



**ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DU MANITOBA
BUREAU DU COMMISSAIRE À L'ÉTHIQUE**

**RAPPORT DE
JEFFREY SCHNOOR, c.r.
COMMISSAIRE À L'ÉTHIQUE**

**Concernant : M. Wab Kinew, premier ministre, ministre des Affaires
intergouvernementales et des Relations internationales, ministre responsable
de la Réconciliation avec les peuples autochtones et député de Fort Rouge à
l'Assemblée législative**

Le 27 août 2025

I. Contexte

1. Le 24 mars 2025, CBC Manitoba a publié un article sur son site Web indiquant que le premier ministre Wab Kinew avait voyagé à bord d'un avion nolisé des Blue Bombers de Winnipeg pour assister aux matchs de la Coupe Grey en 2023 et en 2024. L'article contenait notamment une allégation selon laquelle, ce faisant, le premier ministre Kinew avait contrevenu à l'article 8 de la Loi sur les conflits d'intérêts des députés et des ministres (« la Loi »).

2. L'article 8 porte précisément sur le « voyage à bord d'un avion privé ». J'examinerai plus en détail ce point plus loin dans le présent rapport. Cependant, en résumé, l'article 8 prévoit que le député à l'Assemblée législative ne peut « accepter de voyager » à bord d'un « avion non commercial nolisé ou privé », à l'exception des avions de la Couronne ou que celle-ci loue, en lien avec l'exercice de ses fonctions officielles. Il n'existait aucune disposition similaire dans la législation sur les conflits d'intérêts qui s'appliquait au Manitoba avant l'entrée en vigueur de la loi actuelle le 4 octobre 2023, et il n'existe aucune disposition similaire dans la législation sur les conflits d'intérêts dans les autres provinces et territoires canadiens, à l'exception de deux (l'Alberta¹ et la législation régissant les ministres du Cabinet fédéral et certains titulaires d'une charge publique fédérale²).

3. Il y a deux exceptions à l'interdiction prévue à l'article 8 :

- a) Le député peut accepter de voyager à bord d'un avion privé si le voyage a été approuvé au préalable par le commissaire à l'éthique. Si le commissaire approuve le voyage, les renseignements concernant le voyage sont publiés sur son site Web et sont accessibles au public.
- b) Par ailleurs, le député peut accepter de voyager à bord d'un avion privé sans l'approbation préalable du commissaire à l'éthique si le voyage est nécessaire à

¹ Conflicts of Interest Act (Alberta), art. 7.1.

² Loi sur les conflits d'intérêts (Canada), art. 12.

l'exercice de ses fonctions. Dans ce cas, il doit remettre au commissaire des renseignements concernant le voyage au plus tard 30 jours après avoir effectué le voyage. Ces renseignements sont ensuite publiés sur le site Web du commissaire et sont accessibles au public.

4. L'article indiquait que le premier ministre Kinew n'avait pas obtenu l'approbation préalable du commissaire à l'éthique et n'avait pas remis de déclaration sur le voyage après l'avoir effectué. De plus, selon cet article, le premier ministre Kinew, à ses dires, avait payé son voyage à bord de l'avion nolisé des Blue Bombers et estimait donc que l'article 8 ne s'appliquait pas.

5. Le premier ministre Kinew m'a téléphoné peu après la publication de l'article. Il m'a expliqué que, selon lui, l'article 8 ne s'appliquait pas, car il avait payé les deux vols. Je lui ai dit que lorsque j'avais lu l'article 8 dans le passé, je n'avais pas envisagé un scénario dans lequel un député aurait payé son voyage à bord d'un avion non commercial nolisé ou privé; j'avais considéré que cet article visait à interdire les voyages gratuits. J'ai fait remarquer que l'interprétation de l'article 8 dans ce cas dépendait du sens de l'expression « accepter de voyager » qui, à mon avis, est ambiguë. Je l'ai informé que je ne pouvais pas lui donner d'avis définitif à ce stade sans approfondir la question et je lui ai recommandé de remettre des déclarations sur les deux vols, par mesure de prudence. Par ailleurs, j'ai fait observer que, bien que le premier ministre ait largement dépassé le délai de 30 jours prévu pour la remise des

déclarations, l'article 40 de la Loi habilite le commissaire à l'éthique à proroger tout délai que la Loi impose³ et je lui ai accordé une prolongation pour lui permettre de remettre les déclarations⁴.

