



**Commissariat aux
conflits d'intérêts et à
l'éthique**

**Office of the Conflict
of Interest and Ethics
Commissioner**

LE RAPPORT RAITT

en vertu de la
LOI SUR LES CONFLITS D'INTÉRÊTS



Le 26 avril 2012

**Mary Dawson
Commissaire aux conflits
d'intérêts et à l'éthique**

Le rapport Raitt

en vertu de la
LOI SUR LES CONFLITS D'INTÉRÊTS

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires de cette publication, s'adresser au :

Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique
Parlement du Canada
66, rue Slater, 22^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Téléphone : (613) 995-0721
Télécopieur : (613) 995-7308
Courriel : ciec-ccie@parl.gc.ca

This document is also available in English.

Cette publication est également offerte par voie électronique sur le Web à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca>

© Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, Parlement du Canada, 2012
042012-29F



PRÉFACE

La *Loi sur les conflits d'intérêts*, L.C. 2006, ch.9, art. 2 (la Loi) est entrée en vigueur le 9 juillet 2007.

Une étude en vertu de la Loi peut être amorcée à la demande d'un parlementaire, conformément au paragraphe 44(1), ou par la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique elle-même, conformément au paragraphe 45(1) de la Loi.

En vertu du paragraphe 44(3) de la Loi, la commissaire doit examiner la question, sauf si elle juge la demande futile, vexatoire ou entachée de mauvaise foi. Par ailleurs, en vertu du paragraphe 44(7), elle doit remettre au premier ministre un rapport énonçant les faits, son analyse de la question et ses conclusions à la suite de l'étude. Le paragraphe 44(8) prévoit que la commissaire doit en même temps remettre un double du rapport à l'auteur de la demande ainsi qu'au titulaire ou à l'ex-titulaire de charge publique visé, et rendre le rapport accessible au public.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	1
LES ALLÉGATIONS.....	2
LE PROCESSUS.....	3
LES CONSTATATIONS DE FAITS.....	5
Contexte.....	5
Vol de M^{me} Raitt le 25 septembre 2011	5
Mesures prises par Air Canada pour surclasser le siège de M^{me} Raitt	6
Ajustement du compte de grand voyageur de M^{me} Raitt	7
LA POSITION DE M^{ME} RAITT.....	9
ANALYSE ET CONCLUSIONS	10
ANNEXE I.....	11
ANNEXE II.....	12

SOMMAIRE

Le présent rapport énonce les constatations faites lors de mon étude menée en vertu de la *Loi sur les conflits d'intérêts* (la Loi) relativement à des allégations selon lesquelles l'honorable Lisa Raitt, ministre du Travail, aurait accepté un surclassement gratuit en classe affaires, autorisé par un haut dirigeant d'Air Canada, sur un vol du transporteur reliant Toronto à Ottawa le 25 septembre 2011.

Air Canada était aux prises avec un conflit de travail à l'époque, et M^{me} Raitt, en sa qualité de ministre du Travail, avait déclaré publiquement que le gouvernement envisageait de faire adopter une loi sur le retour au travail.

On m'a demandé d'étudier la question en vertu de plusieurs articles de la Loi. J'ai conclu toutefois que seul l'article 11 de la Loi justifiait que je mène une étude. Cet article interdit à un titulaire de charge publique d'accepter des cadeaux ou d'autres avantages qui pourraient raisonnablement donner à penser qu'ils ont été offerts pour influencer le titulaire de charge publique dans l'exercice de ses fonctions officielles.

J'ai conclu que le billet d'avion en question avait été réservé à la dernière minute, après que M^{me} Raitt avait annulé son billet pour le vol précédent. M^{me} Raitt avait obtenu un surclassement pour ce vol précédent avec ses crédits de grand voyageur. En tant que membre du programme grand voyageur d'Air Canada, M^{me} Raitt avait droit au surclassement. Son siège à bord du nouveau vol se trouvait dans la classe affaires, ce qui lui donnait de bonnes raisons de croire que le crédit utilisé pour le billet d'avion original avait été transféré à celui-ci.

J'ai conclu qu'il y avait eu un certain retard à transférer le crédit, mais que finalement, il avait été assigné au nouveau vol. Le retard d'ajustement de crédit est entièrement attribuable aux processus internes à Air Canada.

