

Commissariat à l'intégrité  
du secteur public  
du Canada



Office of the Public Sector  
Integrity Commissioner  
of Canada

**Conclusions du Commissariat à l'intégrité  
du secteur public dans le cadre  
d'une enquête concernant  
une divulgation d'actes répréhensibles**

Gendarmerie royale du Canada

Rapport sur le cas  
Novembre 2014

Le masculin générique a été adopté dans le présent rapport pour protéger l'identité des individus en question.

Le rapport peut être consulté sur notre site Web à l'adresse suivante : [www.psic-ispcc.gc.ca](http://www.psic-ispcc.gc.ca)

Pour obtenir un exemplaire du rapport ou de toute autre publication du Commissariat à l'intégrité du secteur public du Canada, veuillez communiquer avec le Commissariat :

Commissariat à l'intégrité du secteur public du Canada  
60, rue Queen, 7<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1P 5Y7  
Tél. : 613-941-6400  
Sans frais : 1-866-941-6400  
Télec. : 613-941-6535  
Courriel : [psic-ispcc@psic-ispcc.gc.ca](mailto:psic-ispcc@psic-ispcc.gc.ca)

*This document is also available in English.*

©Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux du Canada 2014  
N° de cat. : PG4-11/2014F-PDF  
ISBN : 978-0-660-22857-0

L'honorable Noël A. Kinsella  
Président du Sénat  
Le Sénat  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le Rapport sur le cas concernant les conclusions d'une enquête du Commissariat à l'intégrité du secteur public du Canada à la suite d'une divulgation d'actes répréhensibles à l'encontre de la Gendarmerie royale du Canada, rapport qui doit être déposé au Sénat conformément aux dispositions du paragraphe 38 (3.3) de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*.

Le rapport fait état des conclusions concernant les actes répréhensibles, des recommandations faites à l'administrateur général, de mon avis quant au caractère satisfaisant ou non de la réponse de l'administrateur général relativement aux recommandations et des commentaires écrits de ce dernier.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.



Mario Dion  
Commissaire à l'intégrité du secteur public  
OTTAWA, novembre 2014



L'honorable Andrew Scheer, député  
Président de la Chambre des communes  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le Rapport sur le cas concernant les conclusions d'une enquête du Commissariat à l'intégrité du secteur public du Canada à la suite d'une divulgation d'actes répréhensibles à l'encontre de la Gendarmerie royale du Canada, rapport qui doit être déposé à la Chambre des communes conformément aux dispositions du paragraphe 38 (3.3) de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*.

Le rapport fait état des conclusions concernant les actes répréhensibles, des recommandations faites à l'administrateur général, de mon avis quant au caractère satisfaisant ou non de la réponse de l'administrateur général relativement aux recommandations et des commentaires écrits de ce dernier.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, reading "Mario Dion". The signature is written in a cursive, flowing style.

Mario Dion  
Commissaire à l'intégrité du secteur public  
OTTAWA, novembre 2014



## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Avant-propos .....  | 2  |
| Mandat.....   | 3  |
| Mandat de l'enquête .....   | 4  |
| À propos de l'organisation.....   | 5  |
| Résultats de l'enquête .....  | 6  |
| Aperçu de l'enquête .....   | 6  |
| Résumé des conclusions .....  | 7  |
| Contravention d'une loi du Parlement ou de tout règlement pris en vertu de telle loi..... | 7  |
| Conclusion.....   | 9  |
| Recommandations et réponse de la Gendarmerie royale du Canada .....                       | 10 |
| Commentaires supplémentaires fournis par la Gendarmerie royale du Canada.....             | 11 |

## Avant-propos

Je vous présente ce rapport sur le cas concernant des actes répréhensibles avérés, rapport qui a été déposé devant le Parlement conformément à la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*, L.C. 2005, ch. 46 (la Loi).