6. Le premier ministre Kinew a suivi mon conseil et a remis des déclarations sur les deux vols plus tard ce jour-là (le 24 mars 2025).

7. Plus tard dans la même journée, le député Greg Nesbitt a présenté une demande afin que je mène une enquête sur les contraventions présumées à la Loi que le premier ministre Kinew aurait commises. Voici le texte de sa demande :

[traduction]

Je vous écris pour demander officiellement à votre bureau de mener une enquête sur des infractions possibles à la Loi sur les conflits d'intérêts des députés et des ministres qu'aurait commises le premier ministre, M. Wab Kinew, en particulier en ce qui concerne ses préparatifs de voyage pour assister aux matchs de la Coupe Grey en 2023 et en 2024. Un reportage récent de CBC News a soulevé de sérieuses préoccupations quant au fait que le premier ministre Kinew ait accepté des vols nolisés privés sans votre approbation ni divulgation publique, comme l'exige la Loi.

La Loi sur les conflits d'intérêts, en vigueur depuis octobre 2023, interdit explicitement aux députés et aux ministres d'accepter de voyager à bord d'un avion non commercial nolisé ou privé, sauf si le voyage a été approuvé explicitement par votre bureau. Selon le reportage de CBC, aucun document public n'indique que le premier ministre Kinew ait demandé ou obtenu une telle approbation pour l'un ou l'autre de ces vols.

[...]

Compte tenu des faits mentionnés précédemment, de l'absence de divulgation publique transparente et des implications éthiques plus larges soulevées par les défenseurs concernés, je demande respectueusement à votre bureau de mener une enquête approfondie. Les Manitobains méritent une transparence totale et la reddition de comptes de la part de leurs

³ L'article 40 est rédigé comme suit :

Prolongation

40 Le commissaire peut proroger tout délai que la présente loi impose à un député ou ancien député, même s'il est expiré.

⁴ À mon avis, l'intérêt public est mieux servi par la promotion d'une culture d'éducation et de conformité. Ayant reconnu que la Loi est encore relativement récente, j'ai souvent accordé des prolongations aux députés, tant du gouvernement que de l'opposition.

élus, en particulier lorsqu'il s'agit de conflits d'intérêts potentiels touchant le premier ministre Kinew.

Je vous remercie de l'attention immédiate que vous accorderez à cette question.

8. J'ai omis une partie de la demande du député Nesbitt, car elle portait sur des questions qui ne relevaient pas du champ d'application de la Loi.

9. Le présent rapport examinera les faits précis concernant le voyage du premier ministre Kinew pour assister aux deux matchs de la Coupe Grey et la demande présentée par le député Nesbitt. Il offre également l'occasion de fournir des directives plus générales concernant l'article 8 afin d'aider tous les députés dans l'avenir.

II. Processus d'enquête

10. L'article 46 de la Loi prévoit ce qui suit :

Avis d'enquête

46 Avant d'entreprendre son enquête, le commissaire donne un préavis raisonnable au député visé.

11. J'ai écrit au premier ministre Kinew le 25 mars 2025 et lui ai fourni le préavis requis. Je lui ai demandé de me transmettre toutes les communications pertinentes, notamment les documents, les factures, les courriels ou les lettres, sous forme papier ou électronique; en particulier, j'ai demandé toute communication adressée au Winnipeg Football Club (les Blue Bombers) ou provenant du Club concernant ces vols. J'ai informé le premier ministre Kinew qu'il pouvait, s'il le souhaitait, me fournir une réponse écrite à la demande d'enquête. Le 8 avril 2025, le premier ministre Kinew m'a envoyé une réponse écrite, ainsi que la preuve de paiement des vols. La réponse du premier ministre est jointe à l'annexe A et j'en citerai des extraits aux endroits pertinents du présent rapport.

