commanditées par des compagnies « *backées* » par le crime organisé et visent des compagnies adjudicatrices de contrats d'exclusivité de la Ville.

D'après certains témoins rencontrés, une compagnie de remorquage – identifiée comme étant liée aux Hells Angels - n'hésite pas à s'afficher et à montrer une présence continue dans certains secteurs, malgré que ces secteurs fassent l'objet de contrats d'exclusivité.

Lors de l'analyse des documents auxquels il a eu accès, l'inspecteur général a constaté que, dans l'entente-cadre intervenue entre la Ville de Montréal et le BTM pour la gestion des contrats de remorquage, une compagnie de remorquage était identifiée comme s'occupant du remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation dans un secteur. Or, cette compagnie n'était pas celle qui avait obtenu le contrat d'exclusivité de la Ville pour le secteur.

Au cours de l'enquête, plusieurs témoins ont confirmé au Bureau de l'inspecteur général que, peu de temps après s'être vu octroyer le contrat par la Ville, le propriétaire de la compagnie adjudicatrice s'était fait intimider pour qu'il ne procède pas au remorquage dans le secteur. Devant son refus de se « tasser », il s'était fait tabasser et une (1) de ses remorqueuses avait été incendiée. Au final, il a décidé de se désister du contrat obtenu.

L'enquête a permis d'apprendre que les actes de violence avaient été commandités par une compagnie tierce « *backée* » par le crime organisé. À noter que la compagnie identifiée dans l'entente-cadre comme effectuant le remorquage du secteur n'est pas l'auteur des actes de violence perpétrés.

Dans une autre situation portée à l'attention de l'inspecteur général, un entrepreneur explique que lui et ses chauffeurs ont été victimes de vandalisme, d'intimidation et de menaces pendant les trois (3) années qui ont suivi l'obtention d'un contrat d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation.

Un autre entrepreneur soutient qu'il a subi du vandalisme dans les semaines qui ont précédé le dépôt de sa soumission pour obtenir un contrat d'exclusivité en matière de remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation. La situation a perduré pendant près de trois (3) mois après l'obtention du contrat. Des vols et méfaits ont été commis, les chauffeurs de l'entreprise ont été victimes de menaces et d'intimidation répétées. Ils se sont notamment fait dire : « ça se mange mal du steak pas de dents »,

« passe pas devant mon towing, je vais te défoncer ». Un chauffeur a même été victime d'un guet-apens et s'est fait tabasser après avoir reçu un faux appel pendant la nuit, prétextant un remorquage dans une ruelle. D'ailleurs, confronté aux faits, le concurrent identifié comme ayant organisé le guet-apens affirme au Bureau de l'inspecteur général qu'il n'est pas au courant de l'histoire, mais confirme que « c'est possible » qu'elle ait eu lieu.

4.4.3 *Recrudescence des cas de violence*

L'enquête de l'inspecteur général a permis d'observer que depuis l'automne 2015, le nombre de cas d'intimidation, de vandalisme et d'actes de violence est en hausse importante. Cette recrudescence de la violence touche de façon plus particulière les compagnies qui détiennent des contrats pour le remorquage de véhicules en situation de délit.

En fait, cette augmentation de la violence tire vraisemblablement son origine de certains changements technologiques apportés par le SPVM aux équipements radio de ses véhicules de patrouille. En 2015, les équipements radio-analogiques ont été progressivement remplacés par des équipements numériques. Or, les compagnies qui « courent les smashes » étaient équipées de décodeurs d'ondes analogiques qui leur permettaient d'apprendre la survenance d'un accident en même temps que les patrouilleurs. Les compagnies de remorquage étaient ainsi en mesure de se déplacer rapidement sur les lieux d'un accident afin de procéder au remorquage du véhicule.

Avec l'arrivée des nouveaux équipements numériques au SPVM, les « requins » n'étaient donc plus en mesure de décoder les ondes radio des patrouilleurs afin de se tenir au courant des accidents. Il s'en est suivi que les patrouilleurs du SPVM, faute de compagnie de remorquage présente sur les lieux d'un accident, ont commencé à contacter par téléphone d'autres compagnies de remorquage. Leur réflexe a alors été de contacter les compagnies qui détenaient, à l'époque, des contrats avec la Ville. Bien que certains contrats d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation étaient encore en vigueur à ce moment, l'enquête révèle que les patrouilleurs appelaient fréquemment les compagnies qui détenaient des contrats pour le remorquage de véhicules en situation de délit.

Ces compagnies, qui n'effectuaient pas le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation auparavant, ont ainsi commencé à répondre aux besoins des policiers, ce qui a suscité le mécontentement de plusieurs compagnies qui « courent les smashes », très territoriales et souvent même reliées au crime organisé.

Ces tensions se sont traduites par la perpétration d'actes de vandalisme et de violence en guise de protection du territoire. Entre le 20 et le 22 septembre 2015, trois (3) des quatre (4) compagnies adjudicatrices de contrats de la Ville pour le remorquage de véhicules en situation de délit ont été victimes d'incendies.

Un entrepreneur œuvrant dans le domaine du remorquage des véhicules en situation de délit affirme au Bureau de l'inspecteur général qu'un entrepreneur effectuant du



remorquage de véhicules accidentés (qui a d'ailleurs déjà obtenu des contrats d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation) a déjà menacé de s'en prendre à sa famille. Il ajoute qu'un tiers lui a confié que ce même entrepreneur aurait mentionné qu'il ne s'en prendrait pas à lui tant qu'il ne soumissionnait pas sur un « contrat accident » à Montréal.

D'autre part, la recrudescence des actes de violence à l'automne 2015 coïncide également avec l'arrivée du terme des contrats d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés qui obstruent la circulation. Dans ce contexte, les compagnies liées au crime organisé qui « courent les smashes » se sont mises à convoiter et à vouloir s'approprier certains secteurs en voie de devenir « libres », ce qui explique également l'augmentation des tensions entre les entrepreneurs. D'ailleurs, depuis le 27 février 2016, il n'y a aucun contrat d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation en vigueur sur le territoire de la Ville de Montréal, de sorte que les secteurs qui faisaient l'objet d'un contrat sont maintenant sous le contrôle de certaines entreprises sans qu'il n'y ait eu adjudication de contrats par la Ville.

4.4.4 Conséquences de la violence

Le climat de violence et de peur qui règne depuis plusieurs années sur l'industrie pousse certains entrepreneurs à cesser d'opérer dans le domaine du remorquage de véhicules accidentés et parfois même, à la grandeur de Montréal. La concurrence s'en trouve ainsi considérablement réduite.

En effet, tel que mentionné, dix-huit (18) des dix-neuf (19) arrondissements montréalais sont actuellement contrôlés par au moins une (1) entreprise en remorquage, de sorte que si des appels d'offres étaient lancés pour l'adjudication de contrats d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation, il est à prévoir que de moins en moins d'entreprises déposeraient une soumission, par peur d'être victimes de représailles. D'ailleurs, il est utile de rappeler que certains entrepreneurs ont affirmé avoir été victimes de violence après avoir déposé une soumission ou après avoir obtenu un contrat d'exclusivité.

L'inspecteur général souligne également une autre conséquence générée par le climat de violence qui règne sur l'industrie : le non-respect des exclusivités contractuelles.

Quatre (4) entrepreneurs dont les compagnies de remorquage détenaient des contrats de la Ville pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation affirment au Bureau de l'inspecteur général que l'exclusivité de leur secteur n'a jamais été respectée par les autres entrepreneurs. Ils ajoutent que les patrouilleurs du SPVM contactaient n'importe quelle compagnie pour effectuer le remorquage de véhicules accidentés. Les dires de trois (3) de ces entrepreneurs sont confirmés par le BTM, puisque ce dernier a reçu des plaintes de leur part qui faisait état de la situation.