La Loi a été adoptée pour offrir un mécanisme de dénonciation confidentiel dans le secteur public fédéral afin de répondre au besoin visant à prévenir et à sanctionner les cas d'actes répréhensibles. Le régime de divulgation établi par la Loi a pour but non seulement de faire cesser ces actes et de prendre des mesures correctives, mais aussi d'avoir un effet dissuasif dans l'ensemble du secteur public fédéral. C'est la raison pour laquelle la Loi exige que les cas d'actes répréhensibles avérés fassent l'objet d'un rapport au Parlement, ce qui constitue un puissant outil de transparence et de responsabilité à l'égard du public.

Mon objectif premier est de respecter l'intention de la Loi, à savoir préserver et rehausser l'intégrité de nos institutions publiques. Je dois en tenir compte en choisissant la manière de communiquer une constatation au Parlement et au public.

Comme ce fut le cas dans toutes les divulgations d'actes répréhensibles avérés, l'affaire ou les questions en jeu ont été prises au sérieux par l'organisation.

Je crois fermement que mettre fin aux actes répréhensibles et établir des mesures pour éviter qu'ils ne se reproduisent – tout en responsabilisant l'administrateur général — s'inscrit dans l'objectif de la Loi, visé par le Parlement.

Le cas présent ne fait pas exception. La Gendarmerie royale du Canada (GRC) a collaboré pleinement au processus et fourni toute l'information demandée. À la suite d'un examen administratif, la GRC prend les mesures qui s'imposent pour que les actes répréhensibles mis au jour ne se reproduisent plus.

L'enquête a révélé que la Section de l'air d'Ottawa (la Section) du Service de l'air de la GRC avait contrevenu au *Règlement de l'aviation canadien* (le Règlement). Les règlements doivent être impérativement suivis et respectés. Je dois insister sur le fait que je ne conclus pas dans le présent rapport que les contraventions au Règlement par la Section de l'air d'Ottawa ont eu pour effet de créer des dangers pour la vie, la santé et la sécurité humaines.

Je suis satisfait de la réponse de la GRC, qui prendra des mesures pour que ses membres respectent le *Règlement de l'aviation canadien*.

Mario Dion, commissaire à l'intégrité du secteur public

## Mandat

Le Commissariat à l'intégrité du secteur public du Canada est un organisme indépendant créé en 2007 pour établir un mécanisme sécuritaire et confidentiel permettant aux fonctionnaires ou aux citoyens de divulguer des actes répréhensibles commis dans le secteur public fédéral ou liés à celui-ci. Plus précisément, le Commissariat a pour rôle d'enquêter sur les allégations d'actes répréhensibles et les plaintes en matière de représailles qui lui sont présentées en vertu de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* (la Loi).

L'article 8 de la Loi définit un acte répréhensible de la manière suivante :

- a) la contravention d'une loi fédérale ou provinciale ou d'un règlement pris sous leur régime, à l'exception de la contravention de l'article 19 de la présente loi;
- b) l'usage abusif des fonds ou des biens publics;
- c) les cas graves de mauvaise gestion dans le secteur public;
- d) le fait de causer – par action ou omission – un risque grave et précis pour la vie, la santé ou la sécurité humaine ou pour l'environnement, à l'exception du risque inhérent à l'exercice des attributions d'un fonctionnaire;
- e) la contravention grave d'un code de conduite établi en vertu des articles 5 ou 6;
- f) le fait de sciemment ordonner ou conseiller à une personne de commettre l'un des actes répréhensibles visés aux alinéas a) à e).

Selon la Loi, l'objet des enquêtes concernant les divulgations d'actes répréhensibles vise à attirer l'attention de l'administrateur général de l'organisme sur les conclusions qui en découlent et de faire des recommandations afin que des mesures correctives soient prises.

En application du paragraphe 38(3.3) de la Loi, je dois faire rapport au Parlement des cas d'actes répréhensibles avérés dans les soixante jours suivant la conclusion de l'enquête. Le présent Rapport sur le cas traite de l'enquête et des conclusions concernant une divulgation d'actes répréhensibles faite au Commissariat.

