
ANNEXES GÉNÉRALES

Annexe A

C.P. 1989-532



CANADA

CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du
Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le
29 mars 1989

Le Comité du Conseil privé, sur avis conforme du ministre des Transports, recommande que soit émise, en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, une commission revêtue du grand sceau du Canada portant nomination de l'honorable Virgil Peter Moshansky, un juge de la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta, à titre de commissaire chargé d'enquêter sur les causes de l'écrasement de l'avion Fokker F-28, vol 363 d'Air Ontario, à Dryden (Ontario) le 10 mars 1989, de même que les facteurs qui y ont contribué, et de présenter un rapport incluant les recommandations qu'il juge nécessaire de proposer dans l'intérêt de la sécurité aérienne; et

Le Comité recommande également :

- a) que le commissaire soit autorisé à adopter les méthodes et les procédures qu'il considère les plus indiquées pour la conduite de l'enquête au moment qu'il jugera opportun;
- b) que le commissaire soit autorisé à siéger aux endroits et aux moments qu'il juge convenir;
- c) que le commissaire soit autorisé à louer les bureaux et les installations nécessaires à l'enquête, conformément aux politiques du Conseil du Trésor;
- d) que le commissaire soit autorisé à recourir, comme le prévoit l'article 11 de la Loi sur les enquêtes, aux services d'experts et d'autres personnes, aux taux de rémunération et de remboursement approuvés par le Conseil du Trésor;
- e) que le commissaire reçoive pour instruction de recommander au gouverneur en conseil, le cas échéant, les groupes et les personnes susceptibles de comparaître devant lui qui devraient, à son avis, dans

C.P. 1989-532

- 2 -

l'intérêt public, recevoir une aide pour les frais de justice qu'ils peuvent engager à l'occasion de ces comparutions, ainsi que le montant de cette aide;

f) que le commissaire reçoive pour instructions:

(i) de présenter un rapport provisoire, dans les deux langues officielles, au gouverneur en conseil, dans les six mois qui suivent la date de sa nomination et de présenter tout autre rapport provisoire, dans les deux langues officielles, qu'il juge nécessaire; et

(ii) de présenter le rapport définitif, dans les deux langues officielles, au gouverneur en conseil, au plus tard le 30 mars 1990; et

g) que le commissaire reçoive pour instruction de remettre les dossiers et documents de l'enquête au greffier du Conseil privé le plus tôt possible après la fin de l'enquête.

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIÉE CONFORME



CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVÉ

C.P. 1991-2591



CANADA

CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du
Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le
30 décembre 1991

VU QUE la Commission d'enquête sur l'écrasement
d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario) a reçu
instructions de présenter, dans les deux langues
officielles, au gouverneur en conseil, au plus tard le
31 décembre 1991, le rapport définitif;

ET VU QUE la Commission ne sera pas en mesure
de présenter le rapport définitif le ou avant le
31 décembre 1991, le Commissaire a demandé une
prolongation jusqu'au 31 mars 1992 pour préparer et
présenter le rapport définitif,

À CES CAUSES, sur recommandation du premier
ministre et en vertu de la Partie I de la Loi sur les
enquêtes, le Comité du Conseil privé recommande qu'une
Commission soit émise modifiant la Commission émise en
vertu de décret C.P. 1989-532 du 29 mars 1989, modifié
par les décrets C.P. 1990-625 du 29 mars 1990,
C.P. 1991-1187 du 20 juin 1991 et C.P. 1991-1845 du
26 septembre 1991, en abrogeant le paragraphe suivant:

"f) que le commissaire reçoive pour
instructions:

(ii) de présenter le rapport
définitif, dans les deux langues
officielles, au gouverneur en
conseil, au plus tard le 31 décembre
1991; et"

et en le remplaçant par ce qui suit:

"f) que le commissaire reçoive pour
instructions:

(ii) de présenter le rapport
définitif dans les deux langues
officielles, au gouverneur en
conseil, au plus tard le 31 mars
1992; et"

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIÉE CONFORME

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'P. Lelievre'.

CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVÉ

Annexe B

Avocats et représentants des parties ayant été autorisées à participer

Avocats ou représentants

Conseillers juridiques de
la Commission

Frederick R. von Veh, c.r.
de la Commission
*Conseiller juridique de la
Commission
Stikeman, Elliott
Toronto (Ontario)*

Gregory L. Wells
*Conseiller juridique associé
Calgary (Alberta)*

Personnel juridique

Adam S. Albright
William R. Cottick
Laurence C. Goldberg
William M. McIntosh
Douglas M. Worndl

Avocats-conseils de la
Commission

W. Ian C. Binnie, c.r.
Peter H. Griffin
*McCarthy, Tétrault
Toronto (Ontario)*

Coroner en chef de
l'Ontario

Paul A. Bailey
*Procureur de la Couronne
Chatham (Ontario)*

Air Canada

Rémi J. Lafrenière, c.r.
*Air Canada
Montréal (Québec)*

Air Ontario Inc.	D. Bruce MacDougall, c.r. Gérard A. Chouest William J. Dunlop Peter M. Jacobsen Ann Bourke (étudiante en droit) <i>Paterson, MacDougall</i> Toronto (Ontario)
Association canadienne des pilotes de lignes aériennes (ACPLA)	John T. Keenan Linda P. Thayer <i>Gravenor Keenan</i> Montréal (Québec)
Fokker Aircraft B.V.	G. Robert W. Gale, c.r. <i>Blake, Cassels & Graydon</i> Toronto (Ontario)
Lignes aériennes Canadien International	Donald I. Brenner, c.r. Scott W. Fleming <i>Brenner & Company</i> Vancouver (Colombie-Britannique)
Menasco Aerospace Ltd	Berndt Weber <i>Représentant, Support technique</i> <i>Menasco Aerospace Ltd</i> Oakville (Ontario)
Rolls-Royce Ltd	Eric Lane <i>Allister Ogilvie Lane, Allen</i> Toronto (Ontario)
Survivants et successions des victimes	Kristopher H. Knutsen, c.r. W. Danial Newton <i>Carrel & Partners</i> Thunder Bay (Ontario)
	S. Alexander Zaitzeff <i>Zaitzeff, Cancade</i> Thunder Bay (Ontario)

Syndicat canadien de la
fonction publique
(SCFP), division du
transport aérien

Leanne M. Chahley
Caley & Wray
Toronto (Ontario)

Toronto Star (Torstar
Corporation) et Presse
canadienne

J. Blair Mackenzie
Torstar Corp.
Toronto (Ontario)

Transports Canada et
Procureur général

Duff F. Friesen, c.r.
Ministère de la Justice du
Canada
Ottawa (Ontario)

J. Sanderson Graham
D. M. Fiorita
Services juridiques de
Transports Canada
Ottawa (Ontario)

Ville de Dryden et
Aéroport municipal

David A. Tomplins
Katherine A. Auvinen
Bell, Temple
Toronto (Ontario)

Terrence A. Platana
McAuley & Partners
Dryden (Ontario)

Annexe C

Parties ayant reçu un statut de participant à part entière, un droit de participation limité, un statut de participant spécial et un statut d'observateur

Parties ayant reçu un statut de participant à part entière

Air Ontario Inc.

Association canadienne des pilotes de lignes aériennes

Coroner en chef de l'Ontario

Fokker Aircraft B.V.

Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre des Transports et le procureur général du Canada

Syndicat canadien de la fonction publique, division du transport aérien

Ville de Dryden et Aéroport de Dryden

Parties ayant reçu un droit de participation limité

Air Canada

Lignes aériennes Canadien International

Menasco Aerospace Ltd

Rolls-Royce Ltd

Toronto Star/Presse canadienne

Parties ayant reçu un statut de participant spécial

Survivants et successions des victimes

Observateurs

Groupe de la navigation aérienne

Annexe D

Liste des témoins qui ont comparu devant la Commission

Témoïn	Date et lieu de comparution
Brian Gordon Adams Survivant de l'écrasement	27 septembre 1989 Thunder Bay
David Jeffrey Adams Enquêteur sur la sécurité aérienne Australian Bureau of Air Safety Investigation Canberra, Australia	17 décembre 1990 Toronto
Richard Irvin Adams Conseiller indépendant en techniques de dégivrage Newport News, Virginie, É.-U.	18 juin 1990 Toronto
Angus Moncrieff (Monty) Allan Pilote Air Ontario (Toronto)	14 août 1990 Toronto
Norbert Wolfgang Altmann Pilote Bearskin Air Services	14 novembre 1989 Toronto
Gert Ingemar Andersson Pilote Linjeflyg Airlines Stockholm, Suède	21-22 juin 1990 Toronto
Ronald Douglas Armstrong Directeur régional Direction générale de la réglementation aérienne Région de l'Ontario Transports Canada	22-23 octobre 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
John Ashmore Directeur du contrôle de la maintenance Air Ontario (London)	29 mars 1990 Toronto
Kostas J. (Gus) Athanasiou Chef d'équipe Air Ontario (Toronto)	2 février 1990 Toronto
Joseph P. Bajada Technicien d'entretien d'aéronef Section d'analyse des aéronefs Bureau canadien de la sécurité aérienne	4-5 avril 1990 Toronto
Tara Kim Barton Agent du service à la clientèle Canadian Partner et Dryden Air Services	17 novembre 1989 Toronto
Diane May Beasant Propriétaire et présidente Dryden Air Services	23 novembre 1989 Toronto
Mark Arthur Beasant Policier, Police provinciale de l'Ontario Préposé à temps partiel aux aires de service Dryden Air Services	23 novembre 1989 Toronto
Lawrence Eldon Beeler Président Centre de vol de Dryden	15-16 novembre 1989 Toronto
David John Berezuk Survivant de l'écrasement Pilote Air Ontario (Thunder Bay)	25-26-27 septembre 1989 Thunder Bay
Alfred Bertram Survivant de l'écrasement Spécialiste de l'information de vol Transports Canada Rankin Inlet, Territoires du Nord-Ouest	29 septembre 1989 Thunder Bay

Témoïn	Date et lieu de comparution
John Wesley Biro Survivant de l'écrasement	12 octobre 1989 Thunder Bay
Kenneth Richard Bittle Vice-président Génie et maintenance Air Ontario	29-30-31 août 1990 Toronto
Brian Gene Boucher Pilote Air Canada (Toronto) Directeur à temps partiel de la formation Service des incendies, Niagara- on-the-Lake	26 avril 1990 Toronto
Arthur Ernest Bourre Observateur météorologique et opérateur d'équipement Aéroport Municipal de Dryden	22 novembre 1989 Toronto
Wilson John Boynton Superviseur technique Air Ontario (London)	16 février 1990 Toronto
Jill Edith Brannan Préposée aux billets et agent d'embarquement Centre de vol de Dryden	11 octobre 1989 Thunder Bay
Martin Herbert Brayman Surintendant régional à la retraite Division de l'inspection des transporteurs aériens (gros avions) Direction générale de la réglementation aérienne Région de l'Ontario Transports Canada	31 octobre, 1 ^{er} novembre 1990 Toronto
Steven George Brezden Technicien d'entretien d'aéronefs à la retraite Air Ontario (Winnipeg)	16 février 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Craig Michael Brown Pilote Terraquest Limited	19 juillet 1989 Dryden
Morgan Brown Chef préposé d'escale Air Canada (Thunder Bay)	27 mars 1990 Toronto
Warren James Brown Régulateur Air Ontario (London)	21 février 1990
Charles Thomas Bruzell Directeur des services à la clientèle Air Canada (Winnipeg)	20 février 1990 Toronto
John C. Callan Chef administrateur Ville de Dryden	18 juillet 1989 Dryden
Ricardo Alfonso Campbell Survivant de l'écrasement	28 septembre 1989 Thunder Bay
Claude Castonguay Pilote Air Ontario	10 septembre 1990 Toronto
Peter Bonham Clay Témoïn expert indépendant en démontage et évaluation du rendement des moteurs Rolls-Royce	5-6 avril 1990 Toronto
Rodney John Coates Directeur régional des services à la clientèle Air Ontario (Toronto)	28 mars 1990 Toronto
Vaughan Stephen Cochrane Directeur général Centre de vol de Dryden	6-7-8 mars 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Russell Wayne Copeland Régulateur Air Ontario (London)	15 février 1990 Toronto
Donald Leslie Crawshaw Survivant de l'écrasement	28 septembre 1989 Thunder Bay
Douglas Gary Davis Sergent Police provinciale de l'Ontario Détachement de Dryden	20-24 juillet 1989 Dryden
Charles Joseph Deluce Chef pilote de F-28 et directeur de projet Air Ontario (Toronto)	17-18-19-20-21 septembre 1990 3-4 décembre 1990 Toronto
William Stanley Deluce Président et directeur général Air Ontario (London)	10-11-12-13 décembre 1990 Toronto
Donald James Douglas Directeur régional Direction de la navigation aérienne Région du Pacifique Transports Canada	23 novembre 1990 Toronto
Henry Abram Dyck Surintendant Division de l'inspection des transporteurs aériens Direction de la navigabilité Direction générale de la réglementation aérienne Administration centrale de Transports Canada	13-14-15-16 novembre 1990 Toronto
James Lemar Esh Employé Centre de vol de Dryden et Dryden Air Services	16 novembre 1989 Toronto
Michael Andrew Ferguson Survivant de l'écrasement	14 septembre 1989 Thunder Bay

Témoïn	Date et lieu de comparution
Susan Mary Ferguson Survivante de l'écrasement	14 septembre 1989 Thunder Bay
Rita Figliomeni Agente de bord Air Ontario (Thunder Bay)	27 mars 1990 Toronto
Jerry Deroal Fillier Préposé aux aires de trafic et ravitailleur Centre de vol de Dryden	17 novembre 1989 Toronto
James Edward Foot Spécialiste en génie électrique et mécanique Bureau canadien de la sécurité aérienne	3-4 avril 1990 Toronto
Keith Warren Fox Pilote et passager du vol 1363 Air Ontario (Toronto)	5-6 mars 1990 Toronto
Michael Gatto Survivant de l'écrasement	14 septembre 1989 Thunder Bay
Raymond Martin Gibbs Pilote Bearskin Air Services	15 novembre 1989 Toronto
Raymond Marshall Godfrey Pompier volontaire Service des incendies des Territoires non organisés de l'Ontario Canton de Wainwright, Ontario	24 juillet 1989 Dryden
Daniel Martin Godin Survivant de l'écrasement	28 septembre 1989 Thunder Bay
Arthur Edward Grenier Constable Police provinciale de l'Ontario Détachement de Sioux Lookout	27 mars 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Thomas Richard Groves Observateur météorologique Aéroport Municipal de Dryden	20 juillet 1989 Dryden
Harold Murray Haines Survivant de l'écrasement Pilote Air Canada (Sioux Lookout, Ontario)	10 octobre 1989 Thunder Bay
Jeffrey Earl Hamilton Agent des services d'urgence Groupe de gestion des aéroports Région centrale Transports Canada	7-8 décembre 1989 Toronto
Stephen John Hanley Technicien en soins d'urgence et travailleur paramédical Unité des ambulances aériennes Ministère de la Santé de l'Ontario Détachement de Sioux Lookout	25 juillet 1989 Dryden
Erik Bent Hansen Pilote Air Ontario (London)	17 août 1990 Toronto
Linda Marie Harder Préposée aux billets et agent d'embarquement Centre de vol de Dryden	17 novembre 1989 Toronto
Thomas James Harris Survivant de l'écrasement	13 septembre 1989 Thunder Bay
Sonia Victoria Hartwick Survivante de l'écrasement Agente de bord Air Ontario (Thunder Bay)	11-12-13 septembre 1989 Thunder Bay

Témoïn	Date et lieu de comparution
Allan Clifford Haw Technicien d'aéroport et pompier auxiliaire Aéroport Municipal de Dryden	17 novembre 1989 Toronto
Robert Louis Helmreich Professeur de psychologie Université du Texas Austin, Texas, É.-U.	18-19-29 décembre 1990 Toronto
Eugene Garnett Hill Directeur, Certification et gestion de la configuration Division Renton Boeing Aircraft Seattle, Washington, É.-U.	19 juin 1990 Toronto
Roscoe Miner Carlyle Hodgins Propriétaire et pilote General Air Spray Ltd	14 novembre 1989 Toronto
Mogens Johannes (John) Holm Surintendant, Opérations aériennes Groupe de gestion des aéroports Transports Canada	14 juin 1990 Toronto
James Walrond Hutchinson Chef, Division de l'analyse des techniques de l'ingénierie Bureau canadien de la sécurité aérienne	9-10 avril 1990 Toronto
Allan Wesley Hymers Pilote de bombardier à eau Ministère des Ressources naturelles Dryden, Ontario	12 octobre 1989 Thunder Bay
Gary Edward Jackson Survivant de l'écrasement	27 septembre 1989 Thunder Bay