Il appert ainsi que certaines compagnies détentrices de contrats d'exclusivité se font « tasser » de leurs secteurs par des « requins » et que certains patrouilleurs du SPVM

n'ont pas toujours connaissance de la compagnie à appeler lorsqu'un accident obstruant la circulation survient dans un secteur qui fait l'objet d'un contrat d'exclusivité.

L'enquête révèle également que le Service d'incendie de la Ville de Montréal (ci-après : SIM) fait exclusivement appel aux services d'une compagnie de remorquage, dépeinte par les témoins comme étant « *backée* » par le crime organisé, alors que cette compagnie n'a jamais détenu de contrats d'exclusivité de la Ville pour le remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation. Il appert même que cette compagnie affiche des autocollants du SIM sur ses remorqueuses, afin de montrer qu'elle détient une exclusivité pour les remorquages requis par le SIM. Un associé de la compagnie confirme recevoir des appels du SIM et posséder une entente d'exclusivité verbale en ce sens. Il ajoute que le SIM a autorisé sa compagnie à afficher le logo du SIM dans les remorqueuses.

Finalement, les actes de violence poussent certaines compagnies à se désister de contrats d'exclusivité qu'elles ont obtenus de la Ville. À cet égard, l'inspecteur général tient à préciser que certains de ces entrepreneurs ont confié à des agents du Service de l'approvisionnement de la Ville de Montréal qu'ils ont été victimes de voies de fait et de menaces et que c'était la raison pour laquelle ils avaient décidé de se désister des contrats qu'ils avaient remportés. Deux (2) cas ont été rapportés où des agents du Service de l'approvisionnement de la Ville de Montréal ont été mis au fait d'actes de violence commis à l'encontre d'adjudicataires de contrats. Plusieurs méfaits à l'égard d'équipements d'adjudicataires de contrats ont également été dénoncés par des entrepreneurs au SPVM.

4.5 *Autres stratagèmes utilisés pour acquérir des secteurs*

4.5.1 *Négociation avec le compétiteur*

Grâce à la négociation, certains entrepreneurs amorcent des pourparlers avec des compétiteurs qui « détiennent » un secteur, dans le but de développer une entente visant le partage de ce secteur. À noter que généralement, les entrepreneurs qui engagent la négociation sont des entrepreneurs détenant une certaine influence et autorité dans le milieu et qui sont « *backés* » par le crime organisé, puisque sinon la compagnie qui se fait approcher n'aurait aucune raison d'accepter de partager un secteur qui lui « appartient ».

En cours d'enquête, deux (2) situations ont été portées à la connaissance de l'inspecteur général, toutes deux (2) étant l'initiative de la même compagnie de remorquage.

Dans le premier cas, l'adjudicataire d'un contrat d'exclusivité venant à échéance s'est fait approcher par une compagnie connue dans le milieu comme étant « *backée* » par le crime organisé pour partager le secteur « afin d'éviter tout incident » après la fin du contrat. Les deux (2) entreprises ont ainsi défini le périmètre à l'intérieur duquel chacune pourrait procéder au remorquage des véhicules accidentés.

Dans le deuxième cas, la même entreprise reconnue pour être « *backée* » par le crime organisé a proposé à un compétiteur de redéfinir le territoire confié à ce dernier en vertu d'une entente de partage antérieure intervenue entre les deux (2) compagnies. L'offre proposée consistait à ce que chaque compagnie remorque un (1) véhicule lorsqu'un



accident impliquant deux (2) véhicules survenait, malgré que l'entreprise « *backée* » par le crime organisé s'était engagée, quelques mois plus tôt, à laisser le territoire en question sous le contrôle exclusif de son compétiteur.

Face au refus de ce dernier d'accepter l'offre, la compagnie « *backée* » par le crime organisé a proposé d'acheter le secteur, ce qui fut à nouveau refusé. La compagnie « *backée* » par le crime organisé, bénéficiant d'une influence et d'une autorité importante dans le milieu, a fait fi du refus de son compétiteur et un de ses représentant a dit « C'est comme ça que tu veux jouer ? Tu vas voir ». Elle a finalement agi selon sa volonté de contrôler le secteur en opérant par intimidation répétée, menaces et agressivité.

4.5.2 Achat d'un secteur de remorquage ou d'une compagnie

Une autre façon pour un entrepreneur d'avoir le droit de procéder au remorquage des véhicules accidentés dans un secteur consiste à acheter le secteur auprès du compétiteur qui le contrôle, dans le cas où le secteur ne fait pas l'objet d'un contrat d'exclusivité avec la Ville. Si le secteur fait l'objet d'un contrat d'exclusivité avec la Ville, l'entrepreneur qui désire opérer dans le secteur procèdera par l'achat de la compagnie qui détient le contrat.

Un entrepreneur rencontré mentionne au Bureau de l'inspecteur général que l'achat d'un secteur de remorquage peut facilement coûter cinquante-mille dollars (50 000 \$). Le Bureau a également été informé d'une réunion entre trois (3) entrepreneurs qui a eu lieu pendant l'enquête et lors de laquelle il était question que l'un (1) des entrepreneurs reprenne le contrôle d'un secteur et achète les remorqueuses de celui qui contrôlait cette zone.

Dans le cas des secteurs faisant l'objet d'un contrat d'exclusivité avec la Ville, certaines situations visant l'achat de la compagnie adjudicatrice du contrat ont été portées à la connaissance du Bureau. L'inspecteur général estime qu'il est clair que le but recherché était, à chaque fois, d'acquérir le secteur de remorquage.

Dans un premier cas, un entrepreneur a été obligé d'acheter la compagnie d'un tiers lorsqu'il a voulu faire du remorquage de véhicules accidentés à Montréal et il a dû déboursé cent-vingt-mille dollars (120 000 \$) à cet effet.

L'inspecteur général a été mis au courant d'un autre événement où un entrepreneur a déboursé quatre-vingt-mille dollars (80 000 \$) pour acheter une compagnie qui s'était vu octroyer un contrat d'exclusivité pour le remorquage de véhicules accidentés obstruant la circulation. Les nouveaux dirigeants de la compagnie adjudicatrice n'ont cependant pas réussi à passer l'enquête de réputation effectuée par le SPVM, en raison des liens entretenus avec des individus du crime organisé. Le contrat d'exclusivité a ainsi été résilié par la Ville pour ces motifs.

Finalement, le Bureau de l'inspecteur général a appris qu'un entrepreneur, identifié dans le milieu du remorquage comme étant « *backé* » par le crime organisé, a tenté d'acquérir une compagnie compétitrice qui éprouvait alors des difficultés financières et qui détenait certains contrats d'exclusivité avec la Ville de Montréal.

L'achat d'une compagnie qui détient un contrat d'exclusivité comme moyen d'acquérir un secteur de remorquage est une pratique qui s'étend au-delà du remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation. En effet, dans le domaine du remorquage des véhicules en situation de délit, un entrepreneur a déjà acheté une compagnie de remorquage détenant un contrat avec la Ville, pour une somme de trois-cent-soixante-quinze-mille dollars (375 000 \$). Pendant une période de trois (3) mois, l'acheteur a ainsi pu assurer le service de remorquage de manière exclusive dans le secteur désigné au contrat, jusqu'à ce que le SPVM effectue une enquête de sécurité en cours de contrat et estime que les nouveaux dirigeants de la compagnie adjudicatrice ne répondent pas aux critères de sécurité prévus au contrat. Le comité exécutif de la Ville a alors résilié le contrat de remorquage.