## Mandat de l'enquête

Le 18 novembre 2013, après une analyse approfondie d'une divulgation protégée d'actes répréhensibles faite auprès du Commissariat, contenant des allégations impliquant plusieurs membres de la Section de l'air de d'Ottawa (la Section) du Service de l'air de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), nous avons procédé à une enquête en vertu de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* (la Loi) en vue de déterminer si :

- un membre civil\* de la GRC a piloté un aéronef en surcharge de poids, en contravention des ordonnances provisoires du Règlement, ce qui pourrait constituer un acte répréhensible aux termes des paragraphes 8a) et 8d) de la Loi;
- la Section a permis que des aéronefs volent sans certificats de navigabilité en contravention des arrêtés d'urgence du Règlement, ce qui pourrait constituer un acte répréhensible aux termes des paragraphes 8a) et 8d) de la Loi;
- la Section a négligé de tenir des carnets de route comme le demande le *Règlement*, ce qui pourrait constituer un acte répréhensible aux termes du paragraphe 8a) de la Loi;
- un membre civil\* a programmé des vols pour des pilotes de la Section dont les titres de compétence étaient expirés, ce qui pourrait constituer un acte répréhensible aux termes du paragraphe 8d) de la Loi;
- un membre civil a persuadé la GRC d'entreposer un aéronef dans le hangar d'une entreprise commerciale à un coût « exorbitant », ce qui pourrait constituer un acte répréhensible aux termes du paragraphe 8b) de la Loi.

\*À la lumière des renseignements recueillis lors du premier entretien avec le divulgateur, nous avons décidé d'élargir la portée de l'enquête en vue de déterminer si d'autres membres de la GRC avaient piloté des aéronefs en surcharge de poids et s'ils avaient programmé des vols pour des pilotes ne détenant pas de titres de compétence valides.

## À propos de l'organisation

La GRC est le service de police nationale du Canada et une organisation du ministère de la Sécurité publique du Canada. Elle assure des services de police fédérale à tous les Canadiens et des services de police à contrat à 3 territoires, 8 provinces (Ontario et Québec non desservis), plus de 150 municipalités, plus de 600 communautés autochtones et 3 aéroports internationaux.

La priorité absolue du Service de l'air de la GRC est de fournir de l'aide et du soutien par voie aérienne au personnel opérationnel : patrouilles du nord et des régions, transport de personnel, de prisonniers et de fournitures, et recherches. La GRC est l'un des plus importants exploitants de parc aérien au Canada.

La GRC gère 19 sections de l'air qui emploient 150 personnes au pays, y compris 78 pilotes et 49 techniciens d'entretien d'aéronef et techniciens en avionique.

Le parc aérien du Service de l'air est composé d'aéronefs à voilure fixe ou tournante, tous choisis pour répondre aux besoins particuliers de l'organisation. Il comprend les appareils suivants :

- 3 Cessna Caravan
- 2 Twin Otter (CC138) De Havilland
- 2 Eurocopter EC 120B
- 8 Eurocopter AS 350B3
- 15 Pilatus PC -12
- 10 Cessna

Le Piaggio Avanti P180 dont il est fait mention dans le présent rapport a été vendu en juillet 2014.

## Résultats de l'enquête

Parmi les cinq allégations ayant fait l'objet de l'enquête, il a été conclu qu'une seule était fondée et qu'il y a donc eu acte répréhensible. L'enquête a démontré ce qui suit :

- **la Section de l'air d'Ottawa a commis des actes répréhensibles en vertu du paragraphe 8a) de la Loi en :**
  - faisant de fausses entrées dans les carnets de route des aéronefs (les carnets) et en effectuant des vols en surcharge de poids, en contravention du paragraphe 602.07a) du Règlement.

L'information recueillie au cours de l'enquête n'a pas étayé les quatre autres allégations.

## Aperçu de l'enquête

L'enquête, confiée à Jenny-Lee Harrison et à Christian Santarossa du Commissariat, a commencé le 18 novembre 2013. Les enquêteurs ont recueilli des éléments de preuve, notamment des rapports techniques et des témoignages d'experts en la matière. Comme l'exige la Loi, la GRC a, sans objection, donné accès aux installations et à l'information demandée en cours d'enquête.

