

**Bâtir une entreprise solide grâce au succès du
Grand Prix du Canada**

**Allocution de
Monsieur François Dumontier
Président
Groupe de course Octane Inc.
et
Grand Prix du Canada**

**Présenté devant la
Chambre de commerce du Montréal Métropolitain
Le jeudi 10 mars 2011
OMNI, Montréal**

Merci monsieur Leblanc.

**Monsieur le Président,
Distingués invités et amis de la Table d'honneur,
Mesdames, Messieurs,**

Il avait été prévu que notre rencontre de ce matin se tienne quelques heures à peine avant que ne soit donné, avec les premiers essais du week-end, le coup d'envoi du championnat du monde de Formule 1 2011.

Ainsi ce matin, pour moi, pour vous peut-être et assurément pour des milliers d'amateurs de course automobile, ici et ailleurs, une certaine fièvre se serait manifestée. Il en va ainsi chaque année.

Le petit monde de la Formule 1 vit toujours son premier Grand Prix de la saison un peu comme le prétendant qui se présente à son premier rendez-vous : heureux d'y être, bien préparé, bien mis, désireux de faire bonne impression mais aussi, généralement assez nerveux.

Même à des milliers de kilomètres de l'action, nous vivons la même situation. Je ne vous cacherai donc pas que ce matin, normalement, j'aurais en tête quelques chiffres susceptibles de justement bien nourrir ma fébrilité : il resterait 90 jours, 14 semaines, 7 Grands Prix avant que la F1 ne prenne ses marques sur le circuit Gilles-Villeneuve. Reste toujours 90 jours et 14 semaines, mais seulement 6 Grands Prix. Quant à la fébrilité, comme nous allons finalement vivre un week-end tranquille sur le front de la F1, on s'en reparlera dans deux semaines.

Comme vous le savez, les événements récents au royaume de Bahreïn ont entraîné l'annulation du premier Grand Prix de Formule 1 inscrit au calendrier 2011. Par le fait même, Melbourne, en Australie, a donc retrouvé son statut de premier rendez-vous de la saison... ce qui obligera les amateurs de chez nous à veiller tard, non pas ce week-end, mais celui des 26 et 27 mars.

Cette situation n'a rien de plaisante. Le promoteur que je suis vous dira volontiers que de voir la Formule 1 au centre de l'actualité à sept reprises avant la présentation de notre manche canadienne, c'est très plaisant. En fait, ça aide grandement à faire monter la fièvre, en situant les enjeux pour les équipes et les coureurs et en dégagant des favoris pour le rendez-vous montréalais. Mais, voilà, cette année on fera bien avec six week-ends au lieu de sept.

Cependant, ce qui vient de se produire au Bahreïn permet de réaliser que pour la Formule 1, notre Grand Prix du Canada, comme probablement d'autres épreuves au calendrier, constitue une valeur sûre. Cette affirmation peut vous paraître surprenante lorsqu'on pense que notre événement avait été retiré du calendrier, il y a deux ans à peine. Mais avec un environnement géopolitique trouble dans certaines régions du globe, un contexte économique difficile en d'autres lieux et une incapacité de rentabiliser la présentation de l'événement en quelques autres endroits, nous pouvons nous réjouir de notre situation.

Montréal et son Grand Prix offre à la Formule 1 une organisation rodée, un succès de foule confirmé dès son retour l'an passé, un équilibre budgétaire avec à la clé un bon arrangement financier pour toutes les parties et évidemment, puisque c'est dans l'air du temps, la stabilité au plan politique.

Au cours de la dernière année, j'ai eu l'occasion à plusieurs reprises sur différentes tribunes, d'examiner la place qu'occupe le Grand Prix du Canada dans le championnat du monde de Formule 1, essentiellement au plan de l'offre. Ou si vous le préférez, de le comparer avantageusement mais tout à fait légitimement, à d'autres Grands Prix afin de mesurer l'intérêt qu'il peut présenter pour les amateurs d'ici et d'ailleurs, nos spectateurs actuels et futurs.