12. J'ai également écrit au Winnipeg Football Club (les Blue Bombers) pour lui demander des renseignements détaillés concernant les deux vols nolisés. Les Blue Bombers m'ont fourni une réponse très utile et je leur suis reconnaissant de leur aide.

III. Dispositions pertinentes de la Loi

13. Plus haut dans le présent rapport, j'ai résumé les parties pertinentes de l'article 8. En voici le texte intégral :

Voyage à bord d'un avion privé

8(1) Le député ne peut accepter de voyager à bord d'un avion non commercial nolisé ou privé — à l'exception des avions de la Couronne ou que celle-ci loue — en lien direct ou indirect avec l'exercice de ses fonctions officielles, sauf si le voyage a été approuvé par le commissaire avant que le député l'accepte ou est nécessaire à l'exercice de ses fonctions.

Approbation du commissaire

8(2) Saisi d'une demande visant l'approbation d'un voyage à bord d'un avion non commercial nolisé ou privé, le commissaire tient compte des facteurs suivants :

- a) l'existence d'autres modes de déplacement;
- b) la possibilité que son approbation donne lieu à un conflit perçu ou réel entre un intérêt personnel et les fonctions officielles du député et, le cas échéant, l'avantage que le voyage procure au public relativement au conflit.

Publication des approbations

8(3) Au plus tard 30 jours après avoir approuvé une demande, le commissaire publie les renseignements suivants :

- a) le nom du député ayant accepté le voyage;
- b) la date du voyage ainsi que le point de départ et la destination;
- c) le nom de la personne ayant offert le voyage;
- d) les circonstances dans lesquelles le voyage a été accepté;
- e) tout autre renseignement que le commissaire juge utile de publier.

Déclaration du député sur les voyages nécessaires à l'exercice de ses fonctions

8(4) Le député remet au commissaire une déclaration faisant état des renseignements devant être publiés en application du paragraphe (3) au plus tard 30 jours après avoir effectué un voyage à bord d'un avion non commercial nolisé ou privé qui était nécessaire à l'exercice de ses fonctions et qui est autorisé au titre du paragraphe (1). Le commissaire publie la déclaration.

IV. Faits

14. Les faits de la présente affaire sont simples et ne sont pas contestés.

15. Les Blue Bombers de Winnipeg ont disputé les matchs de la Coupe Grey en 2023 et en 2024. En 2023, ils ont affrété un vol vers la ville où se déroulait le match auprès de Nolinor Aviation et en 2024, ils ont affrété un vol auprès d’Air Canada. Dans sa réponse, le Winnipeg Football Club a expliqué les circonstances de ces vols nolisés :

[traduction]

Pour plus de clarté, l’équipe de football, le personnel d’encadrement, les entraîneurs, etc., voyagent à bord d’un avion distinct réservé par la Ligue canadienne de football (LCF). En ce qui concerne le vol réservé par le Winnipeg Football Club, une fois que les familles des joueurs, le personnel, les membres du conseil d’administration, etc., ont été pris en charge, et en gardant à l’esprit la nécessité d’assurer la sécurité de ces personnes pendant leurs voyages, le Club invitera certains partenaires d’affaires et certains détenteurs d’abonnements saisonniers à bord de l’avion nolisé. De plus, le Club invite également depuis plusieurs années le titulaire du poste de premier ministre et de maire.

16. Dans sa réponse, le Club a également expliqué pourquoi des vols sont affrétés :

[traduction]

Comme vous pouvez l’imaginer, une équipe de la LCF ne sait qu’elle disputera la Coupe Grey qu’une semaine environ à l’avance. Selon la ville qui accueille la Coupe Grey, il n’est parfois pas possible de s’y rendre directement ou il n’y a tout simplement pas assez de vols intérieurs offerts en raison du nombre de voyageurs et de fans qui se rendent habituellement à la Coupe Grey.