En conformité avec nos obligations prévues à la Loi, le Commissariat a donné à la GRC la possibilité pleine et entière de répondre aux allégations. Le 10 mars 2014, nous avons remis un rapport d'enquête préliminaire au commissaire de la GRC, qui a eu la possibilité de commenter les résultats communiqués dans ce rapport. À la lumière des renseignements additionnels fournis par la GRC, un deuxième rapport d'enquête préliminaire fut envoyé à l'organisation le 9 juillet 2014.

Pour arriver à mes constatations, j'ai tenu compte, et ce avec circonspection, de toute l'information reçue au cours de l'enquête, y compris celle communiquée par la GRC dans sa réponse aux deux rapports d'enquête préliminaire.

## Résumé des conclusions

### *Contravention d'une loi du Parlement ou de tout règlement pris en vertu de telle loi*

Le paragraphe 602.07a) du Règlement dispose ce qui suit :

*« Il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que celui-ci ne soit utilisé conformément aux limites d'utilisation qui sont : a) soit précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, dans le cas où celui-ci est exigé par les normes de navigabilité applicables;... ».*

Comme procédure d'enquête, le Commissariat a examiné les carnets de route de deux aéronefs remplis par les pilotes de la GRC : le Piaggio Avanti P180 (le Piaggio), d'une capacité maximale de poids (masse à vide + carburant + passagers + bagages) de 12 100 lb, et le Pilatus PC-12 (le Pilatus), d'une capacité maximale de poids de 10 450 lb.

L'enquête a révélé ce qui suit :

- L'équipe de la Section de l'air d'Ottawa a fait voler des aéronefs en surcharge de poids à plusieurs reprises en 2012 – voir information technique à la page suivante. Dans certains cas, les entrées de poids dans les carnets dépassaient les limites réglementaires, tandis que dans d'autres cas, les entrées relatives au poids des passagers, du carburant ou des bagages n'étaient pas réalistes.
- Un pilote a admis qu'il s'y prenait à rebours pour que les chiffres sur papier soient acceptables. Deux autres témoins ont allégué que cette pratique était presque généralisée parmi les pilotes, ce qu'un expert en la matière a aussi soutenu après avoir effectué un examen des carnets remplis par les membres du Service de l'air.
- Que les fausses entrées aient été délibérées ou causées par une erreur de calcul, le fait est que les carnets contenaient de faux renseignements ayant pour conséquence que la GRC n'avait pas la certitude que ses aéronefs étaient utilisés dans les limites de masse et de centrage.

Au vu de ce qui précède, la Section de l'air d'Ottawa a contrevenu au paragraphe 602.07a) du Règlement, en ne s'assurant pas que chaque aéronef était utilisé dans les limites de masse et de centrage précisées dans le manuel de vol de l'aéronef.

Ne sachant pas quels étaient le véritable poids du carburant, des bagages et des personnes, nous ne pouvons conclure que les vols en surcharge de la Section de l'air d'Ottawa ont créé un danger grave et précis pour la vie, la santé et la sécurité humaines en vertu du paragraphe 8(d) de la Loi.

## Information technique

Plusieurs carnets de route des aéronefs de 2012 ont été remis aux enquêteurs. L'examen de ces carnets a révélé ce qui suit :