Il s'agissait de s'intéresser à huit mesures d'évaluation afin de situer notre Grand Prix du Canada parmi les autres. Ces mesures, elles sont les suivantes :

- les images offertes à la télé mondiale, notamment nos tribunes pleines ;**
- la beauté naturelle du Parc Jean-Drapeau ;**
- la facilité d'accès et la proximité du centre-ville ;**
- justement, un centre-ville très animé qui vit intensément le week-end de l'événement ;**
- le coût raisonnable des billets et des différents services ;**
- la proximité des tribunes par rapport à la piste ;**
- la qualité du spectacle offert aux spectateurs par la configuration de la piste**

et enfin

- la place qu'occupe le Grand Prix du Canada dans l'histoire du championnat du monde.**

À cet effet, qu'il me soit permis de préciser que notre Grand Prix en sera, en juin prochain, à sa 42^e édition et sa 32^e à Montréal. C'est le plus ancien Grand Prix présenté hors de l'Europe.

Alors que depuis 1950, 34 pays ont vu leur nom accolé à l'expression Grand Prix, seuls la Grande-Bretagne, l'Italie, la Belgique, Monaco, l'Allemagne et l'Espagne revendiquent plus de présentations d'un Grand Prix que le Canada.

De plus, depuis la création du championnat du monde, 69 circuits ont accueilli un Grand Prix de F1. Le notre est le septième parmi ceux qui ont été utilisés le plus fréquemment. Seuls Monaco, Monza, Silverstone, Spa Francorchamps, l'Hockenheimring et le Nurburgring nous devancent.

À Montréal, cinq coureurs, Boutsen, Alesi, Kubica, Hamilton et bien sûr, notre Gilles Villeneuve ont remporté leur première victoire. Il y a trente et un ans cette année, Alan Jones y était couronné champion du monde. Enfin, le grand Michael Schumacher a enregistré chez nous non moins de sept victoires et nos spectateurs ont pu voir en piste depuis 1978, vingt-trois des trente deux champions du monde couronnés depuis 1950.

Voilà la place du Grand Prix du Canada et de Montréal dans l'histoire de la F1.

En effectuant donc l'examen que je viens de vous résumer, à chaque occasion, le Grand Prix du Canada se situe dans le peloton de tête, tant et si bien qu'il peut prétendre occuper une place toute spéciale au palmarès. Et si ce n'est la première, c'est une place jamais très éloignée.

En somme, j'ai acquis la conviction qu'au-delà de l'accord financier intervenu à l'automne 2009 entre, d'une part nos gouvernements fédéral et provincial, la Ville de Montréal et Tourisme Montréal et, d'autre part, la *Formula One Management* et monsieur Ecclestone, les autres atouts tout juste évoqués, ont aussi pesés dans la balance et contribué au retour du Grand Prix du Canada.

Cet examen des atouts dont dispose le Grand Prix du Canada, nous l'avons fait il y a presque un an. Au fil des mois et encore plus récemment, à la lumière d'événements divers, j'ai réalisé qu'on aurait pu y ajouter deux autres mesures. La première, les conditions générales au plan politique et économique et, la seconde, tout en demeurant humble, le savoir-faire du promoteur et de son organisation.

Si dans le premier cas ce qui vient de se produire au Bahreïn et les difficultés économiques de plusieurs pays européens suffisent à expliquer une situation très favorable pour notre Grand Prix, dans le second cas, je vous dois volontiers des explications toujours empreintes d'humilité, croyez-moi.

En fait, ça n'a rien de magique, rien de complexe, ni rien d'extravagant : l'expertise du promoteur et de son organisation est garante du succès populaire et surtout du succès financier d'un événement comme le nôtre. Je précise que par succès financier, j'entends à tout le moins un équilibre budgétaire et quelques profits et conséquemment, une pérennité de l'événement.