17. En 2023, le premier ministre Kinew a voyagé à bord de l’avion nolisé du Winnipeg Football Club pour assister au match disputé à Hamilton, en Ontario, et en revenir. Il a payé 1 100 dollars au Winnipeg Football Club, soit le même montant que celui facturé aux autres passagers de l’avion.

18. En 2024, le premier ministre Kinew a pris un vol commercial régulier pour se rendre à Vancouver, en Colombie-Britannique, et est revenu à Winnipeg à bord de l’avion nolisé du Winnipeg Football Club. Il a payé 650 dollars au Winnipeg Football Club, là encore le même montant que celui facturé aux autres passagers de l’avion.

19. Le prix du billet d'avion pour les deux vols a été fixé par le Winnipeg Football Club et le même montant a été facturé à tous les invités. Je reconnais que le premier ministre Kinew a payé la juste valeur marchande de ses vols.

V. Questions

20. Dans la demande d'enquête présentée par le député Nesbitt, deux questions sont soulevées :

- a) L'article 8 de la Loi s'applique-t-il aux vols pris par le premier ministre Kinew? En particulier, le fait que le premier ministre Kinew a payé ses vols a-t-il une incidence sur l'applicabilité de cet article?
- b) Si l'article 8 est applicable, le premier ministre Kinew a-t-il remis la déclaration requise par l'article 8 de la Loi?

VI. Analyse

- a. L'article 8 de la Loi s'applique-t-il aux vols pris par le premier ministre Kinew? En particulier, le fait que le premier ministre Kinew a payé ses vols a-t-il une incidence sur l'applicabilité de cet article?**

21. Il s'agit fondamentalement d'une question d'interprétation de la loi et de signification de termes particuliers. Qu'est-ce qu'un « avion non commercial nolisé ou privé »? Que signifie l'expression « accepter de voyager »?

i. « Avion non commercial nolisé ou privé »

22. Dans sa réponse, le premier ministre Kinew donne à penser que l'expression « avion non commercial nolisé ou privé » devrait être interprétée conformément à la Loi sur l'aéronautique fédérale et à ses règlements :

[traduction]

Je me suis rendu aux matchs de la Coupe Grey en 2023 et en 2024 à bord d'un avion commercial nolisé, d'après les renseignements concernant les exploitants d'avions que les Blue Bombers de Winnipeg ont confirmés. Logiquement, étant donné que je voyageais à bord d'un avion commercial nolisé, je ne pouvais pas être à bord d'un « avion non commercial nolisé ou privé » et je n'avais donc pas besoin de remettre une déclaration sur les vols dont j'avais payé la juste valeur marchande. Les voyages en avion sont un domaine juridique très réglementé et clairement défini au Canada. Et ce, pour une bonne raison. La sécurité et les intérêts économiques sont en jeu.

La Loi sur l'aéronautique fédérale (L.R.C. (1985), ch. A-2) et les règlements qu'elle édicte sous la forme du Règlement de l'aviation canadien donnent une définition de « service aérien commercial » au Canada. La Loi sur l'aéronautique définit un « service aérien commercial » comme étant « l'utilisation d'un aéronef contre rémunération » et le terme « rémunération » est défini comme étant « toute rétribution — paiement, contrepartie, gratification, avantage — demandée ou perçue, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef ». Cela inclut, par exemple, les vols nolisés dont la juste valeur marchande est payée.