L'inspecteur général constate que l'achat de compagnies est un moyen utilisé par des entrepreneurs ne pouvant pas se qualifier et obtenir des contrats publics pour acquérir un contrat déjà octroyé à une compagnie. Les exemples illustrent qu'il s'agit d'une façon, notamment pour des entrepreneurs entretenant des liens avec le crime organisé, de contrôler le marché en dépit du processus d'adjudication des contrats qui a pris place. Les pratiques d'achat de compagnies s'inscrivent ainsi dans une optique de contrôle du territoire et comportent de nombreux risques pour la Ville de Montréal.

Les situations dépeintes démontrent l'importance d'effectuer des enquêtes de réputation à l'égard des dirigeants et actionnaires des compagnies qui détiennent le contrat, et ce, tout au long de l'exécution du contrat, puisque ces enquêtes permettent à la Ville de résilier le contrat et de mettre un frein aux tentatives des entrepreneurs ne répondant pas aux critères d'adjudication de prendre le contrôle d'un secteur via l'achat de la compagnie adjudicatrice du contrat.

5. Collusion dans les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement

Contrairement au remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation et au remorquage des véhicules en situation de délit, la location de remorqueuses avec opérateurs destinées au remorquage de véhicules dans le cadre d'opérations de déneigement fait systématiquement l'objet de contrats sur le territoire de la Ville de Montréal.

L'enquête menée par l'inspecteur général a cependant permis d'observer que certains entrepreneurs œuvrant dans ce domaine avaient recours à la collusion lorsque venait le temps de déposer une soumission à des appels d'offres. L'enquête démontre également que certains éléments sous le contrôle des arrondissements (les arrondissements sont les donneurs d'ouvrage en la matière) limitent la concurrence lorsqu'un appel d'offres est lancé.



Il est important de souligner que le Bureau de l'inspecteur général n'a pas obtenu d'informations suggérant que le crime organisé était infiltré de façon systématique dans ce domaine du remorquage. Cependant, tel qu'il le sera mentionné, certaines entreprises reliées au crime organisé qui « courent les smashes », ont déjà soumissionné et obtenu des contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules lors d'opérations de déneigement.

5.1 Rappel de la décision du 26 septembre 2016

Les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement ont déjà fait l'objet de deux (2) interventions de l'inspecteur général.

Dans une première décision émise le 26 septembre 2016, l'inspecteur général a constaté qu'au cours des dernières années, trois (3) entrepreneurs (Jean-Marc Lelièvre, président de Remorquage Taz inc., Steve Lenfesty, président de Remorquage Mobile et Réal Tourigny, président d'Auto Cam 2000) avaient employé différents stratagèmes de nature collusoire à l'égard de plusieurs appels d'offres et avaient déposé des soumissions établies avec collusion, en contravention avec la *Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal*²⁴.

Ces entrepreneurs avaient alors avoué s'être partagé certains contrats de location de remorqueuses avec opérateurs visant le remorquage de véhicules lors d'opérations de déneigement. Jean-Marc Lelièvre, Réal Tourigny et Steve Lenfesty avaient confirmé qu'ils discutaient entre eux, avant et pendant les périodes de publication des appels d'offres, pour s'échanger des informations relativement au prix et au nombre de remorqueuses qu'ils prévoyaient proposer dans leur soumission, mais également en vue de connaître leurs intentions respectives quant aux contrats sur lesquels chacun désirait soumissionner.

L'enquête avait permis de démontrer qu'il existait un « respect mutuel » entre les trois (3) entrepreneurs et que ceux-ci s'entendaient pour ne pas soumissionner les uns contre les autres sur les contrats qu'ils considéraient « appartenir » à l'un d'eux.

Au terme de l'enquête, l'inspecteur général avait été en mesure de conclure que, dans le cadre de l'appel d'offres 15-14685, les trois (3) entrepreneurs s'étaient entendus pour se partager les trois (3) secteurs de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal et s'étaient engagés à ne pas soumissionner les uns contre les autres, afin de s'assurer que chacun obtienne un (1) contrat.

²⁴ Résiliation et recommandations visant divers contrats octroyés par des arrondissements pour la location de remorqueuses avec opérateurs lors d'opérations de déneigement, 26 septembre 2016, décision disponible sur le site Internet : www.bigmtl.ca.

Dans le cadre des appels d'offres 15-14616, 14-13814 et 13-13147 de l'arrondissement de Verdun, l'enquête a révélé que Steve Lenfesty de Remorquage Mobile et Réal Tourigny d'Auto Cam 2000 s'entendaient, depuis 2013, pour soumissionner au même taux horaire unitaire, déjouant ainsi les règles et se permettant de remporter les contrats à un tarif plus élevé que si la libre concurrence avait joué entre eux.

Finalement, dans le cadre de l'appel d'offres 15-14538 de l'arrondissement de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension et 14-14050 de l'arrondissement de Ville-Marie, Jean-Marc Lelièvre (Remorquage Taz inc.) avait confirmé qu'il avait contacté, par téléphone, des compétiteurs afin de connaître le prix auquel ils allaient soumissionner, le nombre de remorqueuses qu'ils entendaient proposer et leurs intentions par rapport aux contrats en appel d'offres.

Compte tenu de l'ensemble des faits, le 26 septembre 2016, l'inspecteur général a résilié de son propre chef, en vertu de l'article 57.1.10 de la Charte, les contrats octroyés qui étaient toujours en cours d'exécution. Les stratagèmes employés constituaient de véritables manœuvres dolosives ayant pour objectif de contourner le processus d'appel d'offres public ainsi que de réduire indûment le nombre de soumissionnaires, et ayant pour effet de priver la Ville et les arrondissements de la possibilité d'obtenir le meilleur service au meilleur prix.

Les contrats suivants ont ainsi été résiliés :

- le contrat accordé par l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles à la suite de l'appel d'offres 15-14685;
- le contrat accordé par l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension à la suite de l'appel d'offres 15-14538; et
- le contrat accordé par l'arrondissement de Ville-Marie à la suite de l'appel d'offres 1414050, dans l'éventualité où le contrat est renouvelé.

Au surplus, conformément à la *Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal*, l'inspecteur général a recommandé que les entreprises (Remorquage Taz inc., Remorquage Mobile et Auto Cam 2000), de même que leur président respectif (Jean-Marc Lelièvre, Steve Lenfesty et Réal Tourigny) qui ont activement participé aux stratagèmes de collusion, soient écartés de tout appel d'offres et de la possibilité de conclure un contrat de gré à gré avec la Ville pendant cinq (5) ans.

Appliquant cette recommandation, le 21 novembre 2016, le conseil municipal de la Ville de Montréal a inscrit les trois (3) compagnies et leur président au *Registre des personnes écartées en vertu de la Politique de gestion contractuelle* jusqu'au 25 septembre 2021.



5.2 Rappel de la décision du 23 mars 2017

L'inspecteur général a continué de surveiller étroitement les trois (3) entrepreneurs qui avaient admis avoir participé à la collusion sur lors des appels d'offres visant l'octroi de contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules pendant les opérations de déneigement.

Cette vigie a amené le Bureau à se pencher sur une série de contrats accordés par divers arrondissements, depuis la publication de la décision du 26 septembre 2016, aux entreprises suivantes qui n'avaient jamais œuvré dans le domaine du remorquage de véhicules auparavant : Excavation Anjou inc., 9499237 Canada inc. et Remorquage BL (9335-5139 Québec inc.).