De plus, la qualité de l'organisation permet d'entretenir une relation plus que satisfaisante avec le petit monde de la F1 et d'autres instances du sport automobile, avec aussi la clientèle publique et commerciale et enfin, de maintenir une réputation qui peut s'avérer fort utile en d'autres circonstances ; ce dont je vous parlerai dans quelques minutes.

Avant d'aller plus loin, je me dois évidemment de souligner que le groupe que je préside est constitué d'un noyau d'individus, hommes et femmes, qui doivent à quelqu'un de chez nous, un entrepreneur hors-pair, d'avoir pu au fil des années développer l'expertise qui nous sert si bien aujourd'hui. Je pense évidemment à Normand Legault qui m'aura personnellement donné une première chance au sein de son équipe, il y a maintenant dix-sept ans

Normand, vous le comprendrez, c'est quelqu'un pour qui j'ai beaucoup d'admiration et de respect. Je serais mal avisé de ne pas admettre que j'ai appris beaucoup à ses côtés et qu'il a eu une grande importance dans mon parcours professionnel, dans ma carrière. Je suis heureux de pouvoir maintenant compter sur sa très sincère amitié.

En fait, du milieu des années 90 à 2008, le noyau de notre équipe – et je m'y inclus - a vécu aux côtés de Normand Legault non moins de soixante rendez-vous annuels avec la Formule 1, le NASCAR ou le Champ Car. Tous ces événements réalisés au fil des années sont autant de précieuses expériences.

Elles constituent désormais notre expertise, laquelle nous a servi lorsqu'à l'automne 2008, nous avons pris la relève pour l'organisation de la course de la série Nationwide de NASCAR, le NAPA Pièces d'auto 200 présenté par Dodge et évidemment, lors du retour du Grand Prix du Canada l'an passé.

Cette même expertise nous a finalement servi lors de nos négociations avec l'administration municipale d'Edmonton en vue de la reprise de la présentation d'une course de la série IndyCar dans la capitale albertaine.

Le retour du Grand Prix du Canada, nos démarches pour reprendre la course Indy d'Edmonton et le regard que l'on pose actuellement sur l'avenir du NASCAR à Montréal, voilà trois sujets dont je veux brièvement vous parler avant de vous entretenir plus à fond de l'avenir de notre groupe.

Comme vous le savez, ce n'est qu'à la fin de novembre 2009 que s'est confirmé officiellement le retour au calendrier du Grand Prix du Canada. Notre entreprise, Groupe de course Octane, n'a pu mettre la machine en marche avant le 1^{er} décembre de cette même année, en vue de la présentation d'une épreuve au circuit Gilles-Villeneuve le 13 juin 2010. Nous ne disposions que de sept mois pour relancer l'événement.

La clientèle locale a vite dissipé des craintes bien légitimes que nous avons quant à leur intention de renouer avec l'événement. À l'étranger, les échos favorables à notre retour dans la presse internationale et une campagne publicitaire modeste, mais tout de même ciblée de notre part ont généré un intérêt et des ventes de places en tribunes qui nous auront agréablement surpris.

Avec le peu de temps dont nous disposions, nous n'avons pu atteindre tous nos objectifs au plan de la commandite, mais nous avons obtenu une réponse plus que satisfaisante de la clientèle corporative que nous accueillons dans nos loges.

Bref, à un mois de la présentation du Grand Prix du Canada 2010, nous savions que ce grand retour allait être couronné de succès.

Même l'idée de créer pour la première fois un événement parallèle, organisé ici à Montréal par le promoteur et son équipe, un gala de charité appelé « Le Grand Soir », a trouvé son public et connu un grand succès. Le jeudi soir précédant les premiers essais du Grand Prix, plus de 850 convives se sont rassemblés à la salle des pas perdus de la Gare Windsor et tous les profits de cette soirée ont été versés conjointement à la Fondation du centre hospitalier Sainte-Justine et à la Fondation de l'Hôpital Sacré-Cœur.

D'ailleurs, je me permets ce matin de vous annoncer que « Le Grand Soir » sera de retour le jeudi 9 juin prochain, qu'il aura à nouveau comme co-présidents d'honneur Bernie Ecclestone et Michael Fortier et que tous les bénéfices seront remis aux mêmes fondations.