Témoïn	Date et lieu de comparution
Joseph Edward Jackson Enquêteur désigné Équipe d'enquête sur l'accident Bureau canadien de la sécurité aérienne	23 février 1990 6-8 mars 1990 3 avril 1990 Toronto
Bjarne Krog (Brian) Jensen Directeur, Opérations aéroportuaires et servitudes au sol Air Canada (Montréal)	22 juin 1990 Toronto
Paul Scott Jensen Pilote Air Ontario	11-12 septembre 1990 Toronto
John Jerabek Superviseur de la maintenance en ligne Air Ontario (Toronto)	1 ^{er} février 1990 Toronto
Thomas Sidney Jones Maire Ville de Dryden	17 juillet 1989 Dryden
George MacGregor Knox Directeur général régional par intérim Groupe de gestion des aéroports Région centrale Transports Canada	25-26 janvier 1990 Toronto
Ernest Kobelka Technicien des soins d'urgence Hôpital général du district de Dryden	25 juillet 1989 Dryden
Danilo (Dean) Koncan Directeur de service, Opérations Air Ontario (London)	20 février 1990 Toronto
Steve Korotyszyn Technicien d'entretien d'aéronefs et chef inspecteur Air Ontario (Toronto)	2 février 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Martin Joseph Kothbauer Directeur de service Contrôle de la gestion des systèmes Air Ontario (London)	22 février 1990 Toronto
Stanley Michael Kruger Chef d'équipe Unité de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs Aéroport Municipal de Dryden	2-21 novembre 1989 Toronto
Alana Labelle-Hellmann Agente de bord Air Ontario	11 septembre 1990 Toronto
Claude André LaFrance Ancien sous-ministre adjoint pour l'aviation Administration centrale de Transports Canada	17 janvier 1991 Toronto
Jack Lampe Directeur, Services de fret et commissaire au dégivrage United Airlines Chicago, Illinois, É.-U.	20 juin 1990 Toronto
Daniel Keith Lavery Régulateur Air Ontario (London)	21 février 1990 Toronto
Paul Richard Lefebvre Préposé d'escale et co-président du Comité sur la santé et la sécurité Air Canada (Toronto)	15 juin 1990 Toronto
Gary Donald Harvey Linger Propriétaire ESSO Flight Refuelling Aéroport de Thunder Bay	27 mars 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Peter Allan Louttit Directeur de l'aéroport Aéroport Municipal de Dryden	18-19 juillet 1989 Dryden
Lloyd Alexander McCoomb Directeur général Sécurité et services techniques Administration centrale de Transports Canada	26 juin 1990 Toronto
Gerald Hubert McCrae Pompier volontaire Services des incendies des Territoires non organisés de l'Ontario Canton de Wainwright, Ontario	24 juillet 1989 Dryden
Thomas Dickson (Dick) McDonald Président, Commission de l'aéroport Aéroport Municipal de Dryden	25 juillet 1989 Dryden
Bryce Neale MacGregor Chef par intérim Division des opérations et de la certification Direction générale de la réglementation aérienne Administration centrale de Transports Canada	20-21 novembre 1990 Toronto
Robert Carl McGogy Pilote privé	14 novembre 1989 Toronto
Jack Lyle McInnis Avitailleur de vol ESSO Flight Refuelling Aéroport de Thunder Bay	27 mars 1990 Toronto
Kelly Mackenzie Survivante de l'écrasement	10 octobre 1989 Thunder Bay
Louis John Maltais Chef des pompiers Ville de Dryden	18 juillet 1989 Dryden

Témoïn	Date et lieu de comparution
Ronald Peter Mandich Survivant de l'écrasement Green Bay, Wisconsin, É.-U.	28 septembre 1989 Thunder Bay
Gregory John Martin Médecin et coroner Ville de Dryden	24 juillet 1989 Dryden
Henry Christian (Chris) Maybury Pilote Air Ontario (London)	15 août 1990 Toronto
Charles O. (Chuck) Miller Conseiller en sécurité aérienne System Safety Inc. Sedona, Arizona, É.-U.	17 décembre 1990 Toronto
Paul Orval Miller Sergent, agent d'identification Unité des services d'identification techniques Police provinciale de l'Ontario Détachement de Kenora	17 juillet 1990 Dryden
John Arthur (Jack) Mitchell Directeur, Sécurité aérienne Air Canada (Montreal)	9-10 octobre 1990 Toronto
Henry Lucas Moore Directeur Division des services de sécurité aéroportuaire Direction de la sécurité et des services techniques Administration centrale de Transports Canada	26 janvier 1990 Toronto
John Murray Morgan Physicien Directeur, Simulateurs de vol Établissement aéronautique national Conseil national de recherches du Canada	3 mai 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Gregory Francis George Morrison Superviseur et technicien d'entretien d'aéronefs Air Ontario (Winnipeg)	9 mars 1990 Toronto
James Arthur Angus Morrison Pilote et vice-président des opérations aériennes Air Ontario (London)	1-2-3 octobre 1990 Toronto
Fernand Mousseau Directeur général Politiques, Planification et gestion des ressources Administration centrale de Transports Canada	1 décembre 1990 14 janvier 1991 Toronto
David D. Murdoch Climatologue judiciaire Division des services scientifiques Environnement Canada	25 avril 1990 Toronto
John Leonard (Len) Murray Inspecteur des transporteurs aériens Division de l'inspection des transporteurs aériens (gros avions) Direction générale de la réglementation aérienne Septième région Transports Canada	2-13 novembre 1990 Toronto
Weldon Ralph Newton Directeur général Direction générale de la réglementation aérienne Administration centrale de Transports Canada	15-16 janvier 1991 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Jack Paul Nicholson Agent et surintendant par intérim des services d'urgence Services d'urgence/Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs Groupe de gestion des aéroports Région centrale Transports Canada	5-6-7 décembre 1989
Ole Tindbaek Nielsen Surintendant régional, Division de la maintenance des transporteurs aériens Direction de la navigabilité Direction générale de la réglementation aérienne Région de l'Ontario Transports Canada	29-30 octobre 1990 Toronto
Roger Nordlund Chef de pompiers Services des incendies des Territoires non organisés de l'Ontario Canton de Wainwright, Ontario	24 juillet 1989 Dryden
Lawrence Trevor Northcott Pilote de bombardier à eau Ministère des Ressources naturelles Dryden, Ontario	12 octobre 1989 Thunder Bay
Robert Victor Nyman Pilote et directeur des opérations aériennes Air Ontario (Toronto)	12-13-14 septembre 1990 17 septembre 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Larry Charles O'Bray Surintendant Services d'urgence/Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs Groupe de gestion des aéroports Région centrale Transports Canada	23-24 janvier 1990 Toronto
William O'Connell Chef préposé d'escale Air Canada (Winnipeg)	29 mars 1990 Toronto
Myron Morris Oleskiw Géophysicien, météorologue et chargé de recherches associé Laboratoire de cryologie Conseil national de recherches du Canada	26 avril 1990 Toronto
Teoman Ozdener Directeur de l'entretien des F-28 Air Ontario (Toronto)	28-29 août 1990 Toronto
Frederick Ernest Arnold Parry Chef, Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs Aéroport Municipal de Dryden	20-21 juillet 1989 24 juillet 1989 Dryden
David Alan Patrick Météorologue en chef Services de l'environnement atmosphérique Environnement Canada (Winnipeg)	21-22 février 1990 Toronto
Robert Douglas Perkins Pilote Air Ontario (Toronto)	13-14 février 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Brian Martin Perozak Survivant de l'écrasement	27 septembre 1989 Thunder Bay
James Erwin Perry Directeur, Aéroports communautaires Région centrale Transports Canada (Winnipeg)	25 janvier 1990 Toronto
Carol-Anne Petrocovich Passagère du vol 1363 Dryden, Ontario	20 novembre 1989 Toronto
Kenneth Martin Pickwick Ingénieur métallurgiste Chef, Analyse des techniques de physique Bureau canadien de la sécurité aérienne	5 avril 1990 Toronto
Harold Christopher Pike Préposé à l'entretien Aéroport Municipal de Dryden	22 novembre 1989 Toronto
Earl Randy Pitcher Inspecteur, Aviation civile Division de l'inspection des transporteurs aériens (gros avions) Direction générale de la réglementation aérienne Région de l'Ontario Transports Canada	24-25-26 octobre 1990 Toronto
Michael Roland Poole Surintendant Enregistreurs et ordinateurs de vol Direction de l'ingénierie Bureau canadien de la sécurité aérienne	9 avril 1990 Toronto
Channan (Ken) Ramnarine Technicien et chef d'équipe d'entretien d'aéronef Air Ontario (Toronto)	1 ^{er} février 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Desmond James Risto Agent, Service de protection et planification d'urgence, Aéroports régionaux Groupe de gestion des aéroports Région centrale Transports Canada (Winnipeg)	4 décembre 1989 Toronto
Gary Albert Rivard Sapeur-pompier Unité de sauvetage et de lutte contre les incendies Aéroport Municipal de Dryden	22 novembre 1989 Toronto
David George Rohrer Agent principal de sécurité aérienne Bureau canadien de la sécurité aérienne	3-4-5-6 juillet 1990 Toronto
Erving James Rolfe Superviseur du contrôle de l'entretien Air Ontario (London)	28 mars 1990 Toronto
William John Alan Rowe Premier vice-président, Ouest du Canada et Ceinture du Pacifique Air Canada (Vancouver)	12-13 octobre 1990 Toronto
Adrian (Sandy) Sandziuk Régulateur de transport aérien Air Canada (Toronto)	14 décembre 1990 Toronto
Brian Edward Sheppard Météorologue principal – Instruments Environnement Canada	11 avril 1990 Toronto
Peter Shewchuk Agent d'escale/opérateur radio Air Canada (Thunder Bay)	23 février 1990

Témoïn	Date et lieu de comparution
David John Shuel Chef préposé Air Canada (Winnipeg)	20 février 1990 Toronto
Charles Herbert Simpson Pilote et premier vice-président Opérations aériennes Air Canada (Montreal)	5 octobre 1990 15 octobre 1990 Toronto
Donald Ross Sinclair Directeur régional, Direction des services des transporteurs aériens Direction générale de la réglementation aérienne Région de l'Ontario Transports Canada	22 novembre 1990 Toronto
Kenneth Alexander Sinclair Sous-ministre adjoint, Politiques et coordination Administration centrale de Transports Canada	21 janvier 1991 Toronto
Roderick William Slaughter Directeur, Direction des normes de vol Groupe aviation Direction générale de la réglementation aérienne Administration centrale de Transports Canada	27-28-29-30 novembre 1990 Toronto
Allan Roy Slota Président, Services d'urgence Croix-rouge de la Ville de Dryden	25 juillet 1989 Dryden
Reginald Harry James Smith Pilote Air Canada (Montréal)	12 juin 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Ronald Bradley Somers Pilote Air Ontario (London)	30-31 janvier 1990 Toronto
Ronald Cameron Stewart Agent de sécurité aérienne et pilote Air Ontario (London)	22-23 mai 1990 20-21 août 1990 Toronto
Deborah Marie Stoger Pilote Air Ontario (Toronto)	16 août 1990 Toronto
Elaine Margaret Summers Technicienne d'entretien d'aéronef et enquêtrice technique Bureau canadien de la sécurité aérienne	10-11 avril 1990 Toronto
Dennis Lee Swift Survivant de l'écrasement	29 septembre 1989 Thunder Bay
Thomas John Syme Vice-président exécutif Services commerciaux Air Ontario (London)	22-23-24 août 1990 27 août 1990 Toronto
William John Taylor Agent de projet et chef de l'analyse des aéronefs Direction de l'ingénierie Bureau canadien de la sécurité aérienne	6 avril 1990 Toronto
Uwe Ulrich Teubert Survivant de l'écrasement	28 septembre 1989 Thunder Bay
Paulette Theberge Agente d'aéroports communautaires Groupe de gestion des aéroports Région centrale Transports Canada (Winnipeg)	24-25 janvier 1990 Toronto

Témoïn	Date et lieu de comparution
Andrew Basil Triolaire Directeur, Sécurité et environnement Lignes aériennes Canadien International Président, Comité consultatif sur la sécurité Association du transport aérien du Canada	25 juin 1990 Toronto
Alan Ian Umbach Surintendant Division des opérations des transporteurs aériens Groupe de l'aviation Direction générale de la réglementation aérienne Administration centrale de Transports Canada	17 novembre 1990 19-20 novembre 1990 Toronto
Jack van Hengst Chef analyste en aérodynamique Fokker Aircraft B.V. Schiphol, Pays-Bas	1-2 mai 1990 Toronto
Clare Rodney Vasey Spécialiste des opérations de l'unité Services de contrôle de l'aéroport Aéroport international Pearson	13 juin 1990 Toronto
Gary Alan Wagner Pilote Air Canada Physicien/aéronauticien Professeur adjoint Université Concordia Montréal, Québec	4 mai 1990 Toronto
Sandra Ruth Walker Technicienne des soins d'urgence Hôpital général du district de Dryden	25 juillet 1989 Dryden

Témoïn	Date et lieu de comparution
Richard Waller Survivant de l'écrasement	25 juillet 1989 Dryden
Mary Ellen Ward Chef préposé à l'affectation des équipages Contrôle de la gestion des systèmes Air Ontario (London)	27 mars 1990 Toronto
Richard Herbert Wickens Ingénieur en mécanique et agent supérieur de recherches Laboratoire d'aérodynamique à basse vitesse Établissement aéronautique national Conseil national de recherches du Canada	30 avril 1990 Toronto
David Philip Wightman Sous-ministre adjoint, Aviation Administration centrale de Transports Canada	22 janvier 1991 Toronto
William D. Wilcox Pilote Air Ontario (Toronto)	16-17 août 1990 Toronto
Ramsey Muir Withers Ancien sous-ministre Transports Canada	18 janvier 1991 Toronto
Cherry Leigh Wolframe Agent de services à la clientèle Canadian Partner et Dryden Air Services	23 novembre 1989 Toronto

Annexe E

Calendrier de l'enquête

Audience

Début	26 mai
Fin	24 janvier 1991
Nombre total de jours d'audience	168

Dates des audiences

Semaine 1	26 mai 1989 (audiences préliminaires)	Toronto
Semaine 2	16 juin 1989 (audiences préliminaires)	Toronto
Semaine 3	17 au 21 juillet 1989	Dryden
Semaine 4	24 et 25 juillet 1989	Dryden
Semaine 5	11 au 14 septembre 1989	Thunder Bay
Semaine 6	25 au 29 septembre 1989	Thunder Bay
Semaine 7	10 au 12 octobre 1989	Thunder Bay
Semaine 8	14 au 17 novembre 1989	Toronto
Semaine 9	20 au 23 novembre 1989	Toronto
Semaine 10	4 au 8 décembre 1989	Toronto
Semaine 11	23 au 26 janvier 1990	Toronto
Semaine 12	30 janvier au 2 février 1990	Toronto
Semaine 13	13 au 16 février 1990	Toronto
Semaine 14	20 au 23 février 1990	Toronto
Semaine 15	5 au 9 mars 1990	Toronto
Semaine 16	27 au 29 mars 1990	Toronto
Semaine 17	3 au 6 avril 1990	Toronto
Semaine 18	9 au 11 avril 1990	Toronto
Semaine 19	23, 25 et 26 avril 1990	Toronto
Semaine 20	30 avril au 4 mai 1990	Toronto
Semaine 21	22 et 23 mai 1990	Toronto
Semaine 22	12 au 15 juin 1990	Toronto
Semaine 23	18 au 22 juin 1990	Toronto
Semaine 24	25 et 26 juin 1990	Toronto
Semaine 25	3 au 6 juillet 1990	Toronto
Semaine 26	14 au 17 août 1990	Toronto
Semaine 27	20 au 24 août 1990	Toronto
Semaine 28	27 au 31 août 1990	Toronto
Semaine 29	10 au 14 septembre 1990	Toronto
Semaine 30	17 au 21 septembre 1990	Toronto
Semaine 31	1 ^{er} au 3, 5 octobre 1990	Toronto

Semaine 32	9 et 10, 12 et 13 octobre 1990	Toronto
Semaine 33	15 octobre 1990	Toronto
Semaine 34	22 au 26 octobre 1990	Toronto
Semaine 35	29 octobre au 2 novembre 1990	Toronto
Semaine 36	13 au 17 novembre 1990	Toronto
Semaine 37	19 au 23 novembre 1990	Toronto
Semaine 38	27 novembre au 1 ^{er} décembre 1990	Toronto
Semaine 39	3 et 4 décembre 1990	Toronto
Semaine 40	10 au 14 décembre 1990	Toronto
Semaine 41	17 au 20 décembre 1990	Toronto
Semaine 42	14 au 18 janvier 1991	Toronto
Semaine 43	21 et 22 janvier 1991	Toronto
	23 et 24 janvier 1991 (plaidoiries)	Toronto

Transcriptions

168 volumes 33 648 pages

Pièces

Nombre total de pièces publiques 1 343

Témoins

Nombre total de témoins entendus au cours de l'enquête 166



Ontario

Annexe F

**Ministry of
the Solicitor
General**

Office of
the Chief
Coroner

26 Grenville Street
Toronto, Ontario M7A 2G9

**Ministère du
Soliciteur
général**

Bureau du
coroner
en chef

26, rue Granville
Toronto (Ontario) M7A 2G9

Telephone/Téléphone:
(416) 965-6678

Fax#/Télécopieur
(416) 324-3766

Le 15 juillet 1991

L'Honorable Virgil P. Moshansky
Commissaire
Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion
d'Air Ontario à Dryden (Ontario)
595, rue Bay, 14^e étage
Toronto (Ontario)
M5G 2C2

Monsieur,

En tant que coroner en chef de la province de l'Ontario, mon devoir est de veiller à ce que les enquêtes sur toutes les morts de la province soient menées en tenant compte de trois principes :

- 1) il faut assurer la population que la mort de n'importe quel membre de la communauté ne sera pas prise à la légère et qu'elle fera l'objet d'une enquête la plus complète possible;
- 2) il faut rendre publics tous les faits entourant chaque mort;
- 3) il faut par dessus tout repérer les situations dans lesquelles des pertes de vie pourraient être évitées et s'efforcer de définir et d'appliquer des recommandations pratiques, dans le but de prévenir d'autres morts semblables.

À la suite des enquêtes sur des accidents d'aéronefs au Canada qui ont été menées avant l'écrasement de l'avion d'Air Ontario à Dryden, le D^r Bennett, coroner en chef à l'époque, et moi-même étions inquiets du niveau de sécurité dans le milieu de l'aviation canadienne.

Un examen de la documentation à ce sujet démontre qu'une bonne enquête sur un accident nécessite une analyse détaillée des facteurs humains en cause dans un accident. En d'autres termes, il ne suffit pas de découvrir l'erreur qui a finalement causé l'accident; il faut aussi examiner attentivement les pressions et les influences qui permettent ou, dans certains cas, qui favorisent cette erreur ultime. Dans ce contexte, nous avons peur que les morts survenues au cours d'accidents d'aéronefs ne soient pas examinées assez attentivement pour éviter que d'autres personnes meurent dans des circonstances semblables.