La partie VII du Règlement de l'aviation canadien énonce de nombreuses exigences auxquelles les services aériens commerciaux doivent se conformer, notamment l'obligation d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui autorise le titulaire « à exploiter un service aérien commercial ». Les vols de 2023 dont j'ai payé la juste valeur marchande étaient exploités par Nolinor Aviation, et le vol de 2024 dont j'ai payé la juste valeur marchande était exploité par Air Canada. Nolinor et Air Canada sont titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne valide au Canada, ce qui en fait des services aériens commerciaux. Cela signifie que dans les deux cas, j'ai payé la juste valeur marchande des vols à bord d'un avion commercial nolisé.

Par conséquent, les vols dont j'ai payé la juste valeur marchande n'étaient pas à bord d'un « avion non commercial nolisé ou privé ». L'article de la Loi a probablement été rédigé afin d'empêcher les ministres qui n'ont pas payé la juste valeur marchande de voyager à bord d'un jet privé appartenant à un riche citoyen, une situation dans laquelle les gens pourraient raisonnablement percevoir un conflit d'intérêts en raison de l'avantage financier qu'un ministre hypothétique tirerait du fait de ne pas payer le coût de son voyage.

23. Avec tout le respect que je vous dois, je ne suis pas de cet avis. Comme le fait remarquer le premier ministre Kinew, l'objectif de la Loi fédérale sur l'aéronautique est la sécurité, ce qui implique nécessairement une vision large de la notion de « service aérien commercial ». Cela n'est pas la préoccupation de la législation du Manitoba sur les conflits d'intérêts. Le libellé de

l'article 8 vise clairement à faire la distinction entre le voyage à bord d'un avion privé et le voyage à bord d'un avion commercial régulier et doit être interprété dans son contexte, en « langage clair ». À mon avis, « non commercial » signifie un voyage qui n'est pas accessible ni offert au public en général. « Nolisé » signifie des vols qui ne sont pas exploités selon un horaire régulier. Dans un souci de clarté et à titre de conseils dans l'avenir, j'ajouterais qu'un « avion privé » est généralement un aéronef appartenant à un particulier ou à une société qui n'exerce pas d'activité dans le domaine du transport aérien et qui est principalement destiné à son usage personnel.

24. Par conséquent, je conclus que le premier ministre Kinew s'est rendu aux matchs de la Coupe Grey à bord d'un avion non commercial nolisé.

ii. « Accepter de voyager »

25. Le premier ministre Kinew fait valoir dans sa réponse que, puisqu'il a payé la juste valeur marchande de ses deux vols, il n'a pas « accepté de voyager » :

[traduction]

L'usage courant du terme « accepter » implique que quelque chose vous est donné, ce qui n'était pas le cas. Je n'ai pas consenti à recevoir quelque chose, je l'ai acquis. Je n'ai pas accepté un don, j'ai payé le vol. À titre d'exemple, lorsqu'une personne prend un Uber dont elle paie la juste valeur marchande, elle ne dirait pas qu'elle « a accepté » un Uber. Elle dirait qu'elle a acheté un Uber ou commandé un Uber.

26. Après mûre réflexion, je souscris à l'argument du premier ministre Kinew.

27. L'article 8 ne dit pas que le « député ne peut pas voyager [...] ». Il s'agirait d'une interdiction claire de tout voyage à bord d'un « avion non commercial nolisé ou privé », sous réserve des exceptions applicables. Il est plutôt indiqué que « [l]e député ne peut **accepter** de voyager [...] ». Cela doit avoir une autre signification. À mon avis, comme le premier ministre Kinew le fait valoir, l'inclusion du mot « accepter » doit impliquer que le voyage était gratuit ou à un prix inférieur à la juste valeur marchande.

28. À mon avis, l'article 8 constitue une exception aux règles relatives aux dons énoncées à l'article 7 et n'est pas destiné à s'appliquer aux voyages dont la juste valeur marchande a été payée.

29. Si l'article 8 n'existait pas, les règles relatives aux dons énoncées à l'article 7 s'appliqueraient au voyage à bord d'un avion privé. Les députés seraient autorisés à accepter un voyage gratuit à bord d'un avion privé d'une valeur n'excédant pas 1 000 dollars; ils devraient remettre une déclaration sur un voyage gratuit dont la valeur est de 250 dollars à 1 000 dollars. Ils ne seraient jamais autorisés à accepter des voyages à bord d'un avion privé dont la valeur excède 1 000 dollars⁵.