Mais, ce dont je dois vous faire part également, c'est qu'entre décembre 2009 et juin 2010, nous avons aussi mis à contribution cette fameuse expertise afin de rendre productifs au possible ces sept petits mois dont nous disposions.

D'abord, il nous fallait renouer avec les cahiers des charges de la Formule 1 qui de 2008 à 2009 et enfin 2010, avaient changé.

Puis, rétablir les ponts avec nos fournisseurs, même si la présentation de la course NASCAR en août 2009 nous avait permis d'œuvrer avec plusieurs d'entre eux. À tout le moins, fallait-il les informer des changements requis par les cahiers des charges ou d'autres besoins de la F1.

Notre équipe aux opérations a donc établi un échéancier adapté à la situation, trouvé une fois encore de bonnes solutions techniques lorsque nécessaire et au moment où nos amis de la *Formula One Management* et de la Fédération internationale de l'Automobile, leurs partenaires et la presse internationale sont débarqués au circuit Gilles-Villeneuve, nous étions fins prêts.

Il nous avait fallu aussi pour ces sept mois concevoir une campagne de marketing efficace afin de vendre des forfaits corporatifs, des programmes de commandite et de publicité et évidemment un important inventaire de places en tribunes.

Nous y sommes parvenus grâce à l'enthousiasme et à l'engagement de toute l'équipe et assurément grâce à une évidente connaissance des enjeux, ce que j'appellerai à nouveau et à juste titre notre expertise.

Pendant que nous préparions la présentation du Grand Prix du Canada, nous avons entrepris à compter d'avril 2010, une négociation avec les autorités de la ville d'Edmonton, lesquels étaient à la recherche d'un promoteur désireux de prendre en charge la course de la série IndyCar disputée en juillet, sur un circuit aménagé sur les pistes du *City Center Airport*.

En fait, la ville qui tenait à maintenir l'événement au calendrier estival, ne voulait plus combler les déficits enregistrés depuis quelques années par une société para-municipale détentrice de la licence d'exploitation. Précisons qu'avant d'être mise à contribution en 2008, cette para-municipale n'avait jamais organisé et promu un programme de course automobile.

L'offre de la ville d'Edmonton nous a intéressés au plus haut point. Je vous expliquerai pourquoi plus loin. À Edmonton, dès le début, nous l'avons senti, les autorités de la ville voulaient traiter avec nous, surtout parce qu'ils connaissaient bien ce que nous faisons à Montréal.

Nous avons aussi obtenu très tôt le soutien des médias locaux et en cours de négociations, lorsque la route s'est vue remplie d'obstacles, ils ont souvent penché de notre côté. Dès juillet, le moment où ils ont su que nous étions dans le décor, ils pouvaient se référer au succès qu'avait connu quelques semaines plus tôt, le retour du Grand Prix du Canada. Bien qu'avec eux, nous ayons été proactifs, sincères et disponibles, c'est notre réputation qui a surtout engendré leur soutien.

D'autre part, notre expertise a été mise à contribution afin de mieux comprendre pourquoi cet événement générait d'importants déficits et aussi comment nous pouvions espérer renverser la situation. Il faut savoir que depuis 2005, l'Indy d'Edmonton a connu tantôt un imposant, tantôt un respectable succès de foule.

C'est un événement qui dispose d'une base d'amateurs que bien des promoteurs pourraient lui envier.

Ainsi, notre examen rigoureux des budgets du promoteur et des termes de la licence de sanction avec l'Indy Racing, de même que les observations de plusieurs membres de notre équipe présents à Edmonton lors de la course de juillet 2010, nous a permis d'en arriver à des conclusions positives.

Nous avons donc choisi d'aller de l'avant dans la capitale albertaine aussi parce, je dois le préciser, notre expertise et notre réputation nous ont largement servi dans nos négociations parallèles avec l'Indy Racing pour l'obtention de la licence de sanction de la course.