Au moment de la mise sur pied de la Commission d'enquête, vous avez invité le Bureau du coroner en chef à participer pleinement au processus d'enquête. À leur première rencontre avec vous, nos représentants vous ont fait part des inquiétudes que le D^r Bennett et moi partageons. On leur a assuré, dès le début, que cette enquête serait menée en discussion libre, qu'elle serait approfondie et qu'elle s'attarderait longuement à l'analyse des facteurs humains dans les enquêtes d'accidents. Une approche de ce genre était nécessaire et elle se faisait attendre. À partir de ces constatations, nous avons décidé qu'une enquête parallèle sous forme d'une enquête devant coroner serait inutile, inefficace et peut-être même nuisible et que les frais reliés à la pleine participation à l'enquête étaient tout à fait justifiés. Je suis maintenant parfaitement convaincu que nous avons pris la bonne décision.

Pour représenter le coroner en chef à la Commission d'enquête, nous avons choisi M. Paul Bailey, procureur de la Couronne dans le comté de Kent, et le D^r Robert Huxter, coroner régional du Toronto métropolitain. Ces deux hommes sont habitués aux enquêtes et connaissent très bien le milieu de l'aviation. J'espère que M. Bailey et le D^r Huxter ont pu contribuer au processus qui vous a permis de tirer des conclusions après avoir réuni, examiné et analysé les faits.

Présider une audience publique n'est pas une tâche facile. Les groupes d'intérêts participant ont souvent des objectifs opposés, et les conflits sont inévitables. La façon dont vous avez traité les divers points de vue a permis à tout le monde de se faire entendre, et vous n'avez rien négligé pour faire ressortir toute la vérité. La cause de la sécurité aérienne est bien servie par votre expérience et votre sagesse dans cette affaire.

On m'a régulièrement tenu au courant des faits nouveaux portés à votre connaissance et des conclusions que vous en avez tirées. Je vous assure sincèrement et avec grand plaisir que la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden a parfaitement tenu compte des intérêts et des objectifs du Bureau du coroner en chef représentant la province de l'Ontario. À mon avis, votre Commission d'enquête est devenue le modèle dont nous avons tant besoin et devrait servir d'exemple à toutes les enquêtes d'accidents majeurs d'aéronefs au Canada.

Page 3

Je suis entièrement d'accord avec la façon dont vous avez procédé et avec les recommandations que vous avez formulées. En cas d'autre accident grave, je suis certain que mes collègues des autres provinces et moi-même comparerons attentivement le comportement du milieu de l'aviation et de ses réglementateurs avec les normes de conduite que vous avez soigneusement définies dans vos rapports.

J'espère qu'un examen si minutieux ne sera pas nécessaire et j'exhorte les personnes et les organismes chargés de l'application de vos recommandations à vraiment les appliquer. Je suis encouragé par les améliorations qui ont déjà été apportées par les transporteurs aériens et Transports Canada. Cependant, les autres changements que vous préconisez doivent aussi entrer en vigueur. À ce moment-là, seulement, on pourra éviter un autre accident comme celui de Dryden de même que toutes les souffrances et les pertes de vie qu'il a causées.

Je vous remercie encore de m'avoir permis de collaborer à cette importante entreprise et je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le coroner en chef de l'Ontario,

D^r James G. Young

JGY/fl

Annexe G

Ordre chronologique des événements survenus pendant l'escale à l'aéroport municipal de Dryden et sur le lieu de l'écrasement le 10 mars 1989

La série d'événements suivants relatifs au vol 1363 d'Air Ontario du 10 mars 1989 est fondée sur l'information obtenue des sources suivantes :

- Manuel d'utilisation du F-28 de Piedmont Airlines
- Transcription de l'enregistrement de la station d'information de vol (FSS) de Kenora
- Données des essais sur simulateur effectués par le groupe des opérations du Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA)
- Témoignages des témoins
- Tachygraphes des ambulances
- Enregistrements des services d'incendie de Dryden et de l'aéroport

Les heures en *italique* sont exactes et les autres sont de bonnes approximations.

Heure	Événement
11 h 39	Le vol 1363 se pose à Dryden.
11 h 40	Le vol arrive à l'aire de trafic de Dryden. M. Vaughan Cochrane le guide. M. Jerry Fillier est debout à côté du chariot à bagages. Il neige un peu, mais la neige ne s'accumule pas sur l'aire de trafic ni sur l'avion.
11 h 41	M. Cochrane met les cales sur le train avant et attend debout devant la porte avant pendant que les agents de bord l'ouvrent. M. Fillier se dirige vers la soute avant pour décharger et charger des bagages.
11 h 42	Le copilote Keith Mills quitte le poste de pilotage et se rend aux toilettes à l'arrière de l'avion. Le commandant George Morwood demeure dans son siège.

Heure	Événement
11 h 43	M. Cochrane se rend au poste de pilotage pour informer les pilotes du nombre de bagages. (Il ne se souvient pas si les deux pilotes y étaient à ce moment.) M. Cochrane quitte le poste de pilotage et demande à M. Fillier d'aller chercher le camion-citerne de carburant. Il va ensuite à l'aérogare et appelle les services de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR).
11 h 45	Le copilote Keith Fox, un passager parti de Thunder Bay pour Dryden, parle à M. Cochrane à la billetterie d'Air Ontario.
11 h 47	Le copilote Fox retourne au poste de pilotage pour s'informer au sujet de bagages égarés. Il parle au commandant Morwood; le copilote Mills n'est pas dans le poste de pilotage. Il neige encore, mais un peu plus fort. L'observation météorologique spéciale de 1747Z (transmise à 1748Z) annonce une visibilité réduite à deux milles et demi par la neige. De la neige commence à s'accumuler sur les ailes.
11 h 48	M. Fillier revient avec le camion-citerne. Il ne le raccorde pas mais se rend au poste de pilotage pour obtenir les détails sur le plein. Les deux pilotes s'y trouvent. Le commandant dit à M. Fillier qu'il a besoin de 13 000 livres au total – 6 500 livres de chaque côté.
11 h 50	M. Fillier commence à raccorder le tuyau d'avitaillement à l'avion lorsque M. Cochrane vient lui dire d'aller ravitailler un avion de NorOntair et un Cessna 206. Ces deux avions sont stationnés devant le poste d'avitaillement.
11 h 52	Le commandant Morwood quitte le poste de pilotage et se rend à l'aérogare. M. Fillier le voit quitter l'avion pendant qu'il marche vers l'avion de NorOntair. Une neige légère et mouillée tombe et s'accumule davantage sur les ailes. L'observation météorologique effectuée à 1750Z environ (transmise à 1800Z) annonce une visibilité de deux milles et demi et de la neige légère.

Heure	Événement
11 h 53	Le commandant Morwood arrive à la billetterie d'Air Ontario et parle à Mme Jill Brannan.
11 h 56 m 03 s	<i>Le copilote Mills appelle la FSS YQK : «Kenora Dryden, ici Ontario 363.»</i>
11 h 56 m 10 s	<i>La FSS YQK réplique : «Ontario 363 Kenora.»</i>
11 h 56 m 16 s	<i>GX 363 : «Oui monsieur, nous attendons ici sur l'aire de trafic. Pouvez-vous s'il vous plaît nous communiquer la météo la plus récente pour Brandon, Winnipeg, Kenora et Thunder Bay?»</i>
11 h 56 m 31 s	<i>FSS YQK : «Roger, attendez.»</i>
11 h 56 m 48 s	<i>FSS YQK : «Pour Ontario 363, Kenora, Winnipeg : ciel partiellement obscurci à mille sept cents, nuages épars à cinq cents. Nuages minces fragmentés à douze mille, visibilité trois, brouillard. Température deux, point de rosée zéro, vent un deux zéro, vent un vingt à dix, altimètre trois zéro zéro un. À Thunder Bay, ciel partiellement obscurci à quatre mille, nuages épars à cinq cents, plafond mesuré à sept mille avec nuages fragmentés, couvert à neuf mille, un mille et demi et brouillard, température moins deux, point de rosée moins trois, vent calme, altimètre 30,17, soleil à peine visible; et avez-vous demandé Brandon et un autre endroit?»</i>
11 h 57 m 30 s	<i>GX 363 : «Brandon, Kenora, et Sault-Sainte-Marie s'il vous plaît.»</i>
11 h 57 m 36 s	<i>FSS YQK : «Roger, Brandon : plafond mesuré par ballon, couvert à huit cents, trois milles et brouillard, température un, point de rosée zéro, vent un quarante degrés à six, altimètre deux neuf neuf six, stratus neuf. À Kenora : plafond à deux mille; bulletin spécial de un sept un sept, nuages épars à deux mille deux cents, plafond de nuages fragmentés estimé à cinq mille, quatre milles et brouillard, température zéro, point de rosée moins deux, un zéro zéro degrés à cinq, altimètre trois zéro un zéro. À Sault-Sainte-Marie, nuages minces fragmentés à huit mille, plafond de nuages fragmentés estimé à deux sept mille,</i>

Heure	Événement
	<i>visibilité supérieure à quinze, température zéro, point de rosée moins six, vent un quatre zéro degrés à neuf, altimètre trois zéro trois deux.»</i>
11 h 58 m 00 s	<i>Le commandant appelle le centre de contrôle des opérations de London à partir du téléphone de la billetterie.</i>
11 h 58 m 28 s	<i>GX 363 : «Laissez-moi vérifier tout ça, d'accord. Pouvez-vous nous communiquer les derniers bulletins pour voir si ça s'améliore à Dryden, Kenora et Winnipeg, s'il vous plaît?»</i>
11 h 58 m 47 s	<i>FSS YQK : «Les prévisions pour Dryden de dix sept heures à zéro trois heures : nuages épars à trois mille, couvert à dix mille, plafond occasionnel de nuages fragmentés à trois mille, couvert à dix mille, cinq milles et pluie légère, pluie verglaçante légère et brouillard; à dix neuf heures Zulu, nuages épars à huit cents, couvert à quatre mille, ciel partiellement obscurci à l'occasion, plafond à huit cent, deux milles avec pluie légère, brouillard et risque d'un petit orage jusqu'à vingt et une heures Zulu; après zéro zéro, plafond de nuages fragmentés à cinq cents, couvert à quatre mille. Pour Kenora, valide à compter de dix sept heures Zulu, nuages épars à sept cents, couvert à quatre mille, cinq milles et légères averses de neige, à l'occasion, ciel partiellement obscurci, couvert à sept cents, un mille et averses légères de pluie, légères averses de neige, brouillard, risque de tempête de neige; à dix neuf heures, nuages épars à huit cents, à l'occasion, plafond de nuages fragmentés à quatre mille, ciel partiellement obscurci, plafond de nuages fragmentés à huit cents, cinq milles et brouillard; à vingt et une heures Zulu, nuages épars à quinze cents, plafond de nuages fragmentés à quatre mille, à l'occasion, plafond de nuages fragmentés à quinze cents, nuages fragmentés à quatre mille; ça va pour l'instant?»</i>

Heure	Événement
11 h 59 m 50 s	<p><i>Le commandant termine son appel au service de régulation des vols et retourne à l'avion.</i></p> <p><i>Avant de retourner à l'avion, le commandant parle au copilote Fox et à M^{me} Carol-Anne Petrocovich, deux passagers qui étaient venus de Thunder Bay à Dryden, au comptoir du Centre de vol de Dryden.</i></p>
12 h 00 m 10 s	<p><i>Le commandant arrive dans le poste de pilotage.</i></p>
12 h 00 m 15 s	<p><i>GX 363 : «Tout semble en ordre, il est passé vingt et une heures Zulu. À Kenora, il y a des nuages épars à quinze cents et des conditions VFR.»</i></p>
12 h 00 m 25 s	<p><i>FSS YQK : «Affirmatif; à l'occasion, quinze cents, mais nuages fragmentés par la suite.»</i></p>
12 h 00 m 30 s	<p><i>GX 363 : «Compris; à Dryden, la visibilité a baissé à un mille et demi environ, il neige. Elle est passablement duveteuse et me paraît assez lourde. OK, continuez.»</i></p> <p><i>La neige a augmenté d'intensité. La visibilité est passée de deux milles et demi à un mille et demi (selon le copilote Mills) à 1747Z.</i></p>
12 h 00 m 44 s	<p><i>FSS YQK : «À Winnipeg, valide à compter de dix-sept heures, ciel partiellement obscurci, plafond de nuages fragmentés à cinq cents, un mille avec brouillard, nuages épars variables à cinq cents, plafond de nuages fragmentés à quatre mille, cinq milles avec brouillard; à vingt et une heures, nuages épars à huit cents, plafond de nuages fragmentés à quatre mille, à l'occasion, ciel partiellement obscurci, plafond de nuages fragmentés à huit cents, trois milles avec brouillard et s'améliorant enfin; je ne sais pas si ça va s'améliorer; après deux heures cette nuit, nuages fragmentés à mille, nuages fragmentés à quatre mille, vent zéro quatre zéro degrés à dix, à l'occasion, cinq milles avec légères averses de neige et risque de bruine verglaçante; demain, plafond de nuages fragmentés à quinze cents environ, attendez, je vérifie s'il y a des SIGMET pour cette région.»</i></p>

Heure	Événement
12 h 01 m 00 s	M. Cochrane arrive dans le poste de pilotage avec les données sur le carburant. Le commandant lui demande si le matériel de dégivrage est disponible, et M. Cochrane répond par oui et pointe le doigt vers M. James Esh, qui marche sur l'aire de trafic, l'homme qui s'en occuperait. Selon M. Cochrane, cette courte conversation s'est terminée ainsi.
12 h 01 m 20 s	M. Cochrane quitte l'avion, et la porte se ferme. Le copilote Mills a rempli le devis de masse et de centrage pendant que le commandant et M. Cochrane se parlaient.
12 h 01 m 30 s	Le copilote Mills termine le devis de masse et de centrage. La porte est déjà fermée, et il ne le remet pas à M. Cochrane.
12 h 01 m 32 s	<i>Le copilote Mills appelle la FSS : «Nous démarrons les moteurs et nous allons vous rappeler pour demander une autorisation IFR.»</i>
12 h 01 m 35 s	Vérifications avant démarrage à l'aide du manuel d'utilisation du F-28 de Piedmont; lues par le copilote Mills et exécutées par le commandant Morwood.

Consignes lumineuses «ne pas fumer et ceintures^o» ON
 Instruments SYNCHRONISÉS ET CONTREVÉRIFIÉS
 Freins de stationnement SERRÉS
 Carburant ____ minimum, ____ à bord
 Radio, radar et
 transpondeur RÉGLÉS ET EN ATTENTE
 Commutateurs du TTC (2) DÉCOLLAGE
 Compensateurs gouverne de direction et
 ailerons VÉRIFIÉS
 Documents À BORD
 Indice de poussée RÉGLÉ
 -----Prêt pour le démarrage-----
 Feux anti-collision ON
 Pompes d'appoints (4) ON
 Pression de démarrage __lb/po²

Heure	Événement
	[Remarque : Il faut environ 60 secondes pour effectuer ces vérifications.]
12 h 01 m 50 s	<p>FSS YQK : «363, Kenora, il y a un SIGMET, correction, pour la région de Winnipeg, le radar confirme le compte rendu; cellules orangeuses éparses dans l'axe nord-sud, vingt milles de largeur entre Bissett et Gretna, se déplacent vers l'est à quarante cinq noeuds, plafond à vingt huit mille, du givre transparent intense et de la turbulence les accompagnent. C'est à peu près tout.»</p> <p>Aucune réponse du vol 363. Les pilotes sont sans doute occupés à démarrer le moteur ou à lire leurs listes de vérifications.</p>
12 h 02 m 30 s	Démarrage par interprélèvement (manuel d'utilisation du F-28 de Piedmont); instructions lues par le copilote Mills et exécutées par le commandant Morwood.

DÉMARRAGE PAR INTERPRÉLÈVEMENT

Si le démarrage ne peut être fait à l'aide de l'APU ou d'un groupe de parc pneumatique extérieur lorsqu'un moteur est en marche, un démarrage par interprélèvement peut être effectué. Avant de commencer ce type de démarrage, assurez-vous que la zone à l'arrière de l'avion soit dégagée. Augmentez la poussée du moteur en marche jusqu'à ce que la pression gaine soit de 30 lb/po² et servez-vous de cette source d'air pour démarrer l'autre moteur.

ATTENTION : Il est interdit de faire un démarrage par interprélèvement pendant un refoulement.

Commutateurs d'air de prélèvement moteur . . . ON
 Commutateur d'air de prélèvement de l'APU . . . OFF
 Manette de poussée Vers l'avant
 Poussez la manette du moteur en marche jusqu'à ce que la pression gaine atteigne 30 lb/po². Démarrez l'autre moteur de la manière normale. Une fois le démarreur arrêté, réduisez la puissance.

[Remarque : Il faut environ 50 secondes pour effectuer ces vérifications.]

Heure	Événement
12 h 03 m 20 s	Vérifications après démarrage (manuel d'utilisation du F-28 de Piedmont); instructions lues par le copilote Mills et exécutées par le commandant Morwood.

APRÈS DÉMARRAGE

Voyants d'avertissement et
 portes ÉTEINTS
 Circuit électrique VÉRIFICATION DES
 GÉNÉRATRICES
 Prélèvement APU OFF
 Commutateur principal du démarreur OFF
 Climatiseur et pression sur ON et RÉGLÉS
 Antidégivrage AUTO/ON
 Réchauffage Pitot ON
 Leviers robinets carburant haute pression ... OPEN
 Voyants commandes de vol ÉTEINTS

[Pendant ou après ces vérifications, les volets sont déployés et presque aussitôt rentrés. Il est recommandé de garder les volets rentrés en circulant sur une surface contaminée. Remarque : Il faut environ 35 secondes pour effectuer ces vérifications.]