- Dans un carnet, la masse pondérale totale de cinq passagers, y compris les deux pilotes, était de 880 lb. D'après les témoins, les deux pilotes en question étaient des « hommes pesants » dont le poids combiné pouvait atteindre 550 lb, ce qui aurait laissé une marge de manœuvre jugé difficilement raisonnable de 330 lb pour les trois autres passagers. Selon ce carnet, le poids au décollage était de 10 410 lb et de 10 440 lb pour les deux étapes du voyage, tout juste sous le poids maximal de 10 450 lb du Pilatus. De plus le poids du carburant n'était pas entré dans le carnet.
- Trois autres carnets ont montré des poids de bagages qui soulèvent des doutes, vu le nombre de passagers ou la longueur des voyages. Par exemple, un carnet daté du 31 août 2012, qui se rapporte à un voyage de 24 heures à Washington, a montré que le poids total des bagages des cinq passagers du vol de retour à Ottawa était seulement de 55 lb; dans un autre carnet, daté du 5 septembre 2012, le poids total des bagages inscrit pour chaque étape du voyage était de 50 lb, sans égard au nombre total de personnes à bord, étant soit de deux, quatre ou six passagers. Dans les trois cas, le poids au décollage pour certaines étapes des voyages était entré dans tous les carnets, montrant un chiffre légèrement inférieur au poids maximal de 10 450 lb (p.ex. 10 400 lb et 10 410 lb) qui, selon l'expert en la matière, n'est pas réaliste vu le nombre de voyageurs.
- En ce qui a trait à un autre carnet, l'expert en la matière a indiqué que le poids du carburant (1 900 lb) était très bas eu égard à la durée du vol (3,4 heures). D'autres carnets fournis au Commissariat ont révélé que tous les vols de plus de 1,2 heure contenaient entre 2 000 et 2 600 lb de carburant au décollage. De surcroît, le poids total de l'aéronef au décollage inscrit dans ce carnet était de 10 410 lb (40 lb sous le maximum de 10 450 lb), ce qui, de l'avis de l'expert en la matière, est douteux et ne traduit pas la réalité.
- Dans trois autres carnets, le poids total au décollage est incorrect si les autres chiffres sont exacts (dans deux exemples, le poids total indiqué est 10 265 lb, ce qui est sous la limite permise; en ajoutant le poids du carburant à celui des passagers et des bagages par ailleurs, le poids totalise 10 410 lb, soit 40 lb sous la limite maximale). Selon l'expert en la matière, il semble que le poids total au décollage ait été diminué de façon délibérée afin de ne pas attirer l'attention au fait que le poids combiné des personnes, du carburant et des bagages était légèrement inférieur à la limite maximale. De plus, le poids du carburant inscrit était 2 050 lb pour 3,0 heures

de vol le 16 août 2012, ce qui, comme il est mentionné au point précédent, est peu élevé comparé aux renseignements des autres carnets.

- Dans deux autres carnets, le poids total au décollage inscrit est soit légèrement inférieure ou correspond à la limite maximale; en additionnant tous les chiffres, on arrive à un total qui est en réalité au-dessus de la limite permise. Par exemple, un carnet du 15 août 2012 indique que le poids au décollage est de 10 450 lb (le poids maximum pour le Pilatus), mais le total des chiffres sur papier donne un poids total réel de 10 495 lb. Comme pour le deuxième exemple, daté du 19 août 2012, le poids total inscrit est 10 410 lb alors qu'il est en réalité de 10 510 lb si on fait l'addition de tous les chiffres sur papier.
- Dans un carnet daté du 11 juin 2012, le poids au décollage du Piaggio inscrit est 12 237 lb, soit 137 lb au-dessus de la capacité maximale. Ce carnet montre aussi que sept personnes voyageaient avec un total de 50 lb de bagages, le poids total des bagages demeurant identique sur le vol de retour, même s'il y n'avait plus que deux passagers à bord.
- Dans un autre carnet daté du 16 octobre 2012, le poids total au décollage du Piaggio inscrit est de 12 100 lb, soit exactement le poids maximum permis pour cet aéronef. Cependant, en additionnant tous les chiffres, le poids total est de 12 131 lb, ce qui est légèrement au-dessus de la limite permise. De plus, le poids total des bagages inscrit pour sept personnes est de 50 lb, ce qui, selon l'expert en la matière, soulève quelques doutes.

## Conclusion

L'information recueillie pendant l'enquête a révélé que la Section de l'air d'Ottawa du Service de l'air de la GRC a commis des actes répréhensibles aux termes du paragraphe 8a) de la Loi en :

- faisant de fausses entrées dans les carnets de route des aéronefs et en effectuant des vols en surcharge, en contravention du paragraphe 602.07a) du *Règlement*.

## Recommandations et réponse de la Gendarmerie royale du Canada

À l'automne de 2013, Transports Canada (TC) a effectué une évaluation à titre consultatif pour le Service de l'air. L'objectif était de produire un rapport détaillant les exigences réglementaires auxquelles le Service se conformait et celles auxquelles il ne se conformait pas. Au cours de l'hiver de 2014, huit recommandations ont été présentées au Service, à la suite des observations de TC, dont certaines se rapprochaient des allégations sur lesquelles le Commissariat a enquêté.