Dernier dossier dont je veux aussi vous entretenir brièvement, l'avenir de NASCAR à Montréal. L'été qui vient, notre fameux noyau de l'équipe en sera à sa cinquième année d'organisation d'une manche d'un des réputés championnats américains de stock-car au circuit Gilles-Villeneuve. Nous pouvons dire que nous n'en sommes plus à la familiarisation, mais probablement à un certain niveau d'expertise en ce qui concerne ce type de course.

En ce qui concerne cet événement, notre groupe agit depuis 2009 comme promoteur délégué, sous mandat d'*International Speedway Corporation* et de sa filiale Stock-Car Montréal, détentrice des droits de présentation de la course au circuit Gilles-Villeneuve et signataire du bail avec la Société du Parc Jean-Drapeau.

Présentement, les parties concernées ont entrepris des discussions pour renouveler les ententes nécessaires pour maintenir NASCAR chez nous au-delà de 2011.

Si vous me demandez ce matin si je crois personnellement que NASCAR a un avenir à Montréal, je vous répondrai par l'affirmative. Mais j'ajouterai qu'il existe un certain nombre de conditions pour cela, la plus importante étant que notre ville obtienne à terme une manche de la Coupe Sprint, premier niveau de NASCAR, celui qui attire les foules et que nous avons bien mérité d'accueillir chez nous.

Il faut voir les choses ainsi. D'abord, NASCAR a trouvé un public chez nous. Un public pas encore très imposant disons-le, pour prétendre à un succès grandiose de l'événement, mais suffisamment important pour qu'il y ait désormais des bases sur lesquelles nous pouvons bâtir du solide. Passer à terme de la série Nationwide à la Coupe Sprint et à ses étoiles entraînerait une croissance immédiate des ventes de places en tribunes et de forfaits corporatifs.

Aux incrédules qui doutent que NASCAR accepte de présenter une manche de la série Sprint hors du territoire américain et à plus forte raison sur un circuit routier, je répondrai ceci.

Nous savons que NASCAR est particulièrement heureuse de l'expérience montréalaise amorcée en 2007.

La proximité du centre-ville, les images que Montréal rend à la télévision nationale, l'accueil chaleureux de la population, la qualité du spectacle que produit le circuit Gilles-Villeneuve et le fait de partager un tracé avec la prestigieuse F1 sont autant de facteurs qui favorisent Montréal aux yeux du géant américain de la course.

Aussi, ESPN son diffuseur, rêve déjà à l'auditoire qu'il pourrait rassembler si une course de série Sprint était présentée chez nous.

Sans prétention, j'affirme qu'en matière de courses NASCAR sur circuit routier, Montréal a beaucoup plus à offrir que Sonoma en Californie et Watkins Glen, dans l'État de New York, qui tous deux en pleine campagne, accueillent des manches de la Coupe Sprint.

Enfin, avec leurs commentaires dithyrambiques, les médias américains qui viennent chez nous se font les plus ardents défenseurs et promoteurs d'un passage de la série Nationwide à la Coupe Sprint. Même certains de ses coureurs vedettes en parlent désormais ouvertement.

Mais soyons réalistes tout de même. Avant que ne débarquent enfin chez nous les Tony Stewart, Dale Earnhart Jr, Jeff Gordon ou Jimmy Johnson, il faut que l'on comprenne que pour notre bénéfice collectif, amateurs, promoteurs, gouvernements de tous les niveaux, intervenants touristiques et autres instances, on doit soutenir l'événement actuel. Autrement dit, participer et investir pour que l'on puisse un jour enfin exploiter le plein potentiel du NASCAR au circuit Gilles-Villeneuve.

Le Grand Prix du Canada génère des retombées que nos gouvernements ont choisi de maintenir en investissant. Le Grand Prix est dans le paysage depuis plus de 30 ans et est devenu une tradition. À Edmonton, nous avons rencontré une administration qui, toute proportion gardée, voit après six ans, sa course Indy de la même façon.