12 h 03 m 43 s	FSS YQK : « <i>Ontario 363, Kenora.</i> » Il neige de plus en plus. L'observation météorologique spéciale effectuée à 1803Z environ (transmise à 1806Z) annonçait un plafond de précipitation à 300 pieds du sol et une visibilité réduite à 3/8 de mille par une averse moyenne de neige.
----------------	---

12 h 03 m 46 s	GX 363 : « <i>Moteurs en marche, circulons vers la piste de départ; demandons les voies aériennes pour Winnipeg.</i> »
----------------	--

12 h 04 m 03 s	FHJS (Cessna) : « <i>Y a-t-il moyen de faire attendre cet avion? Le mauvais temps me donne beaucoup de fil à retordre ici.</i> »
----------------	--

12 h 04 m 07 s	GX 363 : « <i>Trois six trois, à l'écart de la piste en service. Sachez que la visibilité est descendue à un demi-mille ou moins ici dans la neige.</i> » Le copilote Mills confirme que l'observation météorologique est encore valide à 1804:07Z. La neige continue à s'accumuler sur les ailes, et de la névasse commence à s'accumuler sur l'aire de trafic.
----------------	---

Heure	Événement
12 h 04 m 10	Le commandant Morwood appelle M ^{me} Brannan par radio et l'avise qu'il doit attendre l'atterrissage d'un avion léger.
12 h 04 m 15 s	C-FHJS : «Roger.»
12 h 04 m 31 s	C-FHJS : «Je me trouve à un mille environ au sud de l'aéroport.»
12 h 05 m 00 s	FSS YQK : «Juliette Sierra Kenora, vol VFR spécial approuvé dans la zone de contrôle de Dryden jusqu'à huit un cinq. Appelez en finale.»
12 h 05 m 05 s	Le commandant Morwood annonce aux passagers le motif de leur retard.
12 h 05 m 16 s	D-FHJS : «Nous sommes en finale.»
12 h 05 m 18 s	FSS YQK : «Juliette Sierra Kenora, Roger.»
12 h 06 m 22 s	GX 363 : «Kenora Ontario [trois six trois], nous commençons à avancer vers la piste, trois six trois Dryden; un monomoteur vient juste de se poser.»
12 h 06 m 42 s	FSS YQK : «Allez-vous emprunter la piste un un ou deux neuf?»
12 h 06 m 46 s	GX 363 : «La 29.»
12 h 06 m 52 s	GX 363 : «Kenora, 363, vous avez noté que nous remontons pour décoller de la piste 29.» Il neige encore beaucoup. Le rideau de neige est plus dense à l'extrémité 29 de la piste (l'extrémité sud de l'aéroport). Il commence à y avoir une épaisse couche de neige sur les ailes. À l'extrémité sud de la piste, de la névasse et de la neige s'accumulent sur les bords, et sans doute au centre également.

Heure	Événement
	<u>Les procédures en cas de piste contaminée qu'a sans doute suivies l'équipage du C-FONF :</u> Circulation au sol : La plupart des transporteurs ont leurs propres procédures de circulation sur pistes enneigées ou recouvertes de névasse. Les volets demeurent rentrés et les vérifications avant décollage sont retardées jusqu'à proximité du seuil de la piste de décollage.
12 h 06 m 56 s	FSS YQK : «363, Kenora, attendez.»
12 h 07 m 25 s	FSS YQK : «Ontario 363 Kenora, votre autorisation monsieur.»
12 h 07 m 33 s	GX 363 : «Allez-y pour trois six trois.»
12 h 07 m 35 s	FSS YQK : «ATC autorise Ontario 363 direct Dryden Winnipeg. Maintenir niveau de vol deux zéro zéro, piste de départ deux neuf, continuer sur route, afficher un trois zéro zéro.»
12 h 07 m 49 s	GX 363 : «ATC autorise 363 jusqu'à Dryden, hum! direct Dryden, maintenir deux zéro zéro sur vingt-neuf, continuer sur route, treize cents affiché.»
12 h 07 m 56 s	FSS YQK : «Roger, c'était jusqu'à l'aéroport de Winnipeg.»
12 h 07 m 59 s	GX 363 : «Affirmatif, aéroport de Winnipeg.»
12 h 08 m 24 s	FSS YQK : «Ontario trois six trois Kenora, rappelez en vol à un huit zéro huit, trois quarts (30 sur l'unité d'insertion de temps).»
12 h 08 m 29 s	GX 363 : «Kenora, rappelle en vol, trois soixante trois.»
12 h 08 m 35 s	Circulation au sol et décollage (manuel d'utilisation du F-28 de Piedmont); instructions lues par le copilote Mills et exécutées par le commandant Morwood.

Heure	Événement
	<u>CIRCULATION ET DÉCOLLAGE</u>
	Amortisseur de lacet RENTRÉ
	Commandes de vol VÉRIFIÉES
	Volets _____
	Compensateur du
	stabilisateur ___unités vers haut/bas
	Réducteurs de portance ARMÉS, PRÊTS
	Indicateurs de la nourriture NOIRS
	Porte poste de pilotage VERROUILLÉE
	Harnais de sécurité VERROUILLÉS
	Données de décollage et
	consignes EXAMINÉES, CURSEURS RÉGLÉS

[Remarque : Il faut environ 40 secondes pour effectuer ces vérifications.]

Autorisé à décoller

APU	ON/OFF
Consignes aux agents de bord	DONNÉES
Transpondeur	ON

Dégivrage des moteurs au sol et pendant le décollage.

Les entrées d'air des moteurs peuvent givrer à des températures au-dessus du point de congélation même s'il n'y a pas de givre sur l'avion. Faire fonctionner le système d'antigivrage après le démarrage quand du givre est présent ou prévu, c'est-à-dire lorsque la température ambiante est moins de +10 °C, qu'il y a de l'humidité visible (pluie, névase, neige, brouillard, etc.) ou que les pistes sont humides. Pour vérifier la pression du système d'antigivrage entre 45 et 57 lb/po², le régime haute pression peut être augmenté momentanément pendant la circulation au sol.

ATTENTION

EN PRÉSENCE DE BROUILLARD ET DE PLUIE À MOINS DE +10 °C, LE SYSTÈME D'ANTIGIVRAGE DES MOTEURS RISQUE DE NE PAS GARDER LES MOTEURS EXEMPTS DE GIVRE SI LA CIRCULATION AU SOL SE PROLONGE OU PENDANT DE LONGUES PÉRIODES AU RALENTI. DANS CE CAS, IL EST RECOMMANDÉ D'ACCÉLÉRER LES MOTEURS À 90 POUR CENT PENDANT 3 OU 4 SECONDES À INTERVALLES D'AU PLUS 8 MINUTES.

Heure	Événement
	<p>AVANT LE DÉBUT DE LA COURSE AU DÉCOLLAGE, AFFICHER LA PUISSANCE DE DÉCOLLAGE TOUT EN FREINANT POUR VÉRIFIER L'ÉTAT DES MOTEURS.</p> <p>L'avion a fait demi-tour à l'entrée de la piste 29, et le régime des moteurs a augmenté, sans doute en raison de la procédures susmentionnée, avant que les freins soient lâchés.</p>
12 h 09 m 29 s	<p>GX 363 : «Kenora Dryden, Ontario trois soixante trois est sur le point de rouler sur vingt-neuf à Dryden.»</p>
12 h 09 m 35 s	<p>FSS YQK : «Ontario trois six trois Kenora, Roger.»</p> <p>Il neige un peu moins fort. L'observation météorologique spéciale de 1809Z environ (transmise à 1811Z) annonçait un plafond de précipitation à 1 000 pieds du sol et une visibilité réduite à trois quarts de mille par la neige.</p>
12 h 09 m 35 s	<p>Bref point fixe.</p>
12 h 09 m 40 s	<p>L'avion commence sa course au décollage.</p> <p>Décollage : L'avion avait des pneus avant à bavette ordinaires. Il est recommandé de régler les volets à 18 degrés pour empêcher que de la névasse s'accumule entre les ailes et les volets pendant la rentrée des volets après le décollage. Le décollage est fondé sur $V_1/V_R=1,0$ pour éviter le risque d'une accélération insuffisante après une panne moteur.</p> <p>Il est recommandé de lever suffisamment le train avant pour qu'il ne touche plus à la névasse, dès que la gouverne de profondeur devient efficace, et de continuer à accélérer ainsi. La traînée produite par la névasse sur le train avant est donc éliminée. Cependant, il faut éviter de trop cabrer par crainte d'augmenter la traînée aérodynamique.</p> <p>À V_R, commencer à cabrer jusqu'à 10 degrés environ, et poursuivre le décollage comme d'habitude.</p>

Heure	Événement
	<u>ATTENTION</u> : LA TRAÎNÉE PRODUITE PAR LA NÉVASSE FORCE PASSABLEMENT LE NEZ DE L'AVION À DESCENDRE. LA RÉDUCTION SOUDAINE DE CETTE TRAÎNÉE AU MOMENT DU CABRAGE PEUT SE TRADUIRE PAR UN CABRAGE EXCESSIF.
12 h 09 m 56 s	<i>L'avion atteint 80 noeuds. À cette vitesse, le commandant doit décider de décoller à moins qu'un moteur ne tombe en panne avant V_1/V_R.</i>
12 h 10 m 45 s	<i>L'avion s'écrase dans le bois 950 mètres à l'ouest de la piste.</i>
12 h 10 m 54 s	<i>Le FSS de Kenora demande à l'ATC s'il y a communication avec Air Ontario 363. Le FSS et l'ATC essaient tous deux à localiser l'avion et alors le FSS Kenora entre en communication avec le chef des services CFR Ernest Parry qui est au volant des Red 3 sur la piste de Dryden.</i>
12 h 12 m 47 s	<i>Ernest Parry, chef des services CFR, avise la FSS de Kenora que l'avion s'est peut-être écrasé à l'ouest de l'aéroport.</i>
12 h 14	<i>Le chef Parry avise le service de régulation de la ville de déclencher le plan d'urgence.</i>
12 h 18	<i>Le chef Parry est rendu à l'intersection des chemins McArthur et Middle Marker.</i>
12 h 19	<i>Red 1 arrive à l'extrémité du chemin Middle Marker. Le chef des services CFR, Stanley Kruger, prend son poste radio portatif et sa trousse de premiers soins et se dirige vers le lieu de l'écrasement.</i>
12 h 24	<i>Le centre de commandement en ville est prêt à recevoir les demandes.</i>
12 h 26	<i>Le chef Parry demande l'aide des pompiers de la ville.</i>
12 h 27 - 28	<i>Le chef Parry demande à l'aéroport d'envoyer l'équipe d'entretien sur place et au moins un tracteur à chargeur frontal.</i>

Heure	Événement
12 h 29	<i>Le chef Parry demande s'il y a des ambulances disponibles.</i>
12 h 30	<i>Le sergent Douglas Davis de la Police provinciale de l'Ontario arrive à l'intersection des chemins McArthur et Middle Marker.</i>
12 h 32	<i>Le chef Parry signale qu'il y a de vingt à vingt-cinq blessés ambulants au chemin.</i>
12 h 34	<i>Le camion d'intervention rapide des UT of O arrive et s'immobilise sur le chemin McArthur.</i>
12 h 35	<i>La première ambulance arrive et emprunte le chemin Middle Marker jusqu'où le véhicule Red 1 est stationné. Après comparaison des autres renseignements, il semble que la montre du tachygraphe de l'ambulance 644 a environ neuf minutes d'avance. D'après le tachygraphe, l'ambulance serait arrivée sur les lieux à 12 h 44, mais selon le chef Parry, elle serait arrivée à 12 h 35.</i>
12 h 40	<i>Le camion-citerne des UT of O arrive et s'immobilise sur le chemin McArthur.</i>
12 h 43	<i>Red 2 arrive et emprunte le chemin Middle Marker. Peu après, il recule pour laisser partir l'ambulance. Red 2 n'a plus de pression pneumatique dans son circuit de freinage et va se stationner sur le chemin McArthur.</i>
12 h 44	<i>Deux camions du service d'incendie de la ville de Dryden arrivent au chemin Middle Marker.</i>
12 h 45	<i>Roger Nordlund, chef des services d'incendie des UT of O, arrive à l'intersection des chemins McArthur et Middle Marker.</i>
12 h 46	<i>Peter Louttit, directeur de l'aéroport municipal de Dryden, confirme par radio au chef Parry qu'il y avait 69 personnes à bord du C-FONF.</i>
12 h 52	<i>Le chef Parry avise que «5 ou 6 véhicules privés et de la police» ont quitté les lieux avec des survivants pour se rendre à l'hôpital. En outre, l'ambulance 644 était partie à 12 h 51 avec sept survivants.</i>

Heure	Événement
12 h 55	<i>L'ambulance 645 – Sandra Walker – arrive avec du matériel et les médecins Gregory Martin et Alan Hamilton. M^{me} Walker est l'ajointe aux soins médicaux d'urgence.</i>
13 h 05	<i>L'ambulance 645 transporte M^{me} Nancy Ayer à l'hôpital.</i>
13 h 08	<i>Le préposé du camion incendie 5 de Dryden, qui se trouve près de l'avion, avise que tous les survivants sont rendus au chemin.</i>
13 h 10	<i>Le chef Kruger confirme que tous les survivants sont sortis et fait remarquer ce qui suit : «Il faut sans tarder tracer un chemin jusqu'ici pour y amener des lances d'incendie.»</i>
13 h 11	<i>Le chef Parry demande qu'on amène un gros bélier mécanique pour dégager un chemin jusqu'à l'avion.</i>
13 h 12	<i>Le chef Kruger déclare : «Nous avons trouvé deux autres survivants... parmi l'épave.» Ces survivants sont MM. Michael Kliewer et Uwe Teubert. On discute de la possibilité de demander qu'un hélicoptère vienne les chercher. On conclut qu'il faudrait trop de temps et on transporte les deux hommes hors de la forêt.</i>
13 h 30	<i>Quelque temps après 13 h 30, les deux camions des UT of O empruntent le chemin Middle Marker et se préparent à éteindre l'incendie.</i>
13 h 37	<i>L'ambulance 645 revient sur les lieux.</i>
13 h 45	<i>L'ambulance 645 quitte les lieux avec M. Kliewer, M. Teubert et le docteur Martin.</i>
14 h 00	<i>De la mousse est répandue pour la première fois sur l'avion en flammes.</i>
14 h 00	<i>L'ambulance 645 arrive à l'hôpital de Dryden.</i>

Remarques

- 1 L'ordre chronologique a été établi en présumant que les pilotes ont effectué toutes leurs vérifications.
- 2 Les heures sont en heure locale.
- 3 Tous les indices ont été considérés en fonction des renseignements météorologiques disponibles aux heures indiquées. Certains sont contradictoires. Pour résoudre ces contradictions, on s'est fié davantage aux témoignages des observateurs qualifiés qu'à ceux des autres observateurs. Dans ce contexte, les pilotes professionnels sont considérés comme des observateurs qualifiés.
- 4 Les seules heures précises ont été relevées pendant les situations suivantes :
 - a) Les télécommunications entre GX 363 et la FSS de Kenora. Le copilote Mills est le seul à avoir appelé la FSS. Le commandant Morwood est le seul à avoir appelé le Centre de vol de Dryden.
 - b) L'appel téléphone du commandant Morwood au centre de contrôle des opérations de London.
 - c) Les heures obtenues des enregistrements des services d'incendie de Dryden et de l'aéroport.
 - d) Les tachygraphes des ambulances (corrigés).
- 5 La durée normale des vérifications effectuées dans le poste de pilotage tient compte de l'inexpérience relative des deux pilotes sur F-28.
- 6 Il est présumé que la vitesse de circulation au sol a été normale.
- 7 Sauf indication contraire, les heures obtenues à la suite du décollage ont été tirées des enregistrements de la FSS de Kenora et des services d'incendie de Dryden et de l'aéroport ainsi que des tachygraphes des ambulances.

Annexe H

Résumé des décès et des blessures des survivants

Résumé des causes de décès dans l'écrasement du vol 1363

Siège	Nom	Cause du décès
A	Morwood, George	Traumatisme massif par écrasement avec rupture cardiaque.
B	Mills, Keith B.	Inhalation de fumée et présomption de traumatisme massif par écrasement de l'abdomen.
C	Say, Katherine	Brûlures corporelles généralisées.
1a	Allcorn, Don	Brûlures corporelles généralisées.
1b	Kliewer, Pamela	Brûlures corporelles généralisées.
1c	Kliewer, Brian	Traumatismes multiples et sévère blessure à la tête suivis d'aspiration de sang.
1d	Syme, Steve	Brûlures corporelles généralisées.
2b	Kliewer, Lisa	Traumatismes multiples, CO 21 %.
2c	Kliewer, Michael	Traumatisme massif.
2d	Rabb, Hilda	Brûlures corporelles.
3a	Kozak, Ryan	Aucune cause anatomique du décès (destruction importante du corps).

Siège	Nom	Cause du décès
3b	Kozak, George	Indéterminée (corps carbonisé avec fracture des diaphyses fémorales).
3c	McLeod, Kenneth John	Traumatisme.
4a	McColeman, Wilfred P.	Indéterminée.
4b	McColeman, Geraldine	Traumatisme suivi d'aspiration de sang.
4c	Gallinger, Fred	Traumatisme.
5a	Monroe, Mark	Blessure par traumatisme suivie d'aspiration de sang, CO 15 %.
5b	Schweitzer, William	Blessure par traumatisme.
5c	Rossaasen, Alvin	Inhalation de fumée et brûlures corporelles, CO 65 % - plage létale.
6a	Finlayson, Donald	Inhalation de fumée, CO 23 %. Aucune cause anatomique décelable.
6b	Fortier, Wendy	Inhalation de fumée, CO toxique 33 %. Aucune cause anatomique décelable.
6c	Fortier, Greg	Suie dans les voies respiratoires, CO 21 %. Aucune cause anatomique décelable.
7a	Barton, Rudy	Indéterminée (corps calciné).
7c	Ayer, Nancy	Importantes brûlures cutanées de pleine épaisseur et choc hypovolémique

Résumé des blessures

Siège	Nom	Blessures documentées
1e	Syme, Karen	Hospitalisée. Réaction de «chagrin» et lacérations superficielles au cuir chevelu.
2a	Teubert, Uwe	Hospitalisé. Brûlures aux 2 ^e et 3 ^e degrés dans le dos. Lacérations au côté gauche du visage, au menton et à la cuisse gauche ayant nécessité des points de suture. Écorchures et contusions à la poitrine, aux membres inférieurs et à la fesse droite. Perte de conscience et commotion. Inhalation de fumée.
2c	Kliewer, Michael	Hospitalisé mais DÉCÉDÉ. Traumatisme massif et fracture du crâne.
2e	Phibbs, Jack	Hospitalisé. Écorchures au flanc gauche. Contusions à l'épaule gauche. Fracture du pouce droit. Importantes blessures à la tête avec commotion possible. Blessures en majorité du côté gauche.
3d	Waller, Richard	Hospitalisé. Écorchures au front et aux jambes. Impact et contusions importants à l'épaule gauche et à la cage thoracique gauche. Médecin qui s'inquiète d'un éclatement de la rate. Fracture cunéenne de l'épicondyle externe gauche. Blessures en majorité du côté gauche.
3e	Ditmars, Clyde	Contusions et écorchures à la jambe gauche, au front, au nez et aux côtes gauches. Entorse à l'annulaire gauche. Blessures en majorité du côté gauche.