L'enquête a alors permis de démontrer l'existence de diverses manœuvres frauduleuses au sens de la *Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal*, utilisées, dans le cadre des appels d'offres 16-15650 et 16-15716, afin de permettre à Jean-Marc Lelièvre (Remorquage Taz inc.), Steve Lenfesty (Remorquage Mobile) et Réal Tourigny (Auto Cam 2000) de continuer à obtenir des contrats, malgré leur exclusion de la Ville.

Les faits recueillis ont permis de constater que Réal Tourigny (Auto Cam 2000) s'était entendu avec sa conjointe, Brigitte Lévesque, afin d'acheter les remorqueuses appartenant à Auto Cam 2000 via la compagnie Remorquage BL (9335-5139 Québec inc.), initialement créée et dirigée par Réal Tourigny et n'exerçant alors aucune activité économique. L'enquête a révélé que l'entreprise avait été acquise gratuitement par Brigitte Lévesque, en prenant soin de retirer Réal Tourigny de la liste des dirigeants et actionnaires, pour ainsi procéder à l'achat des remorqueuses et que la compagnie avait été entièrement financée par Auto Cam 2000 pour exercer les contrats de remorquage obtenus de la Ville.

De la même façon, l'enquête a démontré qu'Excavation Anjou inc. était une entreprise qui avait été utilisée comme prête-nom au profit de Jean-Marc Lelièvre et de Remorquage Taz inc. et que dans les faits, c'était Jean-Marc Lelièvre qui exécutait les contrats de remorquage obtenus par Excavation Anjou inc., grâce à une entente intervenue avec Yvan Dubé, président et actionnaire majoritaire de cette compagnie.

Finalement, l'enquête menée par l'inspecteur général a permis de conclure que 9499237 Canada inc. était une entreprise utilisée comme prête-nom au profit de Steve Lenfesty et de Remorquage Mobile. Au surplus, l'entente intervenue entre Steve Lenfesty et Raymond Lizotte, président de 9499237 Canada inc., visait, dans les faits, à ce que 9499237 Canada inc. loue les remorqueuses utilisées pour exécuter les contrats obtenus de la Ville par Remorquage Mobile, une entreprise inscrite au *Registre des personnes écartées en vertu de la Politique de gestion contractuelle* ne pouvant exercer de la sous-traitance sur des contrats de la Ville. En dernier lieu, l'enquête a démontré que 9499237 Canada inc. avait transmis à la Ville de Montréal à la fois de faux renseignements et des documents dont les signatures étaient falsifiées afin de dissimuler notamment le fait qu'en réalité, Remorquage Mobile agissait à titre de sous-traitant pour 9499237 Canada inc., en contravention de la *Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal*.

De l'avis de l'inspecteur général, les arrangements intervenus constituaient de véritables manœuvres frauduleuses ayant pour objectif de masquer la réelle identité des personnes exécutant les contrats de la Ville de Montréal et de contourner l'inadmissibilité de Jean-Marc Lelièvre de Remorquage Taz inc., Steve Lenfesty de Remorquage Mobile et Réal Tourigny de Auto Cam 2000 à soumissionner sur des appels d'offres de la Ville de Montréal jusqu'au 25 septembre 2021.

Non seulement les manœuvres frauduleuses avaient été utilisées pour permettre aux entrepreneurs inscrits sur le *Registre des personnes écartées en vertu de la Politique de gestion contractuelle* de continuer à obtenir des contrats de la Ville par l'entremise de nouvelles entreprises, mais pire encore, ces manœuvres leur ont permis de réobtenir les secteurs de remorquage qu'ils s'étaient vu accorder et dont les contrats avaient été résiliés suite à la décision de l'inspecteur général du 26 septembre 2016.

S'agissant d'un véritable affront aux décisions de l'inspecteur général, mais également aux mesures mises en place par la Ville de Montréal, l'inspecteur général a décidé de prononcer de son propre chef, en vertu de l'article 57.1.10 de la Charte, la résiliation des douze (12) contrats octroyés à Excavation Anjou inc., 9499237 Canada inc. et Remorquage BL (9335-5139 Québec inc.). Cette décision fut prononcée le 23 mars 2017²⁵.

De plus, l'inspecteur général a recommandé que ces compagnies ainsi que leur président respectif qui ont activement participé aux manœuvres frauduleuses, soit Yvan Dubé, Raymond Lizotte et Brigitte Lévesque, de même que toutes les entreprises auxquelles ces individus sont liés, soient écartés de tout appel d'offres et de la possibilité de conclure des contrats de gré à gré avec la Ville pendant une période de cinq (5) ans.

5.3 *Éléments additionnels concernant la collusion*

5.3.1 *Éléments de collusion*

Au cours de son enquête plus globale sur l'industrie du remorquage, le Bureau de l'inspecteur général a obtenu de nombreuses informations corroborant les situations dépeintes dans les deux (2) décisions de l'inspecteur général.

Il appert que les « pactes de non-agression », par lesquels un entrepreneur s'engage à ne pas déposer de soumission sur un appel d'offres qui intéresse un de ses concurrents, sont pratique courante dans le milieu.

Différents témoins ont confirmé que Remorquage Taz inc., Remorquage Mobile et Auto Cam 2000 s'entendaient pour ne pas se « nuire » et pour se partager les différents contrats de la Ville. Un entrepreneur a même expliqué qu'il s'est fait approcher par des

²⁵ *Résiliation et recommandations relativement à l'octroi de contrats visant la location de remorqueuses lors d'opérations de déneigement – vigie de la décision du 26 septembre 2016, 23 mars 2017, décision disponible sur le site Internet : www.bigmtl.ca.*



représentants de chacune de ces compagnies qui désiraient alors connaître ses intentions relativement à certains contrats faisant l'objet d'appel d'offres. Ce même entrepreneur admet qu'il a déjà convenu avec un de ces entrepreneurs de ne pas baisser leurs prix « pour que tout le monde puisse travailler ».

Au cours de son enquête, le Bureau de l'inspecteur général a effectué une analyse des données contractuelles qui révèle qu'entre 2002 et 2015, Remorquage Taz inc., Remorquage Mobile et Auto Cam 2000 sont les trois (3) compagnies qui ont obtenu le plus de contrats de la Ville, en termes de nombre et de valeur monétaire, pour la location de remorqueuses visant le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement.

L'analyse des données contractuelles démontre également qu'en 2015, le nombre de secteurs faisant l'objet d'un appel d'offres pour lequel une (1) seule soumission a été reçue a considérablement augmenté.

Année	Nombre de fois où les différents secteurs de la Ville ont fait l'objet d'octrois de contrats (exclus les contrats de gré à gré)	Nombre de fois où il n'y a eu qu'un (1) seul soumissionnaire	Pourcentage du nombre de fois où il n'y a eu qu'un (1) seul soumissionnaire
2002	2	0	0%
2003	1	0	0%
2004	2	0	0%
2005	4	0	0%
2006	3	0	0%
2007	5	1	20%
2008	4	0	0%
2009	4	2	50%
2010	7	0	0%
2011	10	2	20%
2012	10	4	40%
2013	9	2	22,22%
2014	7	1	14,29%
2015	13	6	46,15%
Total	81	18	22,22%

Au surplus, le Bureau de l'inspecteur général a recensé qu'entre 2002 et 2015, à vingt-trois (23) reprises, au moins deux (2) entrepreneurs ont soumissionné au même prix dans le même contrat, c'est-à-dire qu'ils ont proposé le même tarif horaire pour leur remorqueuse.