L'événement NASCAR à Montréal n'a pas encore cinq ans. Mais nous sommes convaincus qu'il saura à terme générer d'attrayantes retombées.

Placée au cœur de l'action depuis 2007, notre équipe est fière du travail accompli, de la relation bâtie avec NASCAR et ses intervenants. Fière aussi de la connaissance acquise au plan de la mise en marché de ce produit différent de la F1. C'est là encore une autre expertise précieuse. Notre opinion : il serait vraiment absurde de laisser en friche à compter de 2012, une terre si bien préparée et en voie de produire une récolte intéressante.

Avec NASCAR, sa position de force, sa grande popularité et évidemment ses 43 puissantes américaines en piste, nous avons là un produit fort différent. Et nous pouvons compter tabler sur la riche histoire et la constante popularité du stock-car au Québec.

Formule 1, Indy, NASCAR... comme vous l'aurez compris, notre équipe baigne à plein temps dans le sport motorisé de haut niveau.

Nous occupons ainsi une position inédite : nous sommes en effet les seuls au monde à promouvoir des événements de ces trois grands championnats. Nous y sommes heureux. Comme je l'ai dit plus tôt, c'est notre champ d'expertise et nous en sommes fiers.

Tout comme nous sommes fiers d'être Montréalais, installés ici au cœur de la ville. Notre métropole s'est acquise une réputation dans certains secteurs, qu'il s'agisse de l'aéronautique, des sciences de la vie et de la pharmacologie, des technologies de l'information ou sur le plan culturel, de la danse contemporaine ou des arts du cirque.

Plus modestement, pourquoi ne pourrait-on pas reconnaître que Montréal a aussi acquis une expertise toute spéciale en matière d'organisation et de promotion de grands événements de sport motorisé.

En réalité, de par nos activités quotidiennes, cette expertise est désormais reconnue et mesurée chaque jour à Londres, à Charlotte et à Daytona, à Indianapolis et à Edmonton. Nous ne sommes ni Bombardier, ni CGI, ni le Cirque du soleil, mais tout de même heureux de la place que nous occupons dans notre secteur d'activité.

Lorsque nous avons accepté le mandat de promoteur délégué du NAPA Pièces d'auto 200 présenté par Dodge à l'automne 2008, notre groupe ne comptait que sept employés permanents. Au moment où je vous parle, nous sommes près de vingt-cinq.

En 2010, avec nos deux événements montréalais, nous estimons avoir versé à des employés permanents et temporaires, plus de 3,5 millions de dollars en salaires et octroyé des contrats à des fournisseurs locaux pour plus de 25 millions de dollars.

Nous avons désormais une antenne commerciale à Toronto et sous peu, nous ouvrirons un bureau à Edmonton où serons logés un noyau d'employés qui nous permettront d'abord de promouvoir et organiser la course Indy d'Edmonton, mais aussi d'affirmer notre présence dans l'ouest du pays et du continent. Il existe à l'ouest, au plan commercial un potentiel extraordinaire, non seulement pour notre course d'Edmonton, mais aussi pour celles de Montréal.

Ce matin, je peux vous dire le plus sincèrement du monde que notre groupe est définitivement en mode expansion, en mode croissance.

Tout en étant bien conscient qu'il ne faut pas relâcher l'accélérateur en ce qui concerne le Grand Prix du Canada (notamment finir de convaincre une entreprise qu'il constitue une vitrine extraordinaire et ainsi lui donner un commanditaire principal), qu'il faut travailler d'arrache-pied à consolider la position de NASCAR à Montréal et à relancer la course d'Edmonton, nous sommes très attentifs à toutes les rumeurs, très intéressés aux situations qui se présentent dans notre secteur d'activité aux quatre coins de l'Amérique.

Ainsi, pour vous illustrer dans quel état d'esprit nous nous trouvons, examinons quelques faits.

Normalement, dans un avenir rapproché, les États-Unis accueilleront un Grand Prix de Formule 1. Je n'ai aucune crainte que l'inscription d'une manche américaine au calendrier du championnat du monde ne vienne nuire au succès de notre Grand Prix.