Siège	Nom	Blessures documentées
4d	Adams, Brian	Hospitalisé. Lacérations à la paume droite et au pouce gauche ayant nécessité des points de suture. Contusions et écorchures à la jambe et à la cheville gauches ainsi qu'à l'oeil gauche. Blessures en majorité du côté gauche.
4e	Perozak, Brian	Contusions à l'épaule et à la jambe gauches. Blessures en majorité du côté gauche.
5d	Haines, Shannon	Lacérations à la jambe droite. Écorchures à la jambe gauche. Contusions au front et à la jambe gauche.
5e	Archer, John	Écorchures au cuir chevelu et aux mains. Contusions à la poitrine antérieure.
6d	Tucker, Gordon	Contusions au côté droit de la poitrine et à l'avant-bras gauche. Cou et côté droit de la poitrine endoloris.
6e	Maronese, Tina	Écorchures au pied gauche et contusions au flanc, à la poitrine et à l'omoplate gauches. Blessures légèrement en majorité du côté gauche.
7b	MacDougall, Allan	Hospitalisé. Brûlures au 3 ^e degré au pied droit, au dos et à l'épaule gauche sur 6 % de la surface du corps. Lacérations au côté gauche du front. Contusions à la hanche gauche. Fracture de l'avant-bras gauche (radius). Blessures en majorité du côté gauche. Perte de conscience possible. Inhalation de fumée?

Siège	Nom	Blessures documentées
7c	Ayer, Nancy	Hospitalisée mais DÉCÉDÉE. Importantes brûlures cutanées de pleine épaisseur et choc hypovolémique.
7d	Campbell, Ricardo	Brûlures au 2 ^e degré au visage, à la tête et aux épaules sur 5 % de la surface du corps. Lacérations et contusions à la jambe gauche.
7e1	Podiluk, Shelley	Hospitalisée. Brûlures au 1 ^{er} degré aux mains. Brûlures au 2 ^e degré à mi-dos, à l'aine et aux pieds. Brûlures couvrant 9 % de la surface du corps. Cou et poitrine endoloris. Importante entorse constatée au cou par hyperflexion ou extension. Hypothétique entorse au 3 ^e degré ou fracture par avulsion du ligament talofibulaire latéral gauche (cheville gauche). Contusions à l'occiput. Inhalation probable de fumée ou de vapeurs.
7e2	Podiluk, Megan	Hospitalisée. Brûlures aux 2 ^e et 3 ^e degrés sur 3 % de la surface du corps. Aucune inhalation de fumée ou de vapeurs. Petites lacérations au cuir chevelu.
8a	Harris, Tom	Hospitalisé. Brûlures aux 1 ^{er} et 2 ^e degrés à la main, à l'avant-bras, au coude et à l'épaule gauches ainsi qu'à la main et à l'avant-bras droits. Brûlures couvrant 14 % de la surface du corps.
8b	Knott, Byron	Hospitalisé. Contusions et écorchures à la tête et sur le corps. Luxation du coude droit. Entorse au côté droit du dos.

Siège	Nom	Blessures documentées
8c	Mandich, Ron	Brûlures au 1 ^{er} degré au visage avec cheveux roussis. Cou endolori et entorse au poignet gauche.
8d	Hartwick, Sonia	Contusions et écorchures au côté droit du front. (Fracture du crâne aussi diagnostiquée).
8e	Taggert, Paul	Contusions et écorchures aux poignets, au visage, au genou droit et aux côtes gauches.
9a	Godin, Lori	Écorchures sur le côté du genou droit. Cou et clavicule droite endoloris.
9b	Godin, Dan	Aucun rapport des services de secours. N'a probablement pas été soigné pour aucune blessure.
9c	Bertram, Alfred	Écorchures au poignet gauche et au côté droit du menton.
9d	Godin, Susan	Contusions et écorchures au côté inférieur droit de la taille. Cou endolori.
9e	Godin, Danielle	Contusions et entorse ou foulure au dos. Conjonctivite à l'oeil droit.
10a	Menzies, Donna	Hospitalisée. Entorse ou foulure dans le bas du dos mais a pu marcher pour sortir du bois.
10b	Mackenzie, Kelly	Contusions à la hanche, à la cuisse et à la région pariétale gauches. Écorchures au poignet droit.
10c	Mackenzie, James	Contusions et écorchures à l'épaule, à la main et au mollet droits.

Siège	Nom	Blessures documentées
10d	Ferguson, Susan	Hospitalisée. Lacérations au côté gauche du cuir chevelu ayant nécessité 5 points de suture. Contusions et écorchures aux jambes. Gardée en observation.
10e	Ferguson, Michael	Lacérations superficielles au côté gauche du cuir chevelu et à la lèvre inférieure. Contusions dans la partie supérieure du bras droit et dans la partie inférieure de la jambe droite.
11a	Gatto, Michael	Contusions à l'épaule, à la taille et à la partie inférieure de la jambe gauche.
11b	Gatto, Ryan	Indemne, juste secoué par les événements.
11c	Haines, Lois	Hospitalisée. Brûlures aux 1 ^{er} et 3 ^e degrés aux deux jambes et sur 10 % de la surface du corps. Contusions au côté avant droit de la poitrine, au côté droit du visage et à la tempe droite avec perte de conscience possible. Cou endolori. Lacérations à la cheville gauche ayant nécessité 4 points de suture.
11d	Woods, Violet	Hospitalisée. Lacérations au côté gauche du front. Contusions à la région périorbitale, à l'épaule droite et à l'omoplate. Luxation des articulations des os du tarse gauche.

Siège	Nom	Blessures documentées
11e	Biro, John	Hospitalisé. Brûlures au 2 ^e degré au cuir chevelu. Lacérations aux lèvres et à l'oreille droite ayant nécessité des points de suture. Cou endolori. Admis à cause de problèmes cardiaques antérieurs.
12a	Berezuk, David	Hospitalisé. Bronchospasme et sifflement respiratoire secondaires à une exposition au froid ou à des vapeurs. Lacérations au côté droit du visage ayant demandé des points de suture. Écorchures au bras droit, au visage et aux jambes. Blessures légères mais hospitalisé.
12b	Berezuk, Michael	Écorchures à la jambe droite.
12c	Berezuk, Sandra	Lacérations superficielles à l'avant-bras droit, aux deux jambes et aux deux hanches. Fracture de la 9 ^e côte postérieure droite.
12d	McFarlane, Douglas	Hospitalisé. Fracture des côtes gauches numéros 2, 3 et 4, ce qui a entraîné un léger hémithorax. Fracture et luxation de la cheville gauche. Contusions au côté avant droit du cuir chevelu, au front, au flanc gauche, à la partie inférieure de la cuisse droite et au genou. Blessures en majorité du côté gauche.
12e	McFarlane, Garry Scott	Lacérations à la partie inférieure de la jambe droite et au genou gauche ayant nécessité des points de suture. Entorse à la cheville droite. Contusions à la tête. Écorchures à l'épaule.

Siège	Nom	Blessures documentées
13a	Jackson, Garry	Brûlures aux 1 ^{er} et 2 ^e degrés aux deux mains. Lacérations et perforation à l'oreille gauche. Écorchures à la jambe gauche.
13b	Crawshaw, Donald	Cheveux brûlés ou roussis. Lacérations superficielles sur le nez. Entorse au poignet gauche.
13c	Swift, Dennis	Hospitalisé. Fracture comminutive ouverte du fémur droit. Écorchures au visage et contusions à la cuisse gauche.
13d	Haines, Murray	Contusions aux hanches et au dos.
13e	Haines, Jessi	Aucune blessure importante.

Annexe I

Procès-verbal des séances de compte rendu, ville de Dryden, les 13 et 16 mars 1989

À DISTRIBUER DANS DES ENVELOPPES MARQUÉES
«CONFIDENTIEL» :

LA CORPORATION DE LA VILLE DE DRYDEN

le 13 mars 1989

Procès-verbal de la séance de compte rendu tenue à 10 heures à la date mentionnée ci-dessus dans la salle du Conseil de l'Hôtel de ville.

Présents : Tommy Jones, maire; D. McDonald, président de la Commission de l'aéroport; L. Maltais, chef du service des incendies; T. McConnell, ingénieur de projet; W. Yasinski, surintendant en construction; D. Herbert, chef adjoint du service des incendies, D. Smith, administrateur de programmes de bien-être; P. Heayn, trésorier; J. Callan, administrateur; W. Greaves, directeur des services téléphoniques; R. Phillips, chef de police; M. Fisher, ingénieur municipal; B. Hoffstrom, secrétaire municipal; G. Odell, E. Boyce, M. Wiedenhoef et E. Realini, commis.

La séance était présidée par le chef Maltais qui a débuté en disant que la réunion avait pour but de passer en revue tous les points qui avaient été sources de problèmes durant la mise en application du Plan d'urgence à la suite de l'écrasement du F-28 d'Air Ontario, aux environs de midi, le vendredi 10 mars. L'avion était plein et transportait en tout 69 passagers et membres d'équipage. Il y a eu 45 survivants et 24 personnes ont perdu la vie. Le chef Maltais a fait remarquer que les discussions qui auraient lieu au cours de la séance étaient confidentielles et limitées aux personnes présentes. Il a ensuite demandé à chacune des personnes présentes de faire ses commentaires.

TOM MCCONNELL a passé en revue sa participation à la mise en application du plan et a indiqué que selon lui, l'opération avait semblé bien organisée.

WILL YASINSKI a passé en revue la participation des Travaux publics, en faisant remarquer que le bureau des Travaux publics avait tenu un registre des communications reçues et envoyées, et qu'il avait été difficile au début de convaincre les gens qu'il ne s'agissait pas d'un exercice. Il a mentionné un léger problème avec les génératrices portatives qui avaient été empruntées des Produits forestiers Canadien Pacifique parce qu'elles n'étaient pas munies de systèmes d'éclairage. Il a aussi fait remarquer qu'Ontario Hydro et Bell Canada ont des génératrices portatives mais qu'ils ne sont pas sur notre liste des organismes à contacter. Ils ont aussi des motoneiges et ils devraient être sur notre liste. On a discuté à un moment donné à savoir si ces génératrices devaient être entreposées chez nous ou chez Ontario Hydro et Bell Canada, et si elles l'étaient chez Bell ou Hydro, le Comité d'urgence devrait avoir le nom d'un contact pour y avoir accès en dehors des heures de travail ordinaires. Il a mentionné que les Travaux publics allaient tenir leur propre séance de compte rendu plus tard dans la journée.

DARRYL HERBERT a déclaré qu'il n'a pas été alerté par téléavertisseur (*pager*) mais qu'il s'était plutôt rendu au poste de pompiers de son propre chef après avoir entendu un bulletin de nouvelles à la radio. Il a déclaré que sa participation s'était limitée à assister le chef du service des incendies. Il a ajouté que tous les pompiers, sauf quatre qui étaient à l'extérieur de la ville, ont répondu à l'urgence. Les pompiers devaient donner un compte rendu de leur participation le soir même.

GLENNA ODELL a raconté que le trajet vers l'hôpital a été plutôt mouvementé, et qu'au début, l'hôpital n'avait pas les formulaires appropriés. Une fois Maurette arrivée avec les bons documents, etc., il semble qu'il y ait eu très peu de problèmes.

ESTHER BOYCE a agi à titre de secrétaire du Centre des opérations d'urgence (C.O.U.). Elle a fait des commentaires sur le nombre trop élevé de personnes non essentielles qui se trouvaient au C.O.U. et a suggéré que la Croix rouge soit représentée au Groupe de commande. Elle a aussi suggéré que les membres des médias d'information soient tenus à l'écart de la salle de commande.

LOUIS MALTAIS a suggéré que toutes les personnes impliquées dans l'incident fassent un journal personnel de leur participation. Il a aussi recommandé que l'on institue un code spécial qui permettrait aux personnes impliquées de déterminer s'il s'agit d'une urgence véritable et non d'un exercice.

MAURETTE WIEDENHOEFT a fait des remarques sur les problèmes de communication avec la Croix rouge, le trajet mouvementé vers l'hôpital, le fait qu'il devrait y avoir des jouets et des livres pour les enfants pour les tenir occupés, la nécessité de mettre au point un plan interne pour tous les services, et elle a recommandé qu'un plus grand nombre d'employés suivent des cours au Centre de formation d'Arnprior.

DOROTHY SMITH a fait des commentaires sur le conflit avec la Croix rouge et leur participation à l'enregistrement des personnes. Elle a aussi exprimé ses préoccupations quant aux agissements des médias d'information aux motels où avaient été placés les victimes et fait remarquer qu'ils devraient être mieux surveillés par le service de police, et qu'il faudrait assigner plus de policiers à cette tâche.

PAUL HEAYN a fait remarquer que Ken Rentz a beaucoup aidé à la préparation d'une salle de réunion pour les parents des victimes dans le sous-sol de l'Église Unie. Il a mentionné que nous devrions nous assurer de toujours avoir sur place une bonne quantité de housses mortuaires, et que les insignes d'identification devraient être mis à jour.

ELSIE REALINI a souligné l'excellente collaboration qu'elle a reçue de la part des marchands locaux, et plus particulièrement de La Baie. Les trousseaux d'hygiène personnelles qu'ils avaient préparés pour les blessés ont été très appréciés. Elle a suggéré qu'à l'avenir, une trousse d'information complète sur Dryden, comprenant un stylo et du papier, soit mise à la disposition des blessés en de telles circonstances, puisque la plupart ne sont pas au courant des services qui leur sont offerts à Dryden. Pour ce qui est du déroulement des opérations à l'hôpital, elle a fait remarquer qu'il y avait eu dédoublement des demandes de renseignements auprès des victimes et que cela avait posé des problèmes à la longue, vu que les blessés devenaient de plus en plus nerveux et fatigués. Elle se pose aussi des questions sur les personnes qui se sont retrouvées seules dans une chambre de motel après une expérience aussi traumatisante.

WALTER GREAVES a mentionné l'importance d'installer des téléphones bien à l'avance, autant que possible, parce que l'installation des lignes téléphoniques peut accaparer jusqu'à trois de ses pompiers. Il dit n'être au courant d'aucun autre problème particulier pour ce qui est des communications. On a suggéré d'installer une touche de garde sur le téléphone du C.O.U. pour que les bruits de la salle de commande ne soient pas retransmis par le combiné pendant que le correspondant est en attente. Quelqu'un a aussi suggéré d'installer au-dessus de chaque

téléphone un panneau avec le numéro en chiffres assez gros pour qu'il soit lisible de partout dans la salle.

RUSS PHILLIPS a fait des commentaires sur différents problèmes, comme sur la participation de la Police provinciale de l'Ontario et sur son rôle dans le cadre de notre Plan d'urgence, sur les communications en général entre le groupe de commande et le monde extérieur, sur les commandes d'approvisionnements et de carburant, sur les services médicaux, sur les communiqués de presse, etc. Il a recommandé que nous déposions une copie de notre Plan d'urgence municipal auprès de la ville de Kenora à titre d'information. Il a fait remarquer qu'il fallait clarifier certaines responsabilités en ce qui concerne l'application du Plan; que les médias devraient avoir à leur disposition une salle séparée du C.O.U. et que la salle de commande devrait être mieux protégée. Il a mentionné qu'à l'avenir, Nancy Murdick agirait comme secrétaire dès le début de toute situation d'urgence. Il a aussi suggéré d'installer des téléphones de façon permanente dans la salle de commande.

MEL FISHER a signalé qu'il avait besoin de deux exemplaires du Plan d'urgence, et il a suggéré que le C.O.U. ait à sa disposition des cartes de toute la région plutôt que de la ville seulement. Il est aussi d'avis que le centre de commande devrait être mieux protégé et il croit qu'il serait peut être nécessaire de munir tous les services d'un système de communication radio.

JOHN CALLAN a dit qu'il pensait que tous les participants avaient bien répondu et que même si le centre de commandes a eu certaines lacunes, il était bien mieux organisé que celui qu'ils avaient utilisé lors de l'exercice de novembre. Il est d'accord avec ce qui a été dit précédemment au sujet de l'isolement des médias d'information et de la nécessité de leur fournir une salle de presse distincte, bien que Hugh Syrja se soit bien acquitté de sa tâche de relationniste avec les médias. Il a fait des commentaires sur les problèmes avec la Croix rouge et sur leur rôle et leurs responsabilités dans le cadre de notre Plan d'urgence, sur la nécessité pour les personnes travaillant sur les lieux d'avoir un insigne ou un brassard, sur le conflit quant au rôle et à l'autorité de la Police provinciale de l'Ontario, sur l'excellente collaboration obtenue de la part du ministère des Ressources naturelles, et sur les problèmes de contrôle des médias qui sont survenus le samedi au Lenver Inn. Il a indiqué que des lettres de remerciements seraient envoyées à différentes personnes.

BRUCE HOFFSTROM a souscrit aux préoccupations soulevées à propos de la sécurité du C.O.U. en particulier et aux autres préoccupations en général.

DICK MCDONALD a fait état de ses activités et de sa participation aux événements. À son avis, le plan était bien organisé et a été bien exécuté. Il a fait des commentaires sur l'heureux hasard qui a fait qu'un avion Hercules ait été disponible et qu'il ait pu changer de destination en cours de vol pour aller prendre du personnel expérimenté à Winnipeg.