30. L'article 8 vise à reconnaître que les voyages à bord d'un avion privé peuvent être appropriés et devraient être autorisés dans certaines circonstances. Par exemple, les voyages à bord d'un avion privé peuvent être le seul moyen pratique de se rendre à un événement dans une collectivité éloignée. L'article 8 autorise ce voyage sous réserve de certaines garanties : la surveillance par le commissaire à l'éthique ou la visibilité de la divulgation publique.

31. L'article 8 prévoit également la surveillance ou la visibilité en ce qui a trait aux voyages gratuits inappropriés : des voyages gratuits qui sont en réalité des voyages d'agrément et non des voyages d'affaires.

32. Par conséquent, je conclus que l'article 8 s'applique uniquement au voyage à bord d'un avion privé dont la juste valeur marchande n'a pas été payée. J'ai jugé que le premier ministre Kinew avait payé la juste valeur marchande de ses vols et par conséquent, j'estime qu'il n'a pas « accepté de voyager » au sens de la Loi.

⁵ Il y aurait une exception si le voyage était reçu en raison du protocole ou des coutumes sociales, mais il est difficile d'imaginer dans quels cas cette exception pourrait s'appliquer.

b. Si l'article 8 est applicable, le premier ministre Kinew a-t-il remis la déclaration requise à l'article 8 de la Loi?

33. Étant donné que j'ai conclu que l'article 8 ne s'appliquait pas aux vols du premier ministre Kinew pour se rendre à la Coupe Grey, il n'était pas tenu de remettre une déclaration et je n'ai pas besoin de répondre à cette question.

VII. Directives à l'intention de tous les députés

34. L'article 8 est complexe. Afin d'aider les députés qui envisagent de voyager à bord d'un avion privé dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, je fournis les directives suivantes :

- a) Les députés peuvent voyager à bord d'un avion non commercial nolisé et privé; la Loi ne les oblige pas à payer ce voyage. Toutefois, s'ils ne paient pas la juste valeur marchande du voyage, ils doivent obtenir l'approbation préalable du commissaire à l'éthique. Sinon, le voyage doit être nécessaire à l'exercice de leurs fonctions et une déclaration faisant état des renseignements relatifs au voyage doit être remise au commissaire au plus tard 30 jours après avoir effectué le voyage. Si les députés ne demandent pas l'approbation préalable du commissaire, ils sont encouragés à le consulter afin de confirmer que le voyage est nécessaire à l'exercice de leurs fonctions.
- b) Les députés qui paient la juste valeur marchande pour voyager à bord d'un avion non commercial nolisé et privé ne sont pas tenus de déclarer ce voyage suivant l'article 8 de la Loi. Ils sont invités à consulter le commissaire afin de confirmer que le montant qu'ils paient correspond à la juste valeur marchande.
- c) Les députés peuvent voyager à bord des avions de la Couronne ou que celle-ci loue et ne sont pas tenus de remettre une déclaration sur le voyage suivant l'article 8 de la loi.

VIII. Conclusion

35. Pour les motifs exposés ci-dessus, je conclus que le premier ministre Knew n'a pas contrevenu à la Loi sur les conflits d'intérêts des députés et des ministres comme le député Nesbitt l'a prétendu.

Le commissaire à l'éthique,
Jeffrey Schnoor, c.r.

Annexe A

Réponse du premier ministre Kinew

Je réponds au courriel que vous m'avez envoyé le 25 mars 2025 concernant une éventuelle enquête à la suite d'une plainte fondée sur une déclaration que j'ai remise le 24 mars 2025 portant sur des vols dont j'ai personnellement payé la juste valeur marchande.