Après avoir reçu l'évaluation de TC, la GRC a décidé de résoudre les problèmes soulevés au moyen de plans de redressement aux termes d'une entente volontaire entre le Service de l'air et TC.

Nous reconnaissons certes l'utilité de ces plans de redressement; cependant, le but de l'enquête effectuée par le Commissariat est de porter à l'attention de l'administrateur général le fait que des actes répréhensibles ont été commis. Étant donné que ce type de contravention au *Règlement de l'aviation canadien* représente une affaire sérieuse d'intérêt public, il n'y avait pas, à mon avis, de raison valable d'interrompre cette enquête avant qu'elle ne soit terminée, en dépit de l'existence des plans de redressement élaborés par la GRC.

J'avais aussi considéré recommander que tous les dossiers de vol de la GRC soient audités. Cependant, compte tenu de l'engagement de la GRC de mettre en œuvre ses plans de redressement en consultation avec Transports Canada, je ne crois pas qu'un tel audit soit nécessaire.

Je suis satisfait de la réponse aux recommandations fournie par le commissaire de la GRC.

**Nous recommandons que la GRC poursuive la mise en œuvre de ses plans de redressement en consultation continue avec Transports Canada.**

*Tout au long de la période où elle détenait un certificat d'exploitation privée, la Sous-direction du service de l'air (SDSA) de la GRC a fait effectuer régulièrement des vérifications et a pleinement collaboré avec les vérificateurs afin d'améliorer ses pratiques. Des vérifications ont été effectuées régulièrement par l'Association canadienne de l'aviation d'affaires entre 2005 et 2011 et une évaluation consultative a été menée par Transports Canada en 2013.*

*Depuis janvier 2014, la SDSA collabore en toute diligence avec Transports Canada afin de créer un PAC pour les opérations aériennes de manière à pouvoir relever et corriger rapidement les incohérences et les anomalies. Parmi les mesures prises, il y a eu l'élaboration et l'adoption d'une fonction d'assurance de la qualité et la modification, en juin 2014, de la partie sur les*

*poids et l'équilibre du manuel des opérations du service de l'air (MOSA) de la GRC par l'ajout de poids standards pour les passagers en uniforme et en civil, la marchandise et le carburant, et de directives claires sur les mesures de poids à utiliser, et ce, afin que les pilotes sachent exactement quoi faire pour chaque phase des vols. Depuis 2003, ce manuel est à la disposition des membres du personnel du Service de l'air pour les guider dans l'exécution de leurs fonctions; on y trouve de l'information détaillée et des instructions sur la manière de mener les opérations aériennes. Les normes, les pratiques, les procédures et les spécifications contenues dans le MOSA sont conformes aux Normes de sécurité des opérations aériennes pour l'aviation d'affaires, et renferment certaines exigences du RAC.*

*Conformément au PAC pour les opérations aériennes, les gestionnaires de bases aériennes ont reçu l'ordre de revoir chaque mois les documents opérationnels (y compris les CRA) et de faire rapport de leurs constatations. De plus, l'assistant du pilote en chef d'aéronefs à voilure fixe assure le suivi, à des fins d'assurance de la qualité, de tous les examens effectués et de leurs résultats en vue de cerner les tendances et de prendre les mesures correctives qui s'imposent.*

*La GRC continue de travailler de près avec Transports Canada pour assurer la sécurité de ses opérations aériennes. Les inspecteurs de Transports Canada ont visité la Section de l'air d'Ottawa en octobre 2014 et ont été impressionnés des progrès réalisés.*

**Nous recommandons qu'un rappel soit fait régulièrement à tous les employés du Service de l'air au sujet des obligations que leur impose le *Règlement de l'aviation canadien*, afin de garantir l'exécution d'un programme sûr et efficace d'opérations de vol et de maintenance des aéronefs.**

*Depuis janvier 2014, la SDSA a adopté des mesures qui visent à rendre sécuritaire et efficace le programme de vols et d'entretien des aéronefs de la GRC et à rappeler régulièrement aux employés leurs obligations.*