LOUIS MALTAIS a indiqué qu'il y avait eu un problème avec l'alarme initiale qui avait été donnée par radio puisque n'importe qui ayant un récepteur à exploration (scanner) a été immédiatement alerté. Il propose qu'à l'avenir, les alarmes soient données par téléphone. En ce qui a trait aux médias, il a suggéré que les communiqués émis par l'administration le soient par écrit et par radio. Il y a eu problème de communication lorsque les personnes et les équipements dirigés à des endroits spécifiques n'ont pas confirmé au groupe de commande qu'ils étaient arrivés sur les lieux. Il a fait des commentaires sur la chaîne de commandement et il a souligné qu'elle est venue près de la rupture à quelques occasions et qu'elle se doit d'être maintenue afin d'éviter le chaos. Il a suggéré de nommer à l'intérieur du centre de commande un porte-parole pour chacune des organisations importantes participantes, comme la Croix rouge, etc. Il a réitéré la nécessité d'avoir des téléphones installés en permanence et des cartes couvrant une superficie d'au moins 10 kilomètres autour de la ville. Il a indiqué qu'Andrew Skene avait pris des dispositions pour qu'une équipe de psychologues viennent à Dryden aider les personnes qui ont participé à l'opération et qui auraient besoin d'aide.

Il a aussi mentionné qu'il y aurait une séance de compte rendu dans le sous-sol de l'église anglicane, à 14 heures, le jeudi 16 mars 1989 à l'intention de toutes les agences et de toutes les personnes participantes. Du café et des sandwichs seront servis à cette l'occasion.

Il a fait des commentaires sur les insignes d'identification et sur la nécessité de les mettre à jour et, que dans certains cas, les insignes ne sont pas assez. Il faudrait munir les civils de brassards qui indiquent clairement leur appartenance au Groupe d'urgence de la Ville de Dryden et, éventuellement, leur poste au sein du groupe.

TOMMY JONES a fait part de ses observations sur le Plan et sur la réunion qui a eu lieu par hasard le vendredi matin précédent l'écrasement. Il a ajouté que les plans internes sont sensés être à jour le 15 avril. Il a aussi fait remarquer que l'écrasement s'est produit en dehors des limites et de la juridiction de la ville et de l'aéroport, et que le Plan prévoyait que la participation de la ville consistait à servir de centre d'évacuation pour venir en aide aux blessés.

Il a suggéré que le plan soit révisé pour qu'il comprenne le détail des responsabilités, à savoir la délégation des rôles, la définition d'au

moins trois niveaux de responsabilités pour que les absents puissent être remplacés. Il s'est agi d'un véritable coup de chance que presque tout le monde ait été présent et disponible, cette fois.

Il a précisé que les lettres de remerciements auxquelles monsieur Callan faisait référence serait envoyées aux personnes ainsi qu'à leurs supérieurs.

Il a suggéré de doter le coordinateur du plan d'un numéro de téléphone spécial qui servirait à le rejoindre et à savoir s'il s'agit d'un exercice ou d'une véritable urgence. Il a ensuite philosophé sur le plan d'urgence de Dryden, particulièrement en ce qui concerne la vulnérabilité de la ville, vu les activités d'entreprises comme les Produits forestiers Canadien Pacifique, la proximité des voies du Canadien Pacifique et de la route transcanadienne, etc.

En terminant, il a rendu hommage à tous les participants pour le travail bien fait.

PAUL HEAYN a demandé que toutes les factures de dépenses reliées à l'événement lui soient envoyées le plus tôt possible.

La séance a été levée à 11 h 40.

Suite à l'ajournement, le Groupe de commande d'urgence s'est réuni pour passer en revue les modalités de la séance de compte rendu générale qui doit avoir lieu jeudi; cette réunion a été levée à 12 heures.

Source : pièce 37

* * *

LA CORPORATION DE LA VILLE DE DRYDEN

le 16 mars 1989

Procès-verbal de la séance de compte rendu tenue à 14 heures à la date mentionnée ci-dessus dans le sous-sol de l'église anglicane.

Présents :

Louis Maltais	Chef du service des incendies	Dryden
John Callan	Administrateur	Dryden
Bruce Hoffstrom	Secrétaire	Dryden
Bot Mitchell	ICG, directeur régional	Ignace
John Hyndman	Secrétaire, Dryden Ministerial Assoc.	Dryden
Walter Greaves	Dryden Telephone	Dryden
Russ Phillips	Chef du service de police	Dryden
Dick McDonald	Président, Commission de l'aéroport	Dryden
Tom Varga	Sergent, PPO	Dryden
Maxime Moulton	Directrice des soins infirmiers de l'hôpital	Dryden
Harold Rabb	Dryden Ambulance	Dryden
Carl Eisener	Médecin chef de l'hôpital	Dryden
Andrew Skene	Directeur général de l'hôpital	Dryden
Mel Fisher	Ingénieur municipal	Dryden
Robert L. Rolls	Recteur de St.Luke's	Dryden
Peter Louttit	Directeur de l'aéroport	Dryden
Ernie Parry	Directeur, Sauvetage et luttes contre les incendies d'aéronefs	Dryden
Ken Bittle	Vice-président de l'entretien, Air Ontario	Dryden
Bill Deluce	Président, Air Ontario	Dryden
H.H. Sampson	Directeur régional, Protection civile	
Maj.Don Christie	Opérations de la région centrale, Ministère de la Défense nationale	
Marleen Griffiths	Planification d'urgence Ontario	
Jim Ellard	Coordinateur adjoint, Planification d'urgence	
Des. Risto	Coordinateur des mesures d'urgences en cas de désastres, Transports Canada	Winnipeg
Roger Nordlund	Chef du service des incendies, U.T. of O.	Wainwright
Hugh Syrja	Directeur, CKDR	Dryden
Trevor Woods	Directeur de programme, lutte contre les incendies, Min. des ressources naturelles	Dryden
Len Suomu	Chef forestier, Produits forestiers Canadien Pacifique Ltée	Dryden
Ted Broadhurst	Directeur d'usine, Produits forestiers Canadien Pacifique Ltée	Dryden
Gerry Ferguson	Directeur des services de récréation	Dryden
Archie McNeil	Gérant de bureau	Dryden
Craig Nuttall	Conseiller	Dryden
Carl Bleich	Président, Croix rouge	Dryden
Vic Kameda	Surintendant des installations	Dryden
Dorothy Smith	Administrateur de programmes de bien-être	Dryden
Paul Heayn		

Ken Rentz	Trésorier et secrétaire adjoint	Dryden
	Représentant pour les urgences, radio amateur	Dryden
Tom Hinton	Directeur des enquêtes, Bureau canadien de la sécurité aérienne	Dryden
Maj. Jim Armour	Enquêteur sur les accidents, Bureau canadien de la sécurité aérienne	Dryden
Const. Klaus Larsen	Agent d'identification, Police municipale	Thunder Bay
Sgt-Dét. J. Bolduc	Division des enquêtes criminelles, service de Police	Thunder Bay
Allan Slota	Services d'urgence, Croix rouge	Dryden
Will Yasinski	Surintendant en construction	Dryden
Ken Kurz	Capitaine, pompiers volontaires	Dryden
Randy Smith	Agent chargé de l'exécution des règlements	Keewatin
Darold Anness	Produits forestiers Canadien Pacifique Ltée	Dryden
Art Burnell	Hôpital général	Sioux Lookout
Sylvia Arkeson	Directrice des soins infirmiers	Sioux Lookout
John Coagie	Chef de la sécurité, Produits forestiers Canadien Pacifique Ltée	Dryden
Raymond Godfrey	Lieutenant, U.T. of O.	Dryden
Ralph Fulford	Chef du service des incendies	Fort Frances
Gary Rivard	CFR	Dryden
Fred Bouter	Ancien agent du personnel, Formation des équipages, Fokker Aircraft	
John Albanese	Conseiller	Fort Frances
Jack Murray	Chef de service de police	Fort Frances
Nancy Murdick	Secrétaire, service de police	Dryden
Joe Abela	Superviseur des communications, Ministère des ressources naturelles	Dryden
Dave Wessel	Président, Société des radios amateurs	Dryden
Dave Beasiey	Laverendry General Hospital	Fort Frances
Const. Brent Black	Service de police	Kenora
W.F. Beatty	Directeur des relations publiques, Produits forestiers Canadien Pacifique Ltée	Dryden
J.A. Riley	Aide à la sécurité	Dryden
Tim Eady	Surintendant pour Ontario Hydro	
Mario Facca	Capitaine, service des incendies	
Darryl Herbert	Directeur-adjoint du service des incendies	
Ed White	Directeur-adjoint du service des incendies	
D.J. Milliard	Pompier	
F.C. Harvey	Inspecteur, PPO	

Le maire Jones a ouvert la séance en demandant au chanoine Robert Rolls de réciter une prière. Il a ensuite fait la présentation de certaines personnes et a demandé aux autres de se lever un par un et de se présenter. Il a souhaité la bienvenue à tous et a déclaré que l'objet de la séance était de passer en revue toutes les questions encore non éclaircies qui avaient été soulevées à propos de la mise en oeuvre du Plan d'urgence de Dryden à la suite de l'écrasement, peu après midi, le vendredi 10 mars dernier, d'un avion F-28 de la compagnie Air Ontario. Il a ensuite cédé la parole à Louis Maltais, Directeur du service des incendies et coordinateur de la planification d'urgence.

Le directeur Maltais a précisé que tous les participants auraient le loisir de s'exprimer et de faire des commentaires sur tout ce qui les avait frappés.

Les commentaires suivants ont été recueillis :

- PETER LOUTTIT – S'est rendu sur les lieux de l'accident avec son propre véhicule (non équipé d'une radio FM); a eu de la difficulté à trouver le numéro du centre de commande – n'était pas certain qui était «Fire n° 1» (Centre de commande) – Suggère que le Centre de commande ait son propre indicatif radio.
- ERNIE PARRY – a fait un premier appel au régulateur du service de police – a reçu des appels de «Fire n° 1» (répète la nécessité de le doter d'un indicatif radio) – n'a eu aucune difficulté à travailler avec le personnel du Centre de commande d'urgence (ECC).
- LE MAIRE JONES – Suggère que les intervenants identifient toutes les faiblesses qu'ils ont pu remarquer dans l'exécution de leurs tâches ou du plan.
- PETER LOUTTIT – a indiqué qu'il y avait eu des difficultés mineures avec le plan de l'aéroport, mais seulement en ce qui concerne l'indicatif «Fire n° 1» du plan municipal.
- LE CHANOINE ROOLS – a eu de la difficulté à obtenir une ligne téléphonique à l'hôpital – il n'y avait aucun moyen de communication autre que le télécopieur – il est d'accord avec l'utilisation des radios amateurs – il a souligné les pro-

blèmes survenus avec les médias qui essayaient d'obtenir des informations auprès des victimes à l'hôpital et au Lenver Inn.

LE RÉV. RENTZ

- a fait remarquer que les radios amateurs avaient oublié de mettre en place un accès local direct au réseau interurbain.

MEL FISHER

- a fait remarquer que ses contacts avec l'ECC n'ont été que périphériques – il a mentionné la nécessité d'établir une ligne téléphonique directe entre les Travaux publics et l'ECC, d'avoir une salle entièrement réservée à l'ECC (l'utilisation de la salle des pompiers a causé des problèmes, puisqu'il y a eu infiltration du public, etc.), d'avoir des cartes détaillées et à jour de la région, et de les fixer au mur, et de faire une demande d'équipement lourd le plus tôt possible (comme par exemple un bouteur D8), surtout par temps froid, à cause de la longue période de réchauffement des moteurs.

ANDREW SKENE

- a eu de la difficulté à rejoindre l'ECC parce que les lignes téléphoniques étaient surchargées – il suggère d'installer un télécopieur dans l'ECC – il a signalé que la couverture des accidents d'avions par les médias internationaux était beaucoup plus importante qu'il ne l'avait imaginé et qu'il faudrait plus de planification à ce niveau – il a indiqué qu'il y avait 37 lits d'ouverts à l'hôpital et que, s'il y avait eu plus de victimes, les capacités de l'hôpital en auraient été réduites d'autant – En réponse à une question, il a dit que l'hôpital était au courant qu'un avion ambulance Hercules était disponible et qu'au cours d'au moins quatre conversations avec les responsables, il les avait informés que l'on n'en avait pas besoin.

KEN BITTLE

- a fait des commentaires généraux; détails non disponibles.

- DR. EISENER – a fait mention de l'impact des médias et de la nécessité d'établir certains contrôles et certaines directives -il a rendu hommage aux employés municipaux et aux volontaires, en signalant que certains médias avaient fait de même.
- HAROLD RABB – a fait remarquer que le service d'ambulances n'a pas eu de problèmes particuliers – il a indiqué qu'environ 25 patients avaient été transportés par véhicules privés, et que cela avait augmenté la charge de travail à l'hôpital mais qu'il y avait quand même 12 médecins en action, soit deux sur les lieux de l'accident et 10 à l'hôpital – il a signalé que cela ne serait peut-être par toujours le cas – à une question, il a répondu qu'à son avis, les conditions semblaient être sous contrôle sur les lieux de l'accident – il a indiqué qu'il était à bord du troisième véhicule qui s'est rendu sur les lieux de l'accident et qu'Ernie Parry avait réussi à bien indiquer le chemin aux secouristes.
- MAXINE MOULTON – a confirmé les problèmes de communications – elle a indiqué qu'elle n'avait aucune idée de la capacité en passagers d'un avion de type «F-28» (la plupart des civils ne connaissent pas ce genre de renseignements non plus), et que l'hôpital n'a eu aucune indication du nombre de patients attendus.
- ANDREW SKENE – a fait remarquer que la Croix rouge a été d'un grand secours pour l'enregistrement des victimes.
- L'INSP. HARVEY – a rendu hommage à tous les participants – il a souligné que ses principales responsabilités étaient la sécurité de l'endroit de l'accident, la recherche et le sauvetage, la localisation et l'identification – il a indiqué qu'il y avait 58 agents de la Police provinciale de l'Ontario sur les lieux, et qu'il n'ont eu

aucun problème particulier sauf avec les médias.

- LE RÉV. RENTZ – s'est posé la question à savoir si ce n'était pas les médias qui avaient accaparé les lignes téléphoniques à l'aéroport.
- CARL BLEICH – a fait des commentaires sur l'excellente collaboration obtenue de la part du sergent Munn de la PPO – il a recommandé que la PPO se procure un télécopieur.
- PETER LOUTTIT – a émis un commentaire sur les strictes mesures de sécurité et sur le fait qu'il n'y a eu que peu de circulation ou de spectateurs non essentiels sur les lieux.
- L'INSP. HARVEY – s'est dit d'accord avec ce qui avait été dit auparavant à propos de la nécessité pour la PPO de se procurer un télécopieur et il a indiqué que quelqu'un s'en occuperait – à une question, il a répondu qu'il ne croyait pas qu'il y ait eu dédoublement des communications – il a signalé que les médias avaient loué des hélicoptères et que le bruit qu'ils produisaient en survolant les lieux avait nui aux communications du service de police.
- LE RÉV. RENTZ – a émis l'opinion que l'utilisation d'une fréquence commune est la meilleure façon de maintenir les communications.
- LE SGT VARGA – a souligné que la participation de Dryden à l'opération de sauvetage était facultative dans le cas où un accident survenait à l'extérieur des limites de l'aéroport et il a félicité tous les participants pour leur excellent travail – il a émis un commentaire sur le fait que, bien que les C-130 n'aient pas été nécessaires cette fois-ci, on devrait considérer la possibilité de les utiliser à l'avenir.

- JOHN CALLAN – a mentionné que c'est lui qui avait réquisitionné les hélicoptères qui, comme les événements l'ont démontré, n'avaient finalement pas été nécessaires.
- ERNIE PARRY – a fait remarquer que des aires d'atterrissage pour hélicoptères avaient été construites à l'hôpital.
- DICK MCDONALD – a fait un bref commentaire sur ses activités et sur sa participation sur les lieux de l'écrasement en notant qu'il a pris toute une bobine de photographies et qu'il avait remis les épreuves aux autorités.
- LE CHEF PHILLIPS – a fait savoir qu'il a d'abord communiqué avec Andrew Skene à l'hôpital puis avec le quartier général de district de la PPO – il a expliqué le rôle de la PPO dans le plan d'urgence et les responsabilités de cette dernière envers le Groupe de commande d'urgence et le service de police de Dryden – il s'est demandé s'il n'y avait pas là un doublement des responsabilités qui devrait être examiné – le service de police devrait prendre des dispositions durant des événements de cette nature pour qu'un régulateur spécial soit assigné car les activités habituelles se poursuivent – il devrait y avoir moyen de réduire la durée des transmissions, par l'utilisation de codes 10 par exemple – les installations devraient être jumelées de façon à ce qu'un opérateur puisse se charger de la situation d'urgence pendant que l'autre s'occupe des affaires courantes – la manière d'acheminer les communications exige plus de clarification et une meilleure définition – on devrait se servir le plus possible des radios amateurs – il se peut qu'il faille installer des lignes téléphoniques additionnelles et que les combinés soient équipés de touche de garde – il devrait y avoir une ligne téléphonique directe entre le Centre de commande d'urgence et le poste

de police – il sera accompagné de son propre secrétaire lors du prochain incident – on devrait installer les médias dans une salle distincte – le plan d’urgence devrait désigner Hugh Syrja à titre d’agent de liaison avec les médias.

L’INSP. HARVEY

- souscrit à la nécessité d’assigner un secrétaire personnel à certaines personnes et de limiter les activités des médias – il souscrit à la nécessité d’apporter des améliorations et des clarifications au rôle et à la participation de la PPO au Plan d’urgence de Dryden – il a exprimé ses regrets que la PPO ait expulsé le radio amateur des lieux – il appuie la suggestion selon laquelle on faciliterait la conduite des opérations si les volontaires avaient des pièces d’identification qui démontrent qu’ils ont le droit d’être sur les lieux.

ERNIE PARRY

- a fait remarquer que la participation de radios amateurs dans notre plan d’urgence était un fait nouveau – il s’agit d’une bonne idée qui n’a pas marché pour lui sur le site et qui doit être perfectionnée – il a confirmé que l’on devrait assigner un secrétaire à certaines personnes; ça l’aurait bien aidé mais il n’y en avait pas.

LOUIS MALTAIS

- a confirmé que des secrétaires seraient disponibles la prochaine fois pour ceux qui en auraient besoin.

PETER LOUTTIT

- a confirmé que l’avion avait quitté l’aéroport à 12 h 09.