Le détail le plus important est que j'ai dépassé les responsabilités que m'impose la Loi sur les conflits d'intérêts des députés et des ministres et modifications connexes, L.M. 2021, c. 23, car j'ai payé la juste valeur marchande de ces vols pour aller voir les Blue Bombers de Winnipeg jouer à la Coupe Grey en 2023 et en 2024. Étant donné que j'ai payé la juste valeur marchande, il n'y a pas de conflit d'intérêts, réel ou perçu. Je joins les factures, les reçus et la preuve de paiement (ils figurent dans un document distinct afin de protéger les renseignements personnels).

Je vais maintenant expliquer pourquoi j'ai déclaré ces vols le 24 mars 2025.

Je connaissais l'article pertinent de la Loi lorsque j'ai payé la juste valeur marchande de ces vols, lequel article prévoit que le député « ne peut accepter de voyager à bord d'un avion non commercial nolisé ou privé ». Cependant, je ne pensais pas que cela s'appliquait aux vols dont je paie la juste valeur marchande. L'usage courant du terme « accepter » implique que quelque chose vous est donné, ce qui n'était pas le cas. Je n'ai pas consenti à recevoir quelque chose, je l'ai acquis. Je n'ai pas accepté un don, j'ai payé le vol. À titre d'exemple, lorsqu'une personne prend un Uber dont elle paie la juste valeur marchande, elle ne dirait pas qu'elle « a accepté » un Uber. Elle dirait qu'elle a acheté un Uber ou commandé un Uber. Il en va de même pour tout autre moyen de transport, comme le train, le traversier, la voiture ou l'avion. J'ai payé la valeur marchande d'un vol à bord d'un grand avion exploité par des transporteurs commerciaux qui transportait des centaines d'autres passagers.

Après avoir lu un article dans les médias au sujet de ces vols dont j'ai payé la juste valeur marchande le 24 mars 2025 au matin, je vous ai appelé. À titre de référence, cet article de presse est celui qui contenait la citation suivante : [traduction] « Un porte-parole des Bombers a déclaré que le vol charter est organisé pour les fans, les sponsors et les familles. Il a déclaré que le premier ministre “avait personnellement payé la juste valeur marchande du voyage, même si nous pensions que cela n'était pas nécessaire” ». Au cours de notre conversation téléphonique, vous m'avez fait part d'une interprétation du mot « accepter » différente de celle que j'ai exposée ci-dessus et m'avez suggéré de remettre une déclaration concernant les vols dont j'avais payé la juste valeur marchande. J'ai déclaré les vols dont j'ai payé la juste valeur marchande ce jour-là au moyen du Portail des députés sur le site Web du commissaire à l'éthique. Plus tard dans la journée, la plainte a été déposée concernant les vols dont j'ai payé la juste valeur marchande. Les médias indiquent maintenant que ces divulgations sont publiques, ce qui signifie que vous avez approuvé leur publication.

Je me suis excusé publiquement d'avoir fait cette divulgation à ce moment-là et je le répète ici. J'avais compris différemment cette loi relativement nouvelle et son application potentielle aux vols dont je paie la juste valeur marchande. Pour illustrer l'origine de cette

interprétation différente, veuillez noter que dans aucun autre cas, la loi ne m'oblige à remettre une déclaration sur les biens ou services dont je paie la juste valeur marchande, et que j'ai discuté avec vous de nombreux autres scénarios où je paie des biens et des services personnels que, selon vos conseils, je ne suis pas tenu de divulguer.

Cependant, après avoir étudié cet article de la loi, je vous prie de réexaminer l'avis que vous m'avez donné de vive voix par téléphone le 24 mars 2025, étant entendu qu'il ne s'agissait pas d'un avis officiel de votre part, mais simplement d'une interprétation possible de la loi. Je vous demande de réexaminer la question et de conclure que je n'avais en fait pas besoin de remettre une déclaration sur les vols dont j'ai payé la juste valeur marchande afin d'assister aux matchs de la Coupe Grey en 2023 et en 2024, car il ne s'agit pas de « voyage à bord d'un avion non commercial nolisé ou privé ».