Ici encore, c'est une question d'expertise puisque nous connaissons les impacts sur notre événement des années d'Indianapolis, mais aussi parce que géographiquement, Austin, au Texas attirera selon notre évaluation une clientèle localisée au Sud, comme ce fut le cas au début des années 90, à Phoenix, en Arizona. Un Grand Prix de Formule 1 présentée à New York aurait pu avoir des effets mesurables sur notre événement.

En fait, ce matin, je vous dirai tout simplement que le nouveau promoteur américain d'Austin devrait justement faire appel à notre équipe pour l'aider à lancer son événement.

Nous pensons aussi que Toronto cherchera possiblement à court terme un nouveau promoteur pour sa course Indy. Est-ce que ça nous intéresse ? Bien sûr. Nous avons déjà tiré quelques enseignements de notre expérience à Edmonton qui pourraient s'avérer utiles dans la ville-reine.

Toutes sortes de rumeurs courent sur la ville de Québec et nous sommes évidemment très attentifs, notamment parce que la capitale serait un endroit remarquable à faire voir sur les réseaux de télévision de l'étranger, mais aussi parce que nous pensons tout simplement et très sincèrement être les mieux placés pour réaliser là-bas un événement de qualité, à la hauteur de la réputation de la ville.

Enfin, nous sommes en contact régulier avec les promoteurs d'autres importants championnats de sport motorisé qui bien sûr aimerait bien venir au circuit Gilles-Villeneuve. Tout en leur expliquant que notre désormais légendaire circuit est limité à deux programmes par été, nous prenons toujours le temps d'examiner avec eux d'autres scénarios, sur d'autres circuits ou dans d'autres villes.

J'aimerais ajouter que notre service des opérations dont les principaux responsables avaient déjà démontré en 2008, leur capacité de trouver les bonnes solutions avec la reconfiguration du paddock et des installations médias du Grand Prix du Canada, viennent d'en faire autant à Edmonton avec le dessin d'un nouveau tracé pour la course de juillet prochain, lequel s'est déjà attiré des commentaires plus qu'élogieux de plusieurs coureurs de l'*Indy Racing*.

Comme cet événement devra être déplacé vers un autre site en 2014, les autorités de la ville d'Edmonton comptent déjà utiliser notre équipe pour développer le prochain circuit.

Évidemment, je n'inventerai rien, nous sommes aussi conscients des économies d'échelle que nous pouvons réaliser en accroissant notre pouvoir d'achat auprès de plusieurs fournisseurs et des synergies possibles entre différents événements fondamentalement de même nature.

Nous sommes donc bel et bien en mode croissance. Cette approche ne peut pas se justifier que par l'ambition d'un seul individu. Je le répète, je suis l'heureux pilote d'une équipe fière, professionnelle, déterminée, consciente de ses moyens, complice et très solidaire.

Nous aimons faire ce que l'on fait, nous aimons bien le faire en satisfaisant notre clientèle et nos partenaires, les commanditaires et les organismes de sanction.

Tant mieux si demain, cette belle équipe compte quelques dizaines d'autres employés et tant mieux si elle œuvre en plusieurs endroits tout en attirant les regards de tous les intervenants du sport motorisé sur Montréal.

Ainsi, ce matin, les circonstances ne m'auront pas permis de vous communiquer une certaine fébrilité de voir s'amorcer demain, un autre championnat du monde de Formule 1. On se reprendra tous, différemment il va sans dire, dans deux semaines.

J'espère cependant vous avoir intéressé à suivre de près les activités de notre groupe et à vivre avec nous, le Grand Prix du Canada 2011, les 10, 11 et 12 juin et le NAPA Pièces d'auto 200 présenté par Dodge, les 19 et 20 août. Et si une excursion dans l'ouest du pays vous intéresse, on saura bien vous accueillir à l'Indy d'Edmonton, les 22, 23 et 24 juillet.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite une bonne journée.

- FIN -