ERNIE PARRY

- a fait remarquer que les communications avaient été rendues difficiles par la présence d’hélicoptères au-dessus des lieux.

LE CHEF PHILLIPS

- a fait des commentaires sur les problèmes qui sont survenus parce que trop de personnes essayaient de communiquer sur les

mêmes fréquences et que très souvent les transmissions devaient être répétées – il semble qu'il faudrait qu'il y ait plusieurs canaux distincts ou que l'on utilise des codes 10.

PETER LOUTTIT

– a remis en question la nécessité d'avoir une fréquence d'urgence spécifique et s'est demandé comment on pourrait mettre un tel système en application.

LE CHEF PHILLIPS

– a raconté comment les médias étaient en mesure d'intercepter toutes les communications sur leurs radios téléphones et qu'il faudrait peut-être utiliser des dispositifs cryptographiques – il a confirmé la nécessité de garder les transmissions aussi brèves et concises que possible ou encore de mettre en application des codes de communication 10.

WALTER GREAVES

– a souligné que les téléphones avaient été installés dans l'ECC à 12 h 35 – il a proposé d'entreprendre des discussions avec l'hôpital et avec toute autre organisation qui aurait besoin de téléphones supplémentaires en cas d'urgence afin de mettre au point les plans et les stratégies d'avance.

LE RÉV. HYNDMAN

– a confirmé que le nombre de téléphones disponibles à l'hôpital était insuffisant et a témoigné sa reconnaissance à l'endroit du personnel de l'hôpital.

LE CHANOINE ROLLS

– a décrit les dispositions qui avaient été prises pour les parents des victimes à l'église First United mais a précisé que l'on n'avait préparé aucune liste de noms.

BOB MITCHELL

– a indiqué qu'il n'avait participé à l'opération qu'à titre de suppléant seulement, mais qu'ICG pouvait mettre à la disposition des sauveteurs des motoneiges, des hélicoptères, etc.

- L'INSP. HARVEY - a répété les problèmes causés par les hélicoptères sur les lieux, surtout parce que le plafond était bas et que l'accident s'était produit assez loin de l'extrémité de la piste.
- ANDREW SKENE - a repris une remarque qui avait été faite auparavant selon laquelle on a été chanceux qu'il y ait eu peu de résidents de Dryden à bord de l'avion parce que cela aurait ajouté à la pression et à l'engorgement à l'hôpital et à d'autres endroits.
- LE RÉV. RENTZ - a fait remarquer que les radios amateurs peuvent servir d'appoint aux communications et que, pour l'occasion, les membres de son association avaient réagi particulièrement rapidement - que leur équipement avait bien fonctionné, qu'ils avaient établi des communications avec Winnipeg et Toronto mais qu'ils n'avaient pu établir de communication avec l'ECC - il a fait part des problèmes d'identification des radios et a ajouté que le point devrait être éclairci dans le cadre du plan d'urgence de la ville - il a fait remarquer que la salle choisie pour installer l'ECC ne se prêtait pas aux communications, qu'il faudrait installer une antenne à l'extérieur et un câble coaxial pour relier l'équipement de communication à l'hôpital au bureau municipal - il a indiqué que les piles étaient usées et qu'ils allaient renouveler leur équipement pour mieux répondre à la situation à l'avenir - il partage l'opinion selon laquelle les fréquences sont surutilisées - il recommande qu'une seule fréquence commune soit utilisée.
- ERNIE PARRY - a demandé qui a fait appel aux hélicoptères et si on s'était rendu compte à l'hôpital que les hélicoptères étaient inutiles à cause de la visibilité réduite - il a demandé s'il y avait un responsable des transports parmi le Groupe de commande d'urgence - il a

recommandé que l'on étudie l'utilisation des hélicoptères dans le cadre du Plan.

- LE CHEF MALTAIS – a répondu que les radios du ministère des Ressources naturelles de la base peuvent servir à communiquer avec les hélicoptères.
- JOHN CALLAN – a confirmé que ces propositions seraient étudiées.
- DOROTHY SMITH – a signalé le chevauchement au niveau de l'enregistrement entre l'agence qu'elle représente et la Croix rouge, et qu'ils avaient passé le plus clair de leur temps à trouver des vêtements de rechange pour les victimes – elle a souligné la nécessité d'avoir une trousse d'information pour les victimes, ainsi que l'importance pour les volontaires d'avoir une forme d'identification quelconque, un brassard ou autre.
- VIC KAMEDA – a souligné que des problèmes de sécurité auraient pu survenir à la patinoire qui servait de morgue temporaire, bien que cette fois, les problèmes aient été mineurs.
- CARL BLEICH – a fait remarquer que la Croix rouge était prête à s'occuper de la distribution des vêtements mais que des responsables de la ville s'en étaient occupés – il a souligné que les volontaires de la Croix rouge ont déjà des insignes d'identification en cas d'urgence – il a admis les problèmes de chevauchement des responsabilités dans le Plan d'urgence de la ville – il a fait remarquer qu'à l'aéroport, le chef des CFR, Ernie Parry, avait fait appel à la Croix rouge tandis qu'en ville, il y avait confusion quant au rôle qu'elle devait jouer, et que l'on se doit de clarifier ce rôle, qu'il y a eu des problèmes quant aux renseignements fournis par Air Ontario au sujet du nombre de survivants et qu'ils avaient eu beaucoup de questions à ce sujet, qu'il était très difficile

de donner suite à toutes ces questions concernant les passagers dont le nom n'était pas sur la liste des survivants; il s'agit là d'un domaine où il serait peut-être utile d'avoir l'assistance de professionnels pour faire face à ce genre de questions – il a souligné l'importance d'avoir rapidement un manifeste des passagers complet et à jour – il a mentionné que la Croix rouge était en liaison téléphonique avec les Centres de la Croix rouge de Winnipeg, de Thunder Bay et de Toronto et que de nombreuses questions ont été dirigées vers ces centres.

KEN BITTLE

- a fait remarquer que l'obtention d'un manifeste des passagers n'est pas aussi simple qu'il le semble, à cause des réservations qui ont été faites au nom d'un autre, ou des passagers qui se présentent à la dernière minute sans réservation – il a expliqué la procédure de sécurité pour l'identification des victimes – il a souligné que les noms des survivants ne pouvaient être communiqués au public afin de préserver leur intimité et celle de leur famille.

ALLAN SLOTA

- a confirmé la nécessité d'avoir un bon système d'enregistrement et des dossiers qui permettraient de répondre aux questions des parents – il a souligné que les volontaires devraient savoir d'avance quels types de renseignements pouvaient être donnés et à qui, et vers qui diriger les autres questions.

GERRY FERGUSON

- a confirmé les problèmes rencontrés avec les médias – il a mentionné qu'il avait dû déplacer certaines activités parce que la situation d'urgence exigeait l'utilisation de la deuxième patinoire mais que cela n'avait pas causé de problèmes – il a aussi mentionné que le personnel de la piscine était disponible en cas d'urgence et qu'il a reçu une formation complète en premiers soins et en réanimation cardiorespiratoire.

- TED BROADHURST – a dit que les Produits Forestiers Canadien Pacifique devraient s'assurer que leur groupe d'intervention d'urgence ait suffisamment de personnel et passer en revue la liste de leur équipement.
- LEN SUOMU – a confirmé que l'équipement de la compagnie était à leur disposition en cas d'urgence bien qu'il se trouve habituellement assez loin de la ville.
- DAROLD ANNESS – a fait un commentaire à propos de l'équipement d'éclairage, faisant remarquer que l'on doit donner le plus de détails possibles sur le genre d'équipement requis quand on en fait la demande – il a signalé qu'une personne voulait se rendre sur les lieux de l'accident avec une scie mécanique mais qu'elle n'avait pas reçu les bonnes indications pour s'y rendre – il s'est demandé si l'on n'aurait pas besoin des services d'un forestier ou d'une personne qui puisse lire les cartes, qui soit familière avec les chemins forestiers, etc. – il a recommandé que l'on clarifie l'endroit où l'on doit appeler, à n'importe quel moment du jour ou de la nuit, en cas d'urgence.
- TED BROADHURST – a fait remarquer que les Produits forestiers Canadien Pacifique avaient un certain nombre de lignes téléphoniques interurbaines qui pouvaient être mises à la disposition de la ville en cas d'urgence grave.
- TREVOR WOODS – a fait un commentaire au sujet des hélicoptères – il a mentionné que le Ministère avait fourni des couvertures et des sacs de couchage, de même qu'une remorque et une tente-cuisine avec le personnel nécessaire et des chaufferettes – il a mentionné que Bell Canada et Ontario Hydro avaient aussi offert leur aide – il a souligné que la station possède des raquettes à neige, une base de communication, etc. – il a avancé qu'il serait

peut-être bon de préciser qui devrait être l'agent de liaison et quelles installations devraient être mises à la disposition de Groupe de commande d'urgence.

- HUGH SYRJA
- a recommandé l'installation de lignes téléphoniques additionnelles et de touches de garde sur les combinés - il a aussi recommandé que l'on installe une ligne privée pour le responsable des relations publiques - il a répété qu'il y avait eu confusion sur le nombre des personnes à bord, à savoir 57 passagers et 4 membres d'équipage ou 65 passagers et 4 membres d'équipage.
- ROGER NORDLUND
- n'a signalé qu'un seul problème, à savoir qu'il n'y a eu qu'un seul message des régulateurs.
- DES RISTO
- a émis des commentaires sur les différents exercices d'urgence effectués à l'aéroport de Dryden et sur la façon dont ils se sont progressivement améliorés, et il a souligné qu'ils avaient porté fruit.
- ANDREW SKENE
- a fait un dernier commentaire sur le Service de counseling communautaire qui était offert chaque soir cette semaine et qui se poursuivrait si nécessaire, sinon l'hôpital prendrait des dispositions pour faire venir une équipe d'intervention en traumatismes psychiques de Toronto.
- LE RÉV. RENTZ
- a mentionné la nécessité de revoir les procédures pour trouver un gîte à ceux qui en auraient besoin.
- L'INSP. HARVEY
- a indiqué que les agents de l'identification avaient identifié 17 des 22 victimes jusqu'à maintenant.
- LE CHEF MALTAIS
- a fait des commentaires sur les bienfaits de la formation reçue à Arnprior par un grand nombre d'employés municipaux.

- JOHN CALLAN – a souligné qu'il était nécessaire de continuer à perfectionner le procédé, a invité toutes les personnes présentes à poser des questions et a souhaité la bienvenue aux représentants de Planification d'urgence Ontario et de Protection civile Canada -il a signalé la différence entre un exercice et une vraie urgence.
- PETER LOUTTIT – a fait remarquer que les exercices servaient à construire les bases en vue d'une véritable intervention.
- BILL DELUCE – a rendu hommage aux services de sauvetage rendus par la ville et par les volontaires – il a affirmé sa volonté de collaborer de quelque façon que ce soit au perfectionnement du plan d'urgence de la ville.
- JIM ELLARD – a souligné que l'expérience de Dryden serait sans doute d'une grande utilité pour bon nombre de municipalités.
- LE MAJOR CHRISTIE – a constaté que les plans d'urgence des Forces canadiennes sont sans doute différents de ceux des organismes civils mais il s'est offert à discuter de l'accessibilité de leurs services – il a souligné qu'il pourrait y avoir un problème si la PPO et Ontario Air Ambulance contactaient tous deux la base de Trenton avec des renseignements contradictoires, à savoir si oui ou non on avait besoin de leurs services – il a recommandé que l'on n'utilise qu'une seule méthode pour communiquer.
- H.H. SAMPSON – a rendu hommage au Collège de Protection civile pour un travail bien fait.
- KEN BITTLE – a remercié tous ceux qui ont participé au sauvetage.
- LE MAJOR ARMOUR – a souligné que le Bureau canadien de la sécurité aérienne devait interroger d'autres

témoins – il a souligné que l'aéroport était administré par la ville, que celle-ci participerait à la rédaction du rapport final et qu'elle serait invitée à le commenter avant que le BCSA ne publie la version finale.

Dans ses remarques de clôture, le major Jones a répété que la ville devait mettre son Plan d'urgence à jour et qu'elle devait continuer à tenir des exercices sur une base régulière. Il a fait des commentaires sur la nécessité d'avoir de la discipline dans l'exécution de n'importe quel plan, de bien définir les champs de délégation, et de maintenir les communications avec les citoyens.

Toutes les personnes présentes ont été invitées à demeurer sur les lieux après la séance pour prendre des sandwiches et du café.

La séance a été levée à 16 h 35.

DIFFUSION : Monsieur le maire, les membres du conseil, John Callan, Bruce Hoffstrom, Paul Heayn, Mel Fisher, Archie McNeil, Sgt Varga, Sgt-dét. Bolduc, Ed White, John Albanese, Mario Facca (Boîte postale 1326, Sioux Lookout) et Maureen Griffiths.

Annexe J

ANNEXE J

Annexe II

CIRCULAIRE CONSULTATIVE

U.S. Department
of Transportation

Federal Aviation
Administration

Objet :	FORMATION EN GESTION DU POSTE DE PILOTAGE	Date : 12/1/89 Auteur :	No AC : 120-51 Modificatif :
		AFS-210	

1. OBJET. La présente circulaire consultative donne les lignes directrices pour élaborer, mettre en oeuvre et évaluer un programme de formation en gestion du poste de pilotage (CRM). Cette formation est destinée à faire régulièrement partie de toute formation destinée au personnel navigant.

2. DOCUMENTS FAR CONNEXES.

- a. SFAR 58. Programme d'annotation avancé.
- b. Partie 121, Sous-partie N (Formation). 121.400-405, 121.409-421, 121.424, 121.427.
- c. Partie 121, Sous-partie O (Annotations de personnel navigant). 121.432-433, 121.434, 121.440-443.
- d. Partie 135, Sous-partie E (Exigences pour l'équipage de conduite). 135.243-245.
- e. Partie 135, Sous-partie G (Exigences d'essai du personnel navigant). 135.293-295, 135.299-301.
- f. Partie 135, Sous-partie H (Formation). 135.321-331, 135.335-351.

3. OUVRAGES DE RÉFÉRENCE CONNEXES. Pour obtenir des renseignements détaillés sur les recommandations formulées dans la présente circulaire, le lecteur peut consulter les actes d'un atelier NASA/MAC de 1987 sur la formation en gestion du poste de pilotage. Le numéro des actes de la conférence de la National Aeronautics and Space Administration (NASA) est 2455. Des copies peuvent être obtenues contre paiement auprès du National Technical Information Service, U.S. Department of Commerce, 5285 Port Royal Road, Springfield, Virginia 22161, (703) 487-4650.

4. ANTÉCÉDENTS.

a. Des enquêtes visant à déterminer la cause d'accidents ont montré que l'erreur humaine constituait un facteur contributif dans à peu près 70 pour cent de tous les incidents et accidents subis par les transporteurs aériens. La plupart des lignes aériennes, toutefois, offrent de la formation technique qui insiste peu sur l'élément humain. La présente circulaire fournit des lignes directrices aux détenteurs de certificat sous les parties 121 et 135 de FAR visant à améliorer l'efficacité des rapports entre les membres de l'équipage de conduite dans le poste de pilotage en mettant l'accent sur la communication, le travail d'équipe, la répartition des tâches et la prise de décisions.

b. Depuis 1979, de plus en plus d'éléments s'accroissent qui laissent croire qu'entre 60 et 80 pour cent des incidents et accidents subis par les transporteurs aériens ont été causés, au moins en partie, par le fait que l'équipage de conduite n'avait pas utilisé toutes les ressources à sa disposition. Un programme de recherche à long terme de la NASA a démontré que ces types d'incidents présentent de nombreuses caractéristiques communes. Une des observations les plus remarquables de ce programme et d'autres recherches indique que souvent les problèmes auxquels doivent faire face les équipages de conduite ont très peu à voir avec les aspects plus techniques de l'exploitation d'un aéronef dont l'équipage compte plusieurs membres. Ils sont plutôt associés à une déficience au niveau de la prise de décisions en groupe, à des communications inefficaces, à un manque de leadership et à une mauvaise gestion. De plus, la plupart des programmes de formation mettent l'accent presque exclusivement sur les aspects techniques du vol et ne traitent pas de façon efficace des divers types de tactiques et de stratégies de gestion de l'équipage qui sont également essentielles à des opérations aériennes sûres.

c. Ces observations ont récemment mené à un consensus de plus en plus étendu dans l'industrie et au gouvernement sur le fait qu'il fallait mettre plus l'accent en formation sur les facteurs qui influencent la coordination de l'équipage et la gestion des ressources de ce dernier. En bref, la gestion du poste de pilotage (CRM) consiste en l'utilisation efficace de toutes les ressources disponibles (matériels, logiciels et personnes) au profit d'opérations aériennes sûres et efficaces. Les programmes de formation CRM ont été ou sont en train d'être mis au point par plusieurs transporteurs aériens importants, et même si le concept est largement reconnu, les progrès réalisés dans l'industrie à ce jour demeurent insuffisants. En outre, il existe une grande confusion dans l'industrie en ce qui a trait aux éléments clés de la formation CRM et sur la façon de mettre au point un programme de formation CRM.

d. En 1987, un atelier de la NASA sur la formation CRM, comprenant divers segments de la communauté aéronautique, a produit une série de recommandations sur les programmes de formation dans ce domaine. Ces lignes directrices, bien que non obligatoires, sont très utiles pour comprendre les éléments critiques d'un programme de formation CRM.