À cet effet, un entrepreneur déclare au Bureau de l'inspecteur général qu'il s'est déjà fait appeler le soir même du dépôt de sa soumission par un compétiteur pour qu'il modifie le prix de sa soumission ou qu'il s'abstienne de soumissionner. Ce compétiteur a été identifié, dans le domaine du remorquage de véhicules accidentés, comme ayant un lien familial avec un membre influent des Hells Angels. Un autre entrepreneur affirme au Bureau qu'un concurrent lui a déjà demandé d'augmenter ses prix.

Un troisième entrepreneur confirme l'existence de ce stratagème dans l'industrie. Il confie au Bureau qu'il ne soumissionnait plus sur les appels d'offres visant l'octroi de contrats de location de remorqueuses pour le remorquage des véhicules lors d'opérations de déneigement parce qu'il était « tanné » de se faire dire à quel prix il devait soumissionner. Ce même entrepreneur ajoute que parfois les compagnies s'entendent pour soumissionner à un prix plus élevé afin de créer l'impression d'un marché ouvert et compétitif.

5.3.2 Éléments contractuels limitant la concurrence

Au cours de son enquête, l'inspecteur général a également cherché à savoir si certains éléments reliés au processus contractuel ou aux documents d'appel d'offres pouvaient avoir une influence sur la concurrence.

En effet, il appert que les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement présentent une faible attractivité pour les entrepreneurs. En guise d'illustration, la moyenne du nombre de soumissionnaires sur les appels d'offres depuis 2002 varie entre 2 et 3,25.



Année	Nombre de cas où les secteurs de la Ville ont fait l'objet d'octrois de contrats (exclus les contrats de gré à gré)	Nombre de cas où le nombre de soumissionnaires est connu	Nombre moyen de soumissionnaires
2002	2	2	2,5
2003	1	0	n/a
2004	2	1	2
2005	4	4	3,25
2006	3	3	4
2007	5	5	3,2
2008	4	4	3,25
2009	4	4	2,5
2010	7	7	3,14
2011	10	10	3,4
2012	10	10	2,80
2013	9	9	2,22
2014	7	7	3,14
2015	13	13	2

Parmi les motifs avancés par les entrepreneurs rencontrés pour expliquer cette faible attractivité, l'explication la plus souvent évoquée est que les arrondissements exigent des remorqueuses trop récentes. En effet, plusieurs arrondissements demandent que la machinerie utilisée soit fabriquée postérieurement à une année spécifique. De leur côté, les entrepreneurs expliquent que plusieurs d'entre eux n'ont pas les moyens d'acheter des remorqueuses aussi récentes que celles exigées dans les documents d'appels d'offres.

De l'avis de l'inspecteur général, il est important de trouver un équilibre entre susciter la plus grande concurrence suite à la publication d'un appel d'offres et garantir un certain niveau de qualité en imposant un âge maximal aux remorqueuses, de façon à éviter des bris. Il est primordial que ceux qui sont impliqués dans la conception de l'appel d'offres soient conscients qu'une telle exigence affecte le prix des soumissions et que cela pourrait également avoir pour conséquence de diminuer le nombre de soumissionnaires potentiels.

À cet effet, l'inspecteur général souligne qu'une surveillance efficace des équipements à différents moments lors du processus contractuel peut permettre de garantir la qualité du service demandé, sans exiger un âge trop récent pour les remorqueuses.

Une fois le contrat octroyé, les équipements de l'adjudicataire devraient être inspectés afin d'attester qu'ils sont en état de fonctionner. Ensuite, selon l'inspecteur général, au moment où le contrat est exécuté, une surveillance devrait être effectuée pour s'assurer que le remorquage se déroule de façon satisfaisante, mais également que les équipements utilisés sont ceux qui ont été inspectés après l'octroi du contrat. Si le contrat octroyé est valide pour plusieurs années, les remorqueuses devraient également être inspectées, au début de chaque saison hivernale, pour vérifier qu'elles sont en état de fonctionner adéquatement.

Un deuxième motif soulevé par les témoins rencontrés par le Bureau pour expliquer la faible attractivité des contrats de location de remorqueuses pour le remorquage des véhicules lors d'opérations de déneigement est que les entrepreneurs ne connaissent pas le processus d'appel d'offres public.

En fait, un agent travaillant au Service de l'approvisionnement de la Ville de Montréal, service notamment responsable du lancement des appels d'offres, explique qu'auparavant, les contrats ne faisaient pas l'objet d'appels d'offres publics et étaient plutôt octroyés via la procédure d'appel d'offres sur invitation. Les entrepreneurs étaient donc contactés par la Ville pour être invités à soumissionner sur un appel d'offres. Lorsque les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage des véhicules lors d'opérations de déneigement ont commencé à faire l'objet d'appels d'offres publics, les entrepreneurs étaient toujours dans l'attente que le Service de l'approvisionnement communique avec eux pour les inviter et ne savaient pas qu'ils devaient consulter le Système électronique d'appel d'offres du gouvernement du Québec (SÉAO) pour connaître les contrats sur lesquels ils pouvaient soumissionner.

Cette méconnaissance du processus de dépôt des soumissions, jumelé à la complexité des documents d'appel d'offres évoquée par certains entrepreneurs rencontrés et aux stratagèmes de collusion, ont fait en sorte qu'il y a eu peu de soumissionnaires pour chacun des appels d'offres au cours des dernières années.

Lors de son enquête, l'inspecteur général a également constaté que les appels d'offres étaient publiés tardivement. Un entrepreneur a déclaré au Bureau que cette publication tardive avait pour effet de dissuader les petits entrepreneurs de soumissionner, puisqu'ils n'avaient alors pas beaucoup de temps pour se préparer et de s'ajuster avant le début de la saison hivernale et que pour plusieurs d'entre eux, leur capacité opérationnelle était atteinte.

6. Conclusions et recommandations

Aux fins de conclusions et de recommandations, il est utile de traiter séparément les différents domaines de remorquage. En effet, tel qu'il a été abordé, les stratagèmes



observés dans le cadre du remorquage des véhicules accidentés ou des véhicules en situation de délit diffèrent des manœuvres déployées par les entrepreneurs dans le domaine de la location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement.

En première partie seront abordées les activités de remorquage visant les véhicules accidentés obstruant la circulation et les véhicules en situation de délit. En seconde partie, l'inspecteur général traitera de ses conclusions et recommandations à l'égard des contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant des opérations de déneigement.

6.1 Remorquage de véhicules accidentés et de véhicules en situation de délit

L'enquête approfondie de l'inspecteur général s'est déroulée sur plusieurs mois. Plus de soixante-dix (70) entrepreneurs en remorquage ont été rencontrés. Ces témoins ont, de façon quasi-unanime, exprimé à mots à peine voilés que l'industrie du remorquage de véhicules accidentés était sous le contrôle de certaines compagnies bénéficiant de la protection d'organisations criminelles. L'enquête a également permis d'apprendre que le territoire de la Ville de Montréal est partagé entre les entrepreneurs et que l'usage de menaces, le recours à l'intimidation et la perpétration d'actes de violence sont pratique courante.

L'entente initiale de partage du territoire entre les entrepreneurs s'est développée parallèlement à l'octroi des premiers contrats d'exclusivité. L'absence de contrats d'exclusivité pour l'ensemble des secteurs de la Ville a ensuite contribué à ce que le partage des secteurs entre les entrepreneurs s'érige en véritable système au fil du temps. Malgré qu'il s'agisse là d'un accroc grave au principe de libre concurrence, un respect mutuel s'est installé entre les entrepreneurs qui ont le contrôle et la mainmise sur les territoires qui sont considérés être les leurs. L'inspecteur général en conclut que l'industrie est aujourd'hui gangrenée et que de graves enjeux de sécurité publique en découlent.