*Deux fois par mois des réunions nationale ont lieu pour répondre aux problèmes quotidiens à mesure qu'ils se présentent et de revoir les pratiques exemplaires. La gestion de la SDSA fournie, de façon régulière, la communication écrite et la direction aux employés de la SDSA.*

*Pour assurer la sécurité générale de ses opérations aériennes, la GRC a doté le poste de gestionnaire des opérations aériennes par un inspecteur de l'Aviation civile de Transports Canada, dont les compétences en gestion de l'aviation et les inspections de sécurité sont éprouvées.*

## **Commentaires de la Gendarmerie royale du Canada**

*La GRC apprécie l'occasion de commenter le Rapport. La GRC reconnaît que certains pilotes de la Section de l'air d'Ottawa (SAO) ont, à quelques reprises, entré des données inexactes dans*

*les carnets de route d'aéronef (CRA) de deux aéronefs basés à Ottawa, omettant ainsi de tenir les dossiers comme l'exige le Règlement de l'aviation canadien (RAC). La GRC se accueille également le fait que le commissaire Dion confirme que les pilotes n'ont pas délibérément falsifié les CRA et qu'en aucun temps, la GRC ait mis en danger la vie, la santé ou la sécurité de qui que ce soit.*

*Avant que ne débute l'enquête du Commissariat à l'intégrité du secteur public (CISP), la GRC avait de façon proactive revu ses pratiques et procédures afin d'en assurer la conformité avec le RAC, notamment en faisant appel à Transports Canada pour obtenir des conseils et assurer une plus grande surveillance. Au cours d'une évaluation consultative effectuée en 2013, des copies de quelques entrées faites dans les CRA ont été montrées aux inspecteurs en sécurité de l'Aviation civile de Transports Canada qui pouvaient laisser croire à prime abord que certains aéronefs auraient fait des envolées avec un poids excédentaire. En conséquence, les inspecteurs avaient recommandé que soient fournis d'autres échantillons ciblés des CRA et que soient effectuées des inspections de suivi. Afin de donner suite à ces constatations et pour pouvoir relever et corriger rapidement les incohérences et les anomalies, la GRC a collaboré avec Transports Canada, en application de la Loi sur l'aéronautique, à la création et à la mise en œuvre d'un plan d'action correctrice pour les opérations aériennes et a donné suite avec diligence aux questions soulevées lors de l'évaluation. C'est pourquoi la GRC a soumis que le commissaire du CISP devrait mettre fin à l'enquête compte tenu de la surveillance assurée par Transports Canada et les mesures qui étaient en voie d'être prises, mais le commissaire a choisi de ne pas invoquer son pouvoir discrétionnaire à cet égard. La GRC a pris au sérieux les allégations portées à la suite de l'enquête menée par le CISP et confirme, en s'appuyant sur ce qui précède et les mesures décrites plus loin, qu'elle agit dans l'esprit et l'intention des recommandations formulées, comme en témoigne sa collaboration permanente avec Transports Canada.*

*De plus, la GRC tient à souligner qu'elle a des inquiétudes avec l'expression « making false entries » (entrée de fausses données) utilisée pour l'acte répréhensible constaté par le CISP, car elle laisse entendre qu'il y avait eu tromperie ou malversation délibérée de la part du personnel de la GRC. Le CISP n'a pas tenu compte du fait que les CRA ne prouvent pas à eux seuls qu'un aéronef ait fait une envolée avec un poids excédentaire et n'a pas pris en compte certaines variables requises pour calculer les besoins en carburant, comme le temps de roulage avant le décollage, les conditions météorologiques ainsi que le trajet de l'aéronef et son altitude. Même s'il y avait des irrégularités dans les données et des inexactitudes dans les inscriptions faites dans les CRA par les pilotes de la GRC, la GRC ne croit pas que les pilotes ont agi de mauvaise foi. Ces questions ont été réglées par des mesures de gestion proactives avant que ne soit portée l'allégation d'acte répréhensible devant le CISP en novembre 2013. Ces mesures sont expliquées dans la réponse aux recommandations.*