5. CONCEPTS DE BASE DE LA FORMATION CRM.

a. Généralités. S'il y a sans doute de nombreuses approches et techniques utiles en formation CRM, il semble clair que certaines caractéristiques sont nécessaires. Le programme devrait mettre l'accent sur le fonctionnement des équipages comme étant des équipes homogènes, non simplement comme étant un ensemble de personnes techniquement compétentes, et devrait fournir l'occasion aux membres d'équipage d'utiliser les compétences qui leur permettent d'être de bons équipiers et de bons chefs d'équipe. Il faut alors des exercices qui comprennent tous les membres d'équipage ensemble, chacun jouant le rôle du poste qu'il occupe normalement en vol. Le programme doit aussi aider les membres d'équipage à utiliser leur personnalité et leur leadership de façon à favoriser l'efficacité au sein de l'équipe. Le programme doit en plus aider les membres d'équipage à savoir comment ils se comportent dans des conditions normales routinières, ce qui peut avoir un impact considérable sur la façon dont s'en sort un équipage lorsque la charge de travail est élevée et qu'il est soumis au stress. Dans ces situations critiques, il est très peu probable (et probablement pas souhaitable) qu'un membre d'équipage prenne le temps de réfléchir sur sa formation CRM pour savoir comment agir. Toutefois, les mesures prises en périodes plus calmes

12/1/89

AC 120-51

augmentent sans doute les chances qu'un équipage puisse se sortir de situations stressantes de façon plus compétente.

b. Des études en sciences du comportement insistent fortement sur le fait que tout changement de comportement dans quelque milieu que ce soit ne peut se produire dans une courte période de temps, même si la formation est très bien conçue. Les personnes en formation ont besoin de temps, d'être sensibilisées, de s'exercer et de recevoir une rétroaction et des éléments de renforcement continuels pour tirer profit de ce qui leur restera très longtemps par la suite. Pour être efficace, la formation CRM doit se dérouler en plusieurs phases dans le temps.

c. Par conséquent, les programmes de formation CRM doivent comprendre au moins trois phases distinctes :

(1) Une phase de sensibilisation au cours de laquelle des questions CRM sont définies et discutées.

(2) Une phase d'exercice et de rétroaction au cours de laquelle les personnes en formation prennent de l'expérience grâce aux techniques CRM.

(3) Une phase de renforcement continu au cours de laquelle on traite des principes CRM à plus long terme. Chacune de ces phases est traitée plus en détail à l'alinéa 7 et dans les actes 2455 de la NASA.

d. Résumé. Les concepts de base suivants définissent la CRM :

(1) Il s'agit d'un système complet visant à améliorer le rendement de l'équipage.

(2) Elle est conçue pour tout le personnel navigant.

(3) Elle peut prolonger toute formation du personnel navigant.

(4) Elle se concentre sur les attitudes et les comportements du personnel navigant et sur leur effet sur la sécurité.

(5) Elle offre l'occasion aux individus d'examiner leur propre comportement et de prendre chacun des décisions qui amélioreront le travail d'équipe dans le poste de pilotage.

(6) Elle utilise l'équipage comme unité de formation.

(7) Il s'agit d'un programme de formation qui nécessite la participation active de tous les membres de l'équipage de conduite.

6. PHASES DE LA FORMATION CRM.

a. Objectif global de la CRM. La formation CRM est conçue pour éviter les incidents et les accidents.

b. Phase de sensibilisation.

(1) La phase de sensibilisation de la formation CRM se compose d'exposés en classe et met l'accent sur les relations interpersonnelles et la coordination de l'équipage. Cette partie de la formation fournit aussi une terminologie et un cadre conceptuel communs pour cerner et décrire les problèmes de coordination de l'équipage.

Par 5

(2) Cette phase de formation peut être réalisée au moyen d'une combinaison de méthodes de formation comme des conférences, des échanges en groupe, des exercices de rôle, de l'instruction par ordinateur et des exemples vidéo de bons et de mauvais comportements dans le poste de pilotage.

(3) Un moyen utile d'amorcer la phase de sensibilisation serait de préparer un document traitant des compétences CRM à acquérir.

(i) Communication. (P. ex., les influences culturelles, des barrières comme le grade, l'âge et le poste, l'aplomb, la participation de tous les membres d'équipage, la coordination de l'équipage dans le poste de pilotage et dans la cabine, l'écoute, la rétroaction et les moyens légitimes d'exprimer son désaccord.)

(ii) Sensibilisation à la situation. (P. ex., la réalité par rapport aux perceptions de la réalité, la fixation, le contrôle, l'incapacité.)

(iii) Résolution de problèmes/prise de décisions/jugement. (P. ex., la résolution de conflits, les revues.)

(iv) Gestion de l'équipe. (P. ex., la constitution de l'équipe, l'aptitude à gérer, l'autorité, les barrières, les influences culturelles, les rôles, la gestion de la charge de travail.)

(v) Gestion du stress. (P. ex., l'aptitude au vol, la fatigue, l'incapacité.)

(vi) Revue de l'équipe. (P. ex., l'analyse et la planification avant le vol, la critique, la revue permanente, les conclusions après le vol).

(vii) Relations interpersonnelles. (P. ex., l'écoute, la résolution de conflits et les moyens légitimes d'exprimer son désaccord.)

(4) La sensibilisation favorise la crédibilité et aide à changer les attitudes; par contre, il est important de reconnaître qu'il ne s'agit là que d'une première étape. De nombreux programmes se reposent exclusivement sur cet aspect de la formation, mais la formation en classe peut ne pas modifier fondamentalement les attitudes ou le comportement de l'équipage à long terme.

c. Phase d'exercices et de rétroaction

(1) La phase d'exercices et de rétroaction de la formation CRM offre aux participants la possibilité de s'autocritiquer et d'être critiqués par leurs pairs afin d'améliorer la communication, la prise de décision et le leadership. Cette phase se fait mieux au moyen de simulateurs et de matériel vidéo. La rétroaction par vidéo, par le truchement d'un modérateur, est particulièrement efficace parce qu'elle permet aux participants de se voir eux-mêmes en se mettant dans la peau d'un observateur. Elle favorise l'acceptation de leurs propres faiblesses, ce qui aide à changer les attitudes et le comportement.

(2) Les exercices et la rétroaction par vidéo au cours du débriefage peuvent se faire de la façon suivante :

12/1/89

AC 120-51

(i) Des sessions de formation de vol en ligne (LOFT) ou d'autres scénarios d'opérations réelles ou simulées peuvent inclure la formation CRM. Dans ces cas, les membres d'équipage se trouveraient dans un simulateur et devraient réagir à une série d'incidents qui pourraient ou ne pourraient pas mener à une situation critique. On évaluerait l'expertise LOFTnique, la communication, l'adaptation à la situation et les capacités de coordination (comme partie intégrante de la formation CRM).

(ii) La rétroaction par vidéo au cours du débriefage doit être offerte de façon optimale pour que les membres d'équipage puissent évaluer leurs compétences.

(iii) Dans les cas où l'on ne dispose pas de simulateurs, les membres d'équipage peuvent participer à des exercices complexes de résolution de problèmes en groupe. Grâce à la rétroaction par vidéo au cours du débriefage, il peuvent alors évaluer les mesures positives et négatives de chaque membre d'équipage.

(iv) Les membres d'équipage peuvent aussi participer à des exercices de rôle conçus pour les exercer à développer des stratégies visant à traiter des incidents et à permettre d'analyser les comportements au cours de ces incidents. Encore une fois, la rétroaction par vidéo est recommandée pour évaluation et rétroaction en débriefage des capacités des membres d'équipage dans des domaines comme la prise de décisions, le travail d'équipe et le partage du leadership.

(v) Des mesures de la personnalité et des attitudes peuvent aussi être utilisées pour fournir une rétroaction aux participants, ce qui leur permet d'évaluer leurs points forts et leurs points faibles.

d. Phase de renforcement.

(1) La troisième phase traite du renforcement. Si efficaces que soient les documents distribués en classe, les exercices de relations interpersonnelles, les exercices LOFT et les techniques de rétroaction, une seule exposition à ceux-ci est insuffisante. Les attitudes et les normes qui ont contribué à une coordination inefficace entre les membres d'équipage se trouvent partout et se sont développées pendant toute la vie d'un membre d'équipage. Ainsi, il n'est pas réaliste de s'attendre à ce qu'un court programme de formation puisse rattraper des lacunes qui se sont développées pendant toute une vie. Pour une efficacité maximale, la CRM doit être insérée dans tout le programme de formation. Elle devrait faire l'objet de rappels constants et elle devrait devenir une partie indissociable de la culture de l'organisation. Ce dernier aspect est souvent négligé, mais il est clair qu'une formation CRM efficace nécessite l'appui des plus hauts niveaux de gestion.

(2) La formation CRM devrait faire régulièrement partie de la formation récurrente. La formation CRM récurrente devrait comprendre des documents de mise à niveau ainsi que des exercices et de la rétroaction comme ceux offerts par le LOFT en rétroaction par vidéo, ou un équivalent acceptable employant la rétroaction par vidéo. Il est particulièrement important qu'une partie de ces exercices CRM récurrents se tienne avec l'équipage au complet, chaque membre jouant son rôle normal. Par exemple, les exercices LOFT en formation récurrente conçus pour la formation CRM ne devraient être menés qu'avec un équipage réel.

(3) Il y a une tendance naturelle à croire que la formation CRM ne s'adresse qu'aux "gestionnaires" ou aux commandants de bord. Toutefois, cette croyance passe à côté de la cible de l'objectif premier de la formation CRM, soit de prévenir les incidents et les accidents attribuables à l'équipage. Elle est particulièrement efficace si elle englobe tout l'équipage; voilà pourquoi il faut des exercices qui font participer et apprendre tous les membres d'équipage ensemble. Par le passé, une bonne partie de la formation des équipages de conduite était morcelée par poste d'équipage. Si cette façon de faire convenait à certains types de formation (p. ex. compétences techniques et connaissance des systèmes), elle ne convient pas à la formation CRM.

7. RÔLE DES INSTRUCTEURS CRM ET DES PILOTES VÉRIFICATEURS

a. Généralités.

(1) Le succès de tout programme de formation CRM devrait reposer ultimement sur les compétences du personnel responsable de l'administration de la formation et de l'observation de ses effets. Ainsi, il est essentiel que les instructeurs, les modérateurs et les pilotes vérificateurs participant à la formation CRM soient hautement compétents dans tous les domaines liés au rendement CRM et qu'ils soient des observateurs experts des divers aspects de la coordination de l'équipage. Ces compétences sont différentes de celles qui sont associées à l'instruction de vol classique. L'amélioration de la compétence en instruction et observation CRM nécessite une formation additionnelle spéciale des instructeurs et des pilotes vérificateurs en méthodes de formation CRM, comme les exercices de rôle, l'observation systématique des équipages, la capacité de fournir une rétroaction efficace et l'administration de la LOFT.

(2) En outre, les pilotes vérificateurs de ligne et en simulateur doivent saisir toute occasion de mettre l'accent sur l'importance des compétences et des techniques de coordination de l'équipage. Pour ce faire, il ne s'agit pas seulement de relever les lacunes, mais aussi de relever et de souligner les cas où la coordination de l'équipage est hautement efficace chaque fois que la situation se présente.

8. ÉVALUATION DES PROGRAMMES DE FORMATION CRM

a. Généralités.

(1) La formation CRM est un concept relativement nouveau, encore en pleine évolution. Pour cette raison, il est essentiel que chaque programme soit évalué pour qu'on puisse déterminer s'il atteint les résultats escomptés et s'il améliore la coordination et le rendement de l'équipage. Ainsi, chaque organisation devrait préparer un programme d'évaluation systématique pour connaître les effets de son programme de formation et chercher des moyens de l'améliorer. Ce processus d'évaluation devrait mettre l'accent sur le rendement de l'équipage, mais non sur une analyse individuelle de chaque membre. Les principaux éléments à évaluer sont : la coordination et la communication interpersonnelles, la résolution de problèmes et de conflits, la gestion de la charge de travail et la compétence technique.

(2) L'objet de cette évaluation n'est pas d'évaluer les membres d'équipage individuellement sur des questions liées à la CRM pour savoir s'ils sont aptes à leur travail. À l'heure actuelle, la mesure du comportement lié à la CRM ne permet pas de si subtiles distinctions. Toutefois, l'importance

12/1/89

AC 120-51

de ces aspects doit être soulignée à chaque membre de l'équipage chaque fois que c'est possible, et il se pourrait que des améliorations des techniques d'évaluation permettent d'utiliser les critères de la CRM de façon plus formelle à l'avenir.

9. SAISIE DES DONNÉES D'ÉVALUATION. Aux fins d'une recherche optimale, les données sur les attitudes et le comportement des membres d'équipage devraient être recueillies avant la phase de sensibilisation de la formation CRM et ensuite à diverses occasions après la formation afin qu'on puisse déterminer les effets initiaux et persistants du programme. Dans bien des cas, toutefois, cette évaluation pure ne peut être appliquée, puisque de nombreux membres d'équipage ont déjà reçu une certaine forme de formation CRM. L'objectif serait d'obtenir une image précise de l'état de l'organisation avant l'adoption officielle de ce type de formation et de continuer de contrôler les mêmes éléments une fois celle-ci adoptée.

10. OUTILS D'ÉVALUATION.

a. La saisie des données pourrait comprendre un relevé des attitudes des membres d'équipage en ce qui a trait aux concepts de la CRM ainsi qu'une évaluation de leur impact sur la formation CRM officielle, la LOFT, ou un scénario opérationnel. (Un exemple de relevé auprès de membres d'équipage figure à l'annexe 1.)

b. Des données additionnelles pourraient être recueillies par les pilotes vérificateurs, les observateurs de lignes qualifiés et/ou les instructeurs LOFT formés à l'évaluation formelle de la coordination de l'équipage. Une feuille d'évaluation pourrait être remplie après les périodes LOFT ou d'autres simulations opérationnelles. La feuille d'évaluation devrait renfermer des évaluations de l'utilisation par l'équipage des concepts clé de la CRM traités à l'alinéa 6 ainsi qu'une évaluation générale de la compétence technique globale et de la coordination de l'équipage. Des renseignements additionnels pour chaque équipage devraient faire état d'une description de circonstances particulières (p. ex. situation anormales ou critiques, imposées ou survenues) et des commentaires plus détaillés sur des comportements CRM particulièrement bons ou mauvais. (Un exemple d'une feuille d'évaluation LOFT CRM figure à l'annexe 2.)

11. BASE DE DONNÉES. Les renseignements recueillis des membres d'équipage de ligne, des pilotes vérificateurs, des observateurs de lignes qualifiés et d'autres évaluateurs devraient être conservés dans des bases de données d'ordinateurs. Les données devraient être axées sur le rendement du groupe plutôt que sur celui de l'individu. Les données ne devraient pas permettre d'identifier les membres d'équipage par leur nom, mais devraient comprendre les données personnelles suivantes :

- a. Type d'aéronef.
- b. Poste d'équipage.
- c. Âge approximatif (plage).
- d. Expérience approximative au poste et sur l'aéronef.
- e. Formation officielle en CRM.
- f. Expérience avec LOFT de scénarios opérationnels.

Par 8

7

AC 120-51

12/1/90

(1) L'instructeur ou le pilote vérificateur devrait être identifié sur les relevés et les évaluations des membres d'équipage. Des renseignements fournis par les participants à la formation et des caractéristiques des évaluations données par les pilotes vérificateurs ou d'autres évaluateurs peuvent être utilisés comme mesure de la qualité de l'instruction et de l'évaluation.

(2) Il convient de souligner que la saisie des données d'évaluation sert à :

- (i) mesurer l'état opérationnel de l'organisation.
- (ii) déterminer les secteurs nécessitant une formation supplémentaire.
- (iii) trouver quels aspects de la formation sont les plus profitables.
- (iv) assurer que chaque personne participant à la formation et à l'évaluation reçoivent une bonne préparation et respectent les mêmes normes.

Le Directeur du service des normes de vol,

Daniel C. Beaudette

Annexe K

Ministre des Transports



Minister of Transport

le 6 juin 1991

L'honorable Juge Virgil P. Moshansky
Commissaire
Commission d'enquête sur l'écrasement
d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario)
Boîte postale 687, Succursale Adelaïde
Toronto (Ontario)
M5C 2J8

Monsieur,

**OBJET: RECOMMANDATIONS SUR LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE
COMMISSION D'ENQUÊTE DRYDEN, DEUXIÈME RAPPORT
PROVISOIRE**

Je réponds par la présente aux recommandations formulées dans la cinquième partie du deuxième rapport provisoire de la Commission, qui a été déposé à la Chambre des communes le 11 décembre 1990.

Ces recommandations provisoires, qui découlent de l'enquête que mène la Commission sur les circonstances de l'écrasement d'un avion F-28 d'Air Ontario, à Dryden (Ontario) le 10 mars 1989, avaient été présentées dans l'intérêt de la sécurité aéronautique.

Mon personnel ainsi que moi-même avons analysé ces recommandations, et je suis heureux de vous faire parvenir la réponse ci-jointe qui rend officielle la première position du ministère lors de l'autorisation de la publication du rapport.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments respectueux.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Jean Corbeil'.

Jean Corbeil

p.j.

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA
AUX RECOMMANDATIONS PROVISOIRES
DU DEUXIÈME RAPPORT PROVISOIRE
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DE DRYDEN

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 1 - DÉGIVRAGE ET ANTIGIVRAGE AUX EXTRÉMITÉS DE PISTE :

"Transports Canada devrait, en priorité et en collaboration avec les principaux transporteurs aériens canadiens, ériger à la fin des pistes des installations provisoires de dégivrage et d'antigivrage à l'Aéroport international Pearson. Il faudrait prévoir la mise en place des premières installations de façon provisoire dès que possible au cours de la saison glaciale 1990-1991. Les installations permanentes qui seront érigées ultérieurement devront être conçues et construites en fonction des préoccupations touchant la sécurité et l'environnement."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Transports Canada reconnaît que des installations réservées exclusivement au dégivrage s'avèrent nécessaires. Il était possible de construire de telles installations pour la saison hivernale 1990-1991, car il était trop tard pour lancer et mener à terme un projet de construction de cette envergure. En outre, il faudrait s'entendre avec tous les transporteurs sur des procédures normalisées de dégivrage et sur l'équipement supplémentaire requis dans ce cas. Il existe un accord général à long terme entre Transports Canada et les transporteurs aériens sur la mise en place d'installations exclusives de dégivrage à l'Aéroport international Lester B. Pearson (LBPIA). NORR Airport Planning Associates a terminé une étude de faisabilité en février 1991. L'étude a recommandé, comme étant appropriés, deux des trois emplacements proposés pour le dégivrage. On a fait parvenir une recommandation pour un plan de développement au LBPIA Airline Consultative Committee (ACC) aux fins de révision. Le gestionnaire de projet élaborera une recommandation d'