Un climat de violence règne sur l'industrie et des entrepreneurs imposent leur respect et leur ascendance sur leurs concurrents en utilisant des tactiques d'intimidation, en verbalisant des menaces, en procédant à des actes de vandalisme et en commettant des voies de fait pour marquer leur territoire. Ces actes de violence ne touchent pas uniquement les compagnies qui se partagent les secteurs entre elles, mais également des compagnies adjudicatrices de contrats d'exclusivité avec la Ville afin qu'elles se désistent de leurs contrats et laissent le « champ libre » dans le secteur.

L'inspecteur général estime que la concurrence souffre de cette culture ouverte de violence qui s'est accentuée à travers les années. En effet, en raison de l'absence de contrats en vigueur sur l'ensemble du territoire de la Ville, le système de partage du marché a perduré pendant de nombreuses années : plus de dix (10) ans se sont écoulés depuis les réunions de partage tenues en 2004-2005. L'industrie s'est peu à peu vidée de son bassin d'entrepreneurs. Après avoir été victimes d'actes de violence, plusieurs d'entre

eux ont quitté le domaine du remorquage des véhicules accidentés, certains ont même arrêté de soumissionner à la grandeur de Montréal et un autre s'est même désisté de contrats d'exclusivité qu'il avait obtenus de la Ville. Tout cela a pour conséquence de diminuer le nombre de soumissionnaires potentiels.

Au surplus, la présence et l'influence du crime organisé, tel que les Hells Angels et la mafia italienne, dans la quasi-totalité des secteurs de remorquage de véhicules accidentés sont inextricablement reliées aux ententes de partage du territoire. En effet, le crime organisé a permis d'assurer le maintien en place de ce système, en offrant aux compagnies une assurance qu'elles peuvent opérer en toute quiétude et de façon exclusive dans leurs secteurs ainsi qu'une protection lorsqu'elles désirent acquérir de nouveaux secteurs.

De plus, les organisations criminelles ont profité – et profitent toujours aujourd'hui – de l'absence de contrats d'exclusivité pour s'approprier des secteurs de remorquage et réclamer une redevance à quiconque veut effectuer du remorquage sur ces territoires. Le crime organisé se trouve ainsi à contrôler la répartition des entrepreneurs et à investir dans certaines entreprises en remorquage. Il en découle que des individus membres d'organisations criminelles, ou proches de membres influents, opèrent sur le territoire.

L'inspecteur général constate que l'industrie du remorquage des véhicules accidentés a évolué sous le couvert du fait qu'il s'agissait d'une activité réglementée. Les pratiques de contrôle du marché et de partage du territoire ont ainsi pu se développer en toute « normalité » pour devenir aujourd'hui des pratiques courantes et légitimées par les entrepreneurs eux-mêmes. Les stratagèmes, souvent des initiatives d'organisations criminelles, ont ainsi pu prendre leur place au sein de l'industrie.

L'inspecteur général remarque que des contrats d'exclusivité n'ont pas été octroyés de façon constante au fil du temps dans les différents secteurs : la majorité du territoire montréalais n'a jamais été visée par des contrats et les secteurs qui ont fait l'objet d'exclusivité contractuelle n'ont pas été visés par des contrats de façon continue dans le temps.

L'inspecteur général déplore l'absence de contrats d'exclusivité en vigueur. L'inspecteur général estime que cette absence, et le partage du territoire entre les entrepreneurs qui en découle, mettent la Ville et les arrondissements à risque, en ce sens qu'ils permettent à des compagnies de remorquage qui entretiennent des liens avec le crime organisé d'avoir accès au marché en toute impunité et de contrôler ce secteur économique.

L'octroi de contrats d'exclusivité sur l'ensemble du territoire serait un moyen de lutter contre les ententes de partage entre les entrepreneurs et contre la présence du crime organisé dans l'industrie. Cela permettrait ainsi aux entrepreneurs en remorquage qui n'entretiennent pas de liens avec le crime organisé de retrouver accès au marché, puisque la majorité d'entre eux ont été « tassés » lors des dernières années.

L'inspecteur général considère qu'il serait approprié que la Ville de Montréal reprenne le contrôle de la situation pour faire table rase.



L'inspecteur général prend acte de la réflexion récemment amorcée qui vise à rapatrier au conseil d'agglomération l'ensemble des activités liées au remorquage et à simplifier les processus contractuels. En effet, la Ville a récemment demandé l'adoption d'un règlement du conseil d'agglomération modifiant l'annexe du Décret concernant l'Agglomération de Montréal, afin que les activités de remorquage soient ajoutées à la liste des activités d'intérêt collectif. Ce règlement a été adopté à l'unanimité par le conseil d'agglomération le 23 février 2017 (CG17 0060).

Conformément à l'article 39 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (R.L.R.Q., c. E-20.001), ce règlement doit maintenant faire l'objet de l'approbation du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Les démarches en vue d'obtenir l'approbation du ministre ont été complétées par l'Administration municipale.

En janvier 2016, la Ville a également demandé que la responsabilité du remorquage soit transférée au SPVM. Le sommaire décisionnel présenté aux instances indique que dans le cadre de cette réflexion, le SPVM privilégie notamment que des contrats d'exclusivité soient octroyés pour l'ensemble des activités de remorquage et de diminuer le nombre d'intervenants de la Ville. De telles mesures permettraient d'assurer un suivi optimal des obligations contractuelles, d'uniformiser les tarifs facturés aux citoyens et de soumettre l'ensemble des adjudicataires à une enquête de sécurité²⁶.

De l'avis de l'inspecteur général, ces démarches sont un premier pas dans la bonne direction, mais il est important que les mesures ne s'arrêtent pas là.

Compte tenu des faits révélés en cours d'enquête, l'inspecteur général privilégie le recours à la procédure d'appel d'offres public, même si les contrats pour le remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation et le remorquage des véhicules en situation de délit engendrent des dépenses minimales pour la Ville de Montréal. En effet, les appels d'offres publics seraient la solution pour solliciter davantage le marché.

L'octroi de contrats permettrait d'imposer aux compagnies de remorquage soumissionnaires les dispositions de la *Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal*, lesquelles font partie intégrante des contrats conclus par la Ville et contiennent des mesures au chapitre de la lutte contre la collusion, la fraude et les manœuvres dolosives. Dans plusieurs cas, l'application de cette politique permettrait à la Ville de rejeter certaines soumissions, de résilier des contrats déjà octroyés et de placer certains entrepreneurs sur le *Registre des personnes écartées en vertu de la Politique de gestion contractuelle*.

L'octroi de contrats ferait également en sorte que l'inspecteur général pourra intervenir en utilisant les pouvoirs que le législateur lui a confiés à l'article 57.1.10 de la Charte (décision d'annuler des processus contractuels, de résilier ou de suspendre des contrats octroyés), plutôt qu'intervenir, comme en l'espèce, par le biais de recommandations aux conseils de ville concernés (article 57.1.23 de la Charte).

²⁶ Sommaire décisionnel 1162748003.

Finalement, l'octroi de contrats dans l'industrie du remorquage mettrait fin à la tarification abusive, puisque la tarification serait encadrée et uniformisée pour les compagnies de remorquage qui détiennent des contrats avec la Ville.

L'inspecteur général estime que, lors de l'octroi des contrats d'exclusivité, la Ville devrait avoir comme objectif d'atteindre le plus grand nombre de soumissionnaires pour chaque catégorie de contrat (remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation / remorquage des véhicules en situation de délit). Ainsi, la Ville devra être particulièrement attentive aux exigences imposées afin que celles-ci aient pour effet d'ouvrir le marché qui s'est peu à peu fermé au fil des années, sous l'effet de la collusion et de l'intimidation.