J'ai conclu que M^{me} Raitt n'a pas contrevenu à l'article 11 de la *Loi sur les conflits d'intérêts* puisqu'un des crédits grand voyageur de M^{me} Raitt a été utilisé pour obtenir le surclassement, ce qui ne constitue pas un cadeau ou un autre avantage.



LES ALLÉGATIONS

Le 10 octobre 2011, j'ai reçu un courriel d'un particulier se présentant comme agent de bord d'Air Canada. Le courriel contenait une copie du rapport de passager provenant du système de contrôle des départs d'Air Canada. Le rapport figure à l'annexe I. L'auteur du courriel y précisait que le rapport montrait que M. Duncan Dee, vice-président général et chef de l'exploitation d'Air Canada, avait autorisé un surclassement gratuit en classe affaires à l'honorable Lisa Raitt, ministre du Travail, le 25 septembre 2011.

L'agent de bord me demandait de me pencher sur la question, alléguant qu'en raison de la loi sur le retour au travail que M^{me} Raitt proposait de faire adopter pour régler le conflit avec les agents de bord, le rapport de passager prouvait qu'Air Canada tentait d'influencer M^{me} Raitt, en sa qualité de ministre du Travail, afin de favoriser les intérêts du transporteur.

Des articles ont commencé à circuler dans les médias le 12 octobre 2011. On y présentait M. Dee comme étant le responsable des relations gouvernementales et des communications d'Air Canada. Il était également décrit comme l'un des principaux porte-parole d'Air Canada dans le conflit de travail qui opposait alors le transporteur et ses agents de bord, et était souvent cité dans des articles à ce sujet.

Dans l'un de ces articles, on a publié une déclaration de M^{me} Raitt dans laquelle elle niait les allégations de traitement de faveur. Elle aurait déclaré qu'elle se servait de ses crédits de surclassement lorsqu'elle voyageait et qu'elle avait demandé à son personnel d'en faire autant. Elle ajoutait n'avoir aucune connaissance du surclassement autorisé par M. Dee.

Entre le 12 et le 17 octobre 2011, j'ai reçu cinq autres demandes de particuliers me demandant de faire enquête sur cette même question. Trois d'entre eux déclaraient être des employés d'Air Canada, anciens ou actuels.

Le 14 octobre 2011, M. Yvon Godin, député d'Acadie–Bathurst, m'a écrit à ce sujet. Il prétendait que M^{me} Raitt avait obtenu un surclassement gratuit en classe affaires sur un vol d'Air Canada. Il m'a demandé de mener une enquête sur cette affaire, et joignait à sa demande une copie du rapport de passager que j'avais déjà en mains.

Il a avancé que M^{me} Raitt avait contrevenu à l'article 11 de la *Loi sur les conflits d'intérêts* (la Loi), qui interdit à un titulaire de charge publique d'accepter des cadeaux ou d'autres avantages qui pourraient raisonnablement donner à penser qu'ils ont été offerts pour influencer le titulaire de charge publique dans l'exercice de ses fonctions officielles. Il a également cité les articles 4, 7, 12 et 23 de la Loi, que j'aborderai plus en détail dans la prochaine section, intitulée « Le processus ».

Dans sa lettre, M. Godin faisait référence au conflit de travail et soulignait que M^{me} Raitt avait obtenu gratuitement un surclassement de siège le 25 septembre 2011, soit quelques jours à peine après avoir déclaré publiquement qu'elle envisageait de faire adopter une loi sur le retour au travail pour régler le différend.

Le 19 octobre 2011, j'ai reçu une demande de l'honorable John McCallum, député de Markham–Unionville, pour une violation présumée de l'article 11 de la Loi par M^{me} Raitt à ce même sujet.



LE PROCESSUS

J'ai communiqué avec le bureau de M^{me} Raitt le 12 octobre 2011, avant de recevoir les demandes de MM. Godin et McCallum. Son personnel m'a répondu qu'il se pencherait sur cette question, et que s'il y avait eu un cadeau, il faudrait le rembourser.

Le 17 octobre 2011, l'adjointe exécutive de M^{me} Raitt m'a fourni des renseignements supplémentaires. Le bureau de la ministre m'a également remis plusieurs documents le lendemain. Le Commissariat a en outre parlé à M. Duncan Dee le 18 octobre 2011, qui a donné des renseignements d'ordre général sur le processus de surclassement en vigueur à Air Canada.