Je me suis rendu aux matchs de la Coupe Grey en 2023 et en 2024 à bord d'un avion commercial nolisé, d'après les renseignements concernant les exploitants d'avions que les Blue Bombers de Winnipeg ont confirmés. Logiquement, étant donné que je voyageais à bord d'un avion commercial nolisé, je ne pouvais pas être à bord d'un « avion non commercial nolisé ou privé » et je n'avais donc pas besoin de remettre une déclaration sur les vols dont j'avais payé la juste valeur marchande. Les voyages en avion sont un domaine juridique très réglementé et clairement défini au Canada. Et ce, pour une bonne raison. La sécurité et les intérêts économiques sont en jeu.

La Loi sur l'aéronautique fédérale (L.R.C. (1985), ch. A-2) et les règlements qu'elle édicte sous la forme du Règlement de l'aviation canadien donnent une définition de « service aérien commercial » au Canada. La Loi sur l'aéronautique définit un « service aérien commercial » comme étant « l'utilisation d'un aéronef contre rémunération » et le terme « rémunération » est défini comme étant « toute rétribution — paiement, contrepartie, gratification, avantage — demandée ou perçue, directement ou indirectement, pour l'utilisation d'un aéronef ». Cela inclut, par exemple, les vols nolisés dont la juste valeur marchande est payée.

La partie VII du Règlement de l'aviation canadien énonce de nombreuses exigences auxquelles les services aériens commerciaux doivent se conformer, notamment l'obligation d'être titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne qui autorise le titulaire « à exploiter un service aérien commercial ». Les vols de 2023 dont j'ai payé la juste valeur marchande étaient exploités par Nolinor Aviation, et le vol de 2024 dont j'ai payé la juste valeur marchande était exploité par Air Canada. Nolinor et Air Canada sont titulaires d'un certificat d'exploitation aérienne valide au Canada, ce qui en fait des services aériens commerciaux. Cela signifie que dans les deux cas, j'ai payé la juste valeur marchande des vols à bord d'un avion commercial nolisé.

Par conséquent, les vols dont j'ai payé la juste valeur marchande n'étaient pas à bord d'un « avion non commercial nolisé ou privé ». L'article de la Loi a probablement été rédigé afin d'empêcher les ministres qui n'ont pas payé la juste valeur marchande de voyager à bord d'un jet privé appartenant à un riche citoyen, une situation dans laquelle les gens pourraient raisonnablement percevoir un conflit d'intérêts en raison de l'avantage financier qu'un ministre hypothétique tirerait du fait de ne pas payer le coût de son voyage.

Ma situation est très différente. J'ai payé la juste valeur marchande pour voyager à bord d'un avion commercial nolisé, une forme de transport certes intéressante, mais qui était également accessible à des centaines d'autres personnes qui ont voyagé avec moi à bord de ces avions commerciaux nolisés. Tout ce qui précède souligne qu'il n'y a eu aucun conflit d'intérêts, réel ou perçu, mais aussi, à mon avis, que selon la Loi, je n'étais pas tenu de remettre une déclaration sur ces vols dont j'ai payé la juste valeur marchande.

Cette question peut mettre en évidence un domaine dans lequel la loi doit être modifiée afin de clarifier son intention et son objectif.

Le fait que j'aie maintenant remis une déclaration sur les vols dont j'ai payé la juste valeur marchande à bord d'un avion commercial nolisé montre que j'ai une fois de plus dépassé les exigences que m'impose la loi, ce que je suis heureux de faire, car la population du Manitoba mérite la transparence de la part des ministres de la Couronne.

Cela a été une occasion d'apprendre. Je vous remercie pour vos conseils concernant cette situation, pour toute recommandation éventuelle relative à la révision de cet article et pour toutes les questions futures liées à la Loi en question.