L'inspecteur général recommande

- **que des contrats soient octroyés sur l'ensemble du territoire pour le remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit, via une procédure d'appel d'offres publics, en imposant une tarification uniforme aux soumissionnaires et en prenant soin de ne pas restreindre le nombre de soumissionnaires potentiels.**
- **de poursuivre la démarche actuellement en cours visant à rapatrier l'ensemble des compétences en matière de remorquage au conseil d'agglomération de la Ville de Montréal.**

Pour être efficace dans la lutte contre le crime organisé, l'octroi des contrats doit être tributaire d'enquêtes de sécurité effectuées par le SPVM préalablement à l'adjudication. Ces enquêtes de sécurité se doivent d'être systématiques afin d'éviter que des entreprises entretenant des liens avec le crime organisé obtiennent des contrats publics. À la fois les compagnies, leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés doivent faire l'objet de vérifications.

Au surplus, il est important de mettre un frein aux tentatives d'individus reliés au crime organisé d'acquérir une compagnie qui détient des contrats avec la Ville. À cet effet, il serait pertinent de requérir des compagnies adjudicatrices qu'elles avisent le SPVM de toute modification relative à leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés, et ce, tant qu'elles détiennent des contrats de la Ville.

L'inspecteur général recommande

- **que les enquêtes de sécurité des compagnies adjudicatrices de contrats, de leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés soient systématiquement effectuées préalablement à chaque octroi de contrat pour le remorquage des véhicules en situation de délit et le remorquage des véhicules accidentés qui obstruent la circulation.**



- que les compagnies adjudicatrices aient l'obligation d'aviser le SPVM de toute modification relative à leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés.
- que le SPVM effectue une enquête de sécurité à chaque fois que survient un changement au niveau des administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés d'une compagnie adjudicatrice de contrats.

L'enquête de l'inspecteur général a également permis d'apprendre que, par méconnaissance, certains patrouilleurs du SPVM présents sur les lieux d'un accident n'appelaient pas les compagnies détentrices de contrats et permettaient à d'autres entrepreneurs de procéder au remorquage des véhicules. Également, le dirigeant d'une compagnie de remorquage « *backée* » par le crime organisé prétend détenir une entente verbale d'exclusivité avec le SIM.

L'inspecteur général souligne à cet effet que l'article 62 du *Règlement sur le remorquage des véhicules* (03-098) prévoit l'imposition d'une amende en cas de non-respect des exclusivités contractuelles octroyées par la Ville de Montréal, dont le constat d'infraction peut être délivré par les inspecteurs du BTM ou les policiers du SPVM (article 3 du *Règlement sur le remorquage des véhicules*).

L'octroi des contrats devra donc également être accompagné d'une surveillance accrue des entrepreneurs qui procèdent au remorquage de véhicules accidentés et en situation de délit, afin de s'assurer que les exclusivités contractuelles de chacun des secteurs soient respectées.

Une surveillance du respect des clauses contractuelles doit également prendre place après l'octroi du contrat.

L'inspecteur général recommande

- d'exercer une surveillance accrue du respect des exclusivités et des clauses contractuelles.
- de porter à la connaissance des premiers répondants (SPVM) l'identité des adjudicataires des contrats pour chaque type de contrat et dans chaque secteur, afin que ceux-ci ne tolèrent plus le remorquage effectué par des compagnies ne détenant pas de contrats d'exclusivité.

L'assainissement de l'industrie du remorquage doit devenir une priorité mise de l'avant par les différents intervenants impliqués.

En effet, l'enquête a démontré que des entreprises adjudicatrices de contrats se faisaient « tasser » par d'autres entrepreneurs, étaient victimes d'intimidation, de menaces et d'actes de violence et en venaient à se désister des contrats obtenus.

L'inspecteur général tient à porter à l'attention des instances municipales que les contrats d'exclusivité, dans leur forme actuelle, visent le remorquage des véhicules accidentés **qui obstruent la circulation**. Or, au cours de l'enquête, le Bureau de l'inspecteur général a appris que certaines compagnies reliées au crime organisé et se livrant à des actes de violence procédaient au remorquage de véhicules accidentés qui n'étaient pas en situation d'obstruction de la circulation.

Il est impératif que les intervenants de la Ville impliqués d'une façon ou d'une autre dans l'industrie se réunissent pour trouver des solutions aux problématiques soulevées dans le présent rapport. L'industrie du remorquage doit être prise en charge rapidement.

L'inspecteur général précise que l'assainissement des pratiques ne doit pas être tributaire du prix à payer. L'inspecteur général est conscient du coût rattaché à la mise en place de nouvelles mesures, mais considère ici que les enjeux sont des plus importants puisqu'ils touchent à la sécurité publique et à l'infiltration du crime organisé dans l'économie légale.

D'ailleurs, l'inspecteur général rappelle qu'il a rencontré les principaux intervenants à ce titre afin qu'ils soient sensibilisés aux constats de l'enquête.

- **L'inspecteur général convie les intervenants de la Ville impliqués dans l'industrie du remorquage à se réunir afin d'adopter des mesures visant à assainir les pratiques et à enrayer la présence du crime organisé dans l'industrie.**

6.2 Location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement

Tel qu'énoncé plus tôt, le domaine de la location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement nécessite des recommandations distinctes, puisque les stratagèmes identifiés en cours d'enquête diffèrent des constats dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit.

Ceci peut, en partie, s'expliquer par le fait que, contrairement au remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation ou des véhicules en situation de délit, dix-huit (18) des dix-neuf (19) arrondissements octroient systématiquement, sur l'ensemble de leur territoire, des contrats pour la location de remorqueuses aux fins de déneigement. Autre différence : ces contrats sont octroyés selon la méthode du plus bas soumissionnaire conforme à partir des tarifs horaires par remorqueuse proposés par les soumissionnaires, alors qu'aucune enveloppe de prix n'est déposée par les soumissionnaires pour les contrats de remorquage des véhicules accidentés obstruant la circulation et des véhicules en situation de délit.

Les stratagèmes utilisés par les entrepreneurs dans la location de remorqueuses pour le remorquage des véhicules lors d'opérations de déneigement consistent en des tactiques



collusoires, des pactes de non-agression, des ententes de ne pas soumissionner les uns contre les autres ou de soumissionner au même prix.

Par le biais de ces ententes et discussions lors des périodes de soumission, les entrepreneurs ont pour objectif évident de s'assurer d'obtenir certains contrats. Les manœuvres auxquelles ils ont recours privent la Ville et les arrondissements de la possibilité d'obtenir le meilleur prix, ce qui constitue une entrave grave au libre marché et détourne les processus d'appel d'offres de leur mission première qui est de susciter la plus grande concurrence.

Les gestes posés par les entrepreneurs constituent des contraventions flagrantes aux dispositions de la *Politique de gestion contractuelle de la Ville de Montréal*, laquelle prévoit, dans sa version actuelle adoptée le 23 août 2016 par le conseil municipal et le 25 août 2016 par le conseil d'agglomération :

17. Nul ne peut, directement ou indirectement, dans le contexte de la préparation ou présentation d'une soumission, ou d'un contrat de gré à gré, effectuer ou tenter d'effectuer de la collusion, de la corruption, une manœuvre frauduleuse ou participer ou tenter de participer à un autre acte illégal de même nature susceptible de compromettre l'intégrité du processus d'appels d'offres ou de sélection du cocontractant de gré à gré ou de la gestion du contrat qui en résulte.

En déposant une soumission ou en concluant un contrat de gré à gré avec la Ville, son signataire affirme solennellement que le soumissionnaire ou le cocontractant de gré à gré n'a pas contrevenu, directement ou indirectement, au premier alinéa.

Le bassin d'entrepreneurs soumissionnant sur les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage des véhicules lors d'opérations de déneigement s'est réduit considérablement à travers les années. L'inspecteur général a été à même de constater que Remorquage Taz inc., Remorquage Mobile et Auto Cam 2000 ont, par leurs stratagèmes collusoires, peu à peu pris le contrôle du marché. Ce sont eux qui ont obtenu le plus de contrats de la Ville, tant en termes de nombre que de valeur monétaire.

Ces entrepreneurs sont aujourd'hui inscrits au *Registre des personnes écartées en vertu de la Politique de gestion contractuelle* jusqu'au 25 septembre 2021, suite à une recommandation en ce sens que l'inspecteur général a formulée dans sa décision du 26 septembre 2016. Il est maintenant important que le marché soit à nouveau sollicité pour s'assurer que les entrepreneurs qui ne participent pas aux stratagèmes collusoires réintègrent le marché.

La stratégie actuelle de lancement d'appel d'offres pour la location de remorqueuses pour les opérations de déneigement facilite l'établissement de stratagèmes collusoires par les entrepreneurs. Le fait que les appels d'offres sont lancés à des moments différents par les arrondissements fait en sorte qu'il est plus aisé pour les entrepreneurs d'évaluer le nombre de compétiteurs susceptibles de soumissionner sur un secteur donné, et ainsi de moduler leurs prix en fonction de la concurrence attendue.

De façon à freiner toute tentative de collusion, il serait donc utile de regrouper les contrats qui viennent à échéance la même année en un (1) seul appel d'offres, tout en évitant de

regrouper tous les appels d'offres la même année. Chaque année, un (1) seul appel d'offres visant plusieurs contrats devrait ainsi être lancé, de sorte qu'un entrepreneur qui ne réussit pas à obtenir un contrat lors d'un appel d'offres pourra se reprendre l'année suivante, alors que dans le cas contraire la mesure aurait pour effet d'empêcher certains entrepreneurs de maintenir leurs activités de remorquage à travers les années.

Dans cette optique, la Ville de Montréal devrait également explorer toute mesure qui permettrait de rendre plus difficile le contrôle du marché par les entrepreneurs. Par exemple, il pourrait être utile de regrouper les arrondissements en grands secteurs (Nord, Sud, Est et Ouest) et de déployer les différents adjudicataires à l'intérieur de ces secteurs une fois les soumissions reçues, en fonction des intérêts financiers de la Ville. Les remorqueuses dont le prix unitaire proposé est inférieur pourraient ainsi être assignées aux endroits où le nombre d'heures de travail anticipé est le plus élevé.

L'inspecteur général recommande

- **de regrouper les contrats qui viennent à échéance la même année en un seul et même appel d'offres et d'explorer toute mesure permettant de rendre plus difficile le contrôle du marché par les entrepreneurs.**

Dans l'objectif de susciter la plus grande concurrence à ces appels d'offres et de rejoindre le plus grand nombre d'intéressés, les appels d'offres devraient être publiés suffisamment à l'avance, minimalement au printemps précédant le début de la saison hivernale visée par les contrats à être octroyés.

Également, compte tenu de la méconnaissance qu'ont les entrepreneurs du processus contractuel et du SÉAO, le Service de l'approvisionnement devrait aviser les entrepreneurs en remorquage, une fois l'appel d'offres lancé, de la publication d'un appel d'offres, pour que ces derniers en soient informés et puissent évaluer s'ils désirent soumissionner.

Dans la même optique, les exigences des documents d'appels d'offres (notamment en ce qui concerne l'âge de la machinerie) devraient être revues de façon à s'assurer que le nombre de soumissionnaires potentiels ne soit pas inutilement restreint. La Ville devrait ensuite effectuer des inspections systématiques des équipements utilisés par les adjudicataires, tant au moment de l'octroi du contrat qu'en début de chaque saison hivernale.

L'inspecteur général recommande

- **que les appels d'offres visant l'octroi de contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement soient publiés au printemps précédant le début de la saison hivernale visée par les contrats.**



- d'informer les entrepreneurs en remorquage de la publication d'un appel d'offres sur le SÉAO.
- de réviser les exigences et spécifications techniques imposées relativement à la machinerie, afin d'éviter de limiter indûment la concurrence.
- de s'assurer qu'une inspection des équipements des adjudicataires soit systématiquement effectuée, tant au moment de l'octroi des contrats qu'en début de chaque saison hivernale, pour s'assurer du bon état de fonctionnement des remorqueuses.

POUR CES MOTIFS,

L'inspecteur général

RECOMMANDE que la Ville de Montréal poursuive la démarche actuellement en cours visant à rapatrier l'ensemble des compétences en matière de remorquage au conseil d'agglomération.

RECOMMANDE que des contrats soient octroyés sur l'ensemble du territoire pour le remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit, via une procédure d'appel d'offres publics, en imposant une tarification uniforme aux soumissionnaires et en prenant soin de ne pas restreindre le nombre de soumissionnaires potentiels.

RECOMMANDE que des enquêtes de sécurité des compagnies adjudicatrices de contrats, de leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés soient systématiquement effectuées préalablement à chaque octroi de contrat pour le remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit.

RECOMMANDE que les compagnies adjudicatrices de contrats pour le remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit aient l'obligation d'informer le SPVM de toute modification relative à leurs administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés.

RECOMMANDE que le SPVM effectue une enquête de sécurité à chaque fois que survient un changement au niveau des administrateurs, dirigeants, actionnaires et employés d'une compagnie adjudicatrice de contrats pour le remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit.

RECOMMANDE d'exercer une surveillance accrue du respect des exclusivités et des clauses contractuelles dans le domaine du remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit.

RECOMMANDE de porter à la connaissance des premiers répondants (SPVM) l'identité des adjudicataires des contrats de remorquage des véhicules accidentés et des véhicules en situation de délit, pour chaque secteur, afin que ceux-ci ne tolèrent plus le remorquage effectué par des compagnies ne détenant pas de contrats d'exclusivité.

CONVIE les intervenants de la Ville de Montréal impliqués dans l'industrie du remorquage à se réunir afin d'adopter des mesures visant à assainir les pratiques et à enrayer la présence du crime organisé dans l'industrie du remorquage des véhicules accidentés et en situation de délit.

RECOMMANDE de regrouper les contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement qui viennent à échéance la même année en un seul et même appel d'offres et d'explorer toute mesure permettant de rendre plus difficile le contrôle du marché par les entrepreneurs.

RECOMMANDE que les appels d'offres visant l'octroi de contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement soient publiés au printemps précédant le début de la saison hivernale visée par les contrats.

RECOMMANDE que le Service de l'approvisionnement de la Ville de Montréal informe les entrepreneurs en remorquage de la publication, sur le SÉAO, d'un appel d'offres visant l'octroi de contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement.

RECOMMANDE de réviser les exigences et spécifications techniques imposées relativement à la machinerie dans le cadre des appels d'offres visant l'octroi de contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement, afin d'éviter de limiter indûment la concurrence.

RECOMMANDE de s'assurer qu'une inspection des équipements des adjudicataires soit systématiquement effectuée, tant au moment de l'octroi des contrats de location de remorqueuses pour le remorquage de véhicules durant les opérations de déneigement, qu'en début de chaque saison hivernale, pour s'assurer du bon état de fonctionnement des remorqueuses.



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**.

L'inspecteur général,

Denis Gallant, Ad. E.

ORIGINAL SIGNÉ