En ce qui concerne la demande de M. Godin, j'étais d'avis qu'il avait des motifs raisonnables de croire que M^{me} Raitt avait contrevenu à l'article 11 de la *Loi sur les conflits d'intérêts* (la Loi) et que sa demande d'étude était recevable aux termes de l'article 44 de la Loi.

Bien que M. Godin ait également fait référence aux articles 4, 7, 12 et 23 de la Loi dans sa demande, je n'ai pas entrepris une étude en vertu de ces articles puisqu'aucun motif raisonnable n'avait été avancé.

L'article 4 définit les circonstances dans lesquelles un titulaire de charge publique se trouve en situation de conflit d'intérêts, mais n'établit pas de règle de conduite précise. L'article 7 interdit au titulaire de charge publique d'accorder un traitement de faveur à une personne ou un organisme en fonction d'une autre personne ou d'un autre organisme retenu pour représenter l'un ou l'autre. J'estimais que les circonstances décrites par M. Godin dans sa lettre ne soutenaient pas les allégations que M^{me} Raitt ait accordé un traitement de faveur à qui que ce soit.

L'article 12 interdit aux ministres d'accepter de voyager à bord d'avions nolisés ou privés. Comme il s'agissait de vols commerciaux, cet article ne s'applique pas. L'article 23 oblige les ministres à faire état, dans les 30 jours suivant leurs réceptions, des cadeaux ou autres avantages reçus excédant 200 \$. Comme M. Godin a présenté sa demande avant la fin de cette période de 30 jours, M^{me} Raitt n'aurait pu avoir contrevenu à cet article à ce moment.

Quant à la demande de M. McCallum, j'ai estimé qu'il avait également des motifs raisonnables de croire que M^{me} Raitt avait contrevenu à l'article 11 de la Loi.

Le 21 octobre 2011, j'ai écrit à M^{me} Raitt pour l'informer que je procédera à une étude en vertu de la Loi à la demande de MM. Godin et McCallum. Je lui ai indiqué que la disposition de la Loi qui semblait s'appliquer était l'article 11. Je lui ai ensuite demandé de répondre par écrit aux allégations et de me remettre, d'ici le 4 novembre 2011, tout autre document pertinent pour mon étude.

J'ai aussi écrit à MM. Godin et McCallum le 21 octobre 2011 pour les informer que leurs demandes satisfaisaient aux exigences du paragraphe 44(2) de la Loi relativement à leurs allégations que M^{me} Raitt ait possiblement contrevenu à l'article 11. Je les ai informés que j'avais entrepris une étude aux termes du paragraphe 44(3) et que j'avais transmis une copie de leurs demandes respectives à M^{me} Raitt. Je leur ai précisé également que même si j'avais reçu deux demandes séparées, j'allais mener une seule étude et produire un seul rapport.



Dans les lettres que j'ai fait parvenir le 21 octobre 2011 à M^{me} Raitt, ainsi qu'à MM. Godin et McCallum, j'ai souligné que certaines informations que j'avais reçues de la part de M^{me} Raitt et d'Air Canada me laissaient croire que le surclassement de siège de M^{me} Raitt pourrait ne pas constituer un cadeau. J'ai évoqué la possibilité d'interrompre mon étude si j'étais en mesure de confirmer cette information.

Le 8 novembre 2011, j'ai reçu la réponse de M^{me} Raitt aux allégations de MM. Godin et McCallum. Le Commissariat lui a écrit le 16 novembre 2011 pour lui demander de nous fournir des documents supplémentaires, que nous avons reçus le lendemain, soit le 17 novembre 2011.

À ce stade, ce dossier semblait relativement simple. Cependant, nous avons eu du mal à obtenir des renseignements suffisamment clairs et complets de la part d'Air Canada. Nous avons donc dû interroger des membres du personnel d'Air Canada et d'autres personnes chargées de réserver les billets d'avion au nom de M^{me} Raitt. Il a fallu du temps pour recueillir tous les renseignements dont nous avons besoin pour établir les faits. Par conséquent, j'ai décidé de poursuivre l'étude plutôt que de l'interrompre.

La liste des témoins interrogés ou ayant fourni des représentations écrites figure à l'annexe II.



LES CONSTATATIONS DE FAITS

Les courriels de particuliers et les lettres de MM. Godin et McCallum alléguaient que M^{me} Raitt avait obtenu un surclassement gratuit en classe affaires à bord d'un vol d'Air Canada reliant Toronto à Ottawa le 25 septembre 2011. Les lettres et les courriels faisaient référence à un rapport de passager qui suggérait que le surclassement avait été autorisé par M. Duncan Dee, vice-président général et chef de l'exploitation d'Air Canada. M^{me} Raitt a déclaré qu'à sa connaissance, elle avait utilisé ses propres crédits pour se prévaloir de ce surclassement.

Pour mener mon étude à bien, il a fallu établir les circonstances entourant le vol de M^{me} Raitt et le surclassement de son siège afin de déterminer si elle avait reçu un cadeau interdit en vertu du paragraphe 11(1) de la *Loi sur les conflits d'intérêts* (la Loi) ou si elle avait utilisé un crédit auquel elle avait droit, en tant que membre du programme grand voyageur, pour obtenir le surclassement. Nous devons également comprendre comment Air Canada avait procédé au surclassement et déterminer si M. Dee avait joué un rôle à cet égard.

Contexte

Les événements en question se sont déroulés dans le contexte d'un conflit de travail opposant Air Canada et ses agents de bord.

Le 16 septembre 2011, le syndicat représentant les 6 800 agents de bord d'Air Canada a remis un préavis de grève à leur employeur. Le syndicat était en négociation depuis le 31 mars 2011, date à laquelle la convention collective est expirée. Trois jours plus tard, en réponse à ce préavis, M^{me} Raitt a déclaré publiquement que le gouvernement ne tolérerait aucune perturbation affectant les utilisateurs du transporteur aérien et qu'il étudiait ses options, y compris la possibilité de faire adopter une loi au Parlement sur le retour au travail.

Le 9 octobre 2011, après le rejet par les agents de bord d'une entente de principe conclue avec Air Canada, le syndicat a fait part de son intention de faire la grève. Le 11 octobre 2011, M^{me} Raitt a annoncé que le gouvernement fédéral avait transmis le litige d'Air Canada au Conseil canadien des relations industrielles, un geste qui avait pour effet d'empêcher les agents de bord de déclencher une grève le 13 octobre 2011.

Vol de M^{me} Raitt le 25 septembre 2011

Le 23 septembre 2011, M^{me} Raitt a demandé à son adjointe particulière et à l'agenda de lui réserver un billet d'avion de Toronto à Ottawa pour le 25 septembre 2011. Son adjointe a donc réservé un aller simple en classe économique sur le vol AC464 d'Air Canada, partant à 19 h 10, par l'intermédiaire d'un agent de voyage avec qui le bureau de M^{me} Raitt faisant souvent affaire. L'adjointe de M^{me} Raitt a également demandé à l'agent de voyage de surclasser le siège de M^{me} Raitt en classe affaires à l'aide de ses crédits de grand voyageur auxquels elle avait droit à titre de membre du programme des statuts supérieurs d'Air Canada.

Ce programme de statuts supérieurs permet aux grands voyageurs de gagner et d'accumuler des crédits pour chaque mille parcouru à bord d'Air Canada. Ces crédits peuvent être échangés contre des surclassements sur d'autres vols. Compte tenu du nombre de vols que M^{me} Raitt



effectuée à bord d'Air Canada, elle était alors admissible au statut Super Élite, soit la catégorie la plus élevée du programme. À titre de membre Super Élite, elle était aussi admissible au service Concierge d'Air Canada.

Les *Politiques à l'intention des cabinets des ministres – janvier 2011* du Secrétariat du Conseil du Trésor stipulent que les ministres peuvent accumuler et utiliser des points de fidélisation pour voyages aériens qu'ils acquièrent pendant leurs déplacements pour les affaires de l'État. Ces points peuvent être utilisés à des fins professionnelles ou personnelles.

Madame Raitt a remis au Commissariat un courriel daté du 23 septembre 2011 provenant de l'agent de voyage. Ce courriel était destiné à un membre de son personnel et confirmait que M^{me} Raitt avait obtenu un surclassement en classe affaires sur le vol de 19 h 10 à l'aide d'un de ses crédits de grand voyageur.

Madame Raitt m'a souligné que peu avant le départ de son avion prévu pour 19 h 10, elle a informé son adjointe qu'elle ne serait pas en mesure de prendre ce vol et lui a demandé de lui réserver un siège à bord du prochain vol disponible. Son adjointe a confirmé avoir donné ces instructions à l'agent de voyage tout en lui demandant également de transférer le surclassement de M^{me} Raitt.

L'agent de voyage a téléphoné à la directrice du service concierge et classe supérieure d'Air Canada pour lui demander de réserver un siège à M^{me} Raitt sur le prochain vol disponible de Toronto vers Ottawa. Il a confirmé auprès d'Air Canada avoir déjà déduit un crédit pour surclassement pour le premier vol. M^{me} Raitt a alors obtenu un siège sur le vol AC196 au départ de Toronto à 20 h 10.

Madame Raitt m'a dit qu'avant que les médias ne s'emparent de l'affaire le 12 octobre 2011, elle avait présumé que la déduction du crédit de surclassement avait été faite. Lorsqu'interrogés, l'adjointe de M^{me} Raitt et son agent de voyage nous ont également confirmé que c'est ce qu'ils avaient cru comprendre.

Mesures prises par Air Canada pour surclasser le siège de M^{me} Raitt

Air Canada a expliqué au Commissariat qu'il y avait plusieurs façons de procéder à un surclassement de dernière minute. On peut le faire sur-le-champ à l'aide d'un système électronique automatisé. On peut aussi le faire manuellement, si l'agent Air Canada envoie une demande écrite aux services de reconnaissance des clients.

La directrice du service concierge et classe supérieure a affirmé au Commissariat qu'Air Canada était récemment passé d'un système de surclassement manuel à un système électronique. Bien que tous les surclassements devraient maintenant être réalisés à l'aide du système électronique, les employés d'Air Canada n'y sont pas encore entièrement habitués. Dans certaines circonstances, il est plus facile pour les employés de traiter le surclassement manuellement. Elle a également fait remarquer que le vol de M^{me} Raitt avait été réservé à la dernière minute un dimanche soir, une période habituellement achalandée, et que c'était sans doute pour cette raison que le surclassement de M^{me} Raitt avait été fait à la main.

Lorsqu'on fait un surclassement manuel, les points de grand voyageur ne sont pas automatiquement ajustés; cela peut prendre plusieurs semaines. Pour que le passager puisse obtenir un surclassement sur-le-champ, l'ajustement doit être autorisé par l'un des trois cadres désignés ou par quelqu'un ayant le pouvoir de le faire en leur nom. L'autorisation est enregistrée dans un document électronique appelé rapport de passager du système de contrôle des départs, ce qui permet au passager d'obtenir un siège en classe affaires avant que le surclassement ne soit comptabilisé dans le système automatisé.

Les représentants d'Air Canada interviewés par le Commissariat ont confirmé que le document envoyé au Commissariat par un particulier et M. Godin (qu'on trouvera à l'annexe I, tel que mentionné plus tôt) est une version imprimée de ce rapport portant sur la deuxième réservation de M^{me} Raitt pour le vol AC196.

Air Canada m'a expliqué les annotations apparaissant dans le rapport. En ce qui a trait à l'annotation « COMP U/G TO J », on a expliqué au Commissariat que cela signifie « complimentary upgrade », soit « surclassement gratuit », dans ce cas-ci en classe affaires. Bien que le terme « complimentary » ou « gratuit » puisse donner l'impression que le surclassement a effectivement été accordé à titre gracieux, on a précisé au Commissariat qu'Air Canada employait l'annotation « COMP » dans diverses circonstances, y compris lorsqu'un passager se sert d'un crédit de grand voyageur auquel il a droit pour obtenir un surclassement, mais que son crédit n'a pas encore été déduit du système. Les représentants ont dit au Commissariat que c'est ce qui s'était passé dans le cas de M^{me} Raitt.

En ce qui concerne l'annotation « NO CERT REQUIRED », soit « cert non requis », les représentants d'Air Canada m'ont expliqué que l'abréviation « CERT » désigne un certificat de surclassement en format papier. Air Canada se servait de ces certificats papier avant l'adoption du système électronique de surclassement, mais certains employés inscrivent encore l'annotation. On a dit au Commissariat qu'en l'occurrence, on avait inscrit cette annotation pour informer l'agent d'Air Canada affecté à la porte d'embarquement que M^{me} Raitt devrait être dirigée en classe affaires même si son surclassement n'avait pas encore été traité.

En ce qui concerne l'annotation « CONFIRMED UPGR AUTH DUNCAN DEE », on a expliqué au Commissariat qu'elle renvoyait au pouvoir délégué par M. Duncan Dee pour autoriser un surclassement à l'extérieur du système électronique. La directrice du service concierge et classe supérieure a expliqué au Commissariat que c'était elle qui avait donné instruction au personnel de se servir du nom de M. Dee et qu'elle avait le pouvoir délégué de le faire. Elle a affirmé qu'il s'agissait de transactions courantes et que M. Dee n'était pas personnellement impliqué.

Ajustement du compte de grand voyageur de M^{me} Raitt

Les représentants d'Air Canada m'ont fourni un relevé du compte de grand voyageur de M^{me} Raitt montrant qu'on avait bien déduit un crédit le 13 octobre 2011. Ils m'ont aussi fourni un autre document provenant du système électronique d'Air Canada montrant que le crédit qui avait été déduit le 13 octobre 2011 avait été assigné au vol de 20 h 10 du 25 septembre 2011.

La déduction faite le 13 octobre est survenue plus de deux semaines après le vol de M^{me} Raitt et le lendemain des premières publications dans les médias montrant le rapport de



passager de M^{me} Raitt et des premières allégations selon lesquelles M^{me} Raitt aurait obtenu un surclassement gratuit. La directrice du service concierge et classe supérieure a fait savoir au Commissariat qu'elle avait pris les mesures habituelles pour procéder à l'ajustement après le vol du 25 septembre 2011 de M^{me} Raitt et qu'elle avait fait un suivi en raison des reportages dans les médias. L'ajustement n'avait pas encore été traité le 13 octobre, mais il l'a été après qu'elle a fait son suivi.

Je suis convaincue, à la lumière des preuves qui m'ont été fournies, qu'on a bien déduit un crédit du compte de grand voyageur de M^{me} Raitt et que le retard d'ajustement est entièrement attribuable aux processus internes d'Air Canada dont M^{me} Raitt n'avait pas connaissance.



LA POSITION DE M^{me} RAITT

Madame Raitt est d'avis qu'elle n'a contrevenu à aucune disposition de la *Loi sur les conflits d'intérêts*.

Madame Raitt m'a dit que, le 23 septembre 2011, elle avait demandé à son adjointe de lui réserver un vol de Toronto à Ottawa pour le 25 septembre 2011. Elle lui a demandé de se servir d'un des crédits auquel elle avait droit, en tant que membre du programme de grand voyageur, pour surclasser son siège en classe affaires. Elle a ajouté que selon ce qu'elle comprenait, le surclassement serait transféré au deuxième vol.

Elle a affirmé qu'on ne l'a jamais avisée qu'il y avait eu autre chose qu'un transfert de routine de la première réservation et du premier surclassement.

Madame Raitt a déclaré qu'elle avait toujours eu l'intention expresse d'utiliser ses propres crédits pour son surclassement et qu'elle n'a jamais demandé ou sciemment accepté un surclassement gratuit pour ce voyage. Elle a dit qu'elle n'avait ni discuté de ce voyage avec la direction d'Air Canada, ni été avisée qu'un cadre d'Air Canada avait intercedé d'une façon ou d'une autre dans ses dispositions de voyage du 25 septembre 2011.

Madame Raitt m'a dit qu'elle avait rencontré M. Dee plusieurs fois lors de réunions officielles portant sur des questions de travail où M. Dee était le représentant attitré d'Air Canada. M^{me} Raitt a ajouté qu'elle avait comme politique de ne pas communiquer avec la direction d'Air Canada, sauf dans le contexte de réunions officielles en sa qualité de ministre du Travail.

Madame Raitt a insisté sur le fait qu'elle avait régulièrement fait usage de surclassements et qu'elle n'avait jamais eu connaissance de problèmes à ce sujet.

Elle a aussi souligné qu'en tant que membre du programme de grand voyageur d'Air Canada, elle avait plus de crédits du surclassement qu'elle ne pouvait en employer. C'est pourquoi elle est d'avis qu'Air Canada n'essaierait pas de l'influencer en lui accordant un surclassement gratuit.



ANALYSE ET CONCLUSIONS

On a allégué que M^{me} Raitt avait accepté un surclassement gratuit en classe affaires à bord d'un vol d'Air Canada alors qu'elle occupait le poste de ministre du Travail et que cela constituait un cadeau dont on pouvait raisonnablement penser avait été offert pour l'influencer dans l'exercice de ses fonctions de ministre du Travail. À l'époque, Air Canada était aux prises avec un conflit de travail et M^{me} Raitt, en sa qualité de ministre du Travail, avait déclaré publiquement qu'elle envisageait de faire adopter une loi sur le retour au travail pour régler le différend.

Madame Raitt m'a dit qu'elle avait demandé à son adjointe de surclasser son siège en classe affaires sur le vol original de Toronto à Ottawa et m'a remis une copie papier d'un courriel provenant de son agent de voyage pour confirmer que ce dernier avait bien traité le surclassement. Elle a ajouté qu'elle s'attendait, après avoir demandé à prendre le vol suivant, à ce que le crédit de surclassement soit transféré au deuxième vol. M^{me} Raitt a indiqué qu'avant que les médias ne commencent à en parler le 12 octobre 2011, elle supposait que le transfert avait été fait. Des entrevues menées auprès de l'adjointe et de l'agent de voyage de M^{me} Raitt ont corroboré ses dires.

J'accepte l'explication de M^{me} Raitt et je suis d'avis qu'à sa connaissance, son surclassement avait été correctement comptabilisé par la déduction d'un de ses crédits de grand voyageur.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, un crédit de grand voyageur a bel et bien été déduit de son compte. En outre, si cela a pris un certain temps, c'est entièrement en raison des retards de processus internes à Air Canada.

L'article 11 de la Loi interdit aux titulaires de charge publique de recevoir des cadeaux ou d'autres avantages et prévoit des exceptions. Voici le libellé du paragraphe 11(1) :

11. (1) Il est interdit à tout titulaire de charge publique et à tout membre de sa famille d'accepter un cadeau ou autre avantage, y compris celui provenant d'une fiducie, qui pourrait raisonnablement donner à penser qu'il a été donné pour influencer le titulaire dans l'exercice de ses fonctions officielles.

La preuve montre que le surclassement a été obtenu à l'aide d'un crédit de grand voyageur auquel M^{me} Raitt avait droit et ne constituait ni un cadeau, ni un avantage. Je conclus donc que M^{me} Raitt n'a pas contrevenu à l'article 11 de la *Loi sur les conflits d'intérêts*.

ANNEXE I

RAPPORT DE PASSAGER DU SYSTÈME DE CONTRÔLE DES DÉPARTS

AC0196 25SEP YYZ SELECTED PAX
MACCORMACKRAITT LISA MS
YOW J C S 1 J **02D-F 1
CHECKED IN E804AD/YYZ T1 25SEP 23.28Z
AGENT CHECKIN
SECURITY NO. 169
FQTV - [REDACTED]
ELECTRONIC TICKET
ECONOMY/E LATITUDE
COMMENTS COMP U/G TO J NO CERT REQUIRED
GATE COMMENTS CONFIRMED UPGR AUTH DUNCAN DEE CTC CONCIERGE
OFFICE [REDACTED] YYZ
TAG DETAILS AC A 156500*YOW
PREVIOUS TRANSACTION HISTORY
25SEP/2328Z YYZ/T1/E804AD-XH BTP
25SEP/2345Z YYZ/T1/E2068F--SG PASSENGER BOARDED

SA XH L2UFEM
C/IN RQST NO-SMOKING

Imprimé d'un rapport de passager du système de contrôle des départs d'Air Canada. Le numéro de compte de M^{me} Raitt ainsi que le nom et numéro de téléphone du concierge qui s'est occupé de la transaction ont été enlevés.



ANNEXE II

TÉMOINS INTERVIEWÉS ET REPRÉSENTATIONS ÉCRITES

Entrevues

Bureau de la ministre du Travail

- M^{me} Jacquelyn Chiaravalloti
- L'honorable Lisa Raitt
- M. Douglas Smith

Air Canada

- M. Duncan Dee
- M^{me} Deborah-Ann De Souza
- M^{me} Julia Hartman
- M. Derek Whitworth

McCord Travel Management Ltd.

- M. Scott McCord

Représentations écrites

- Air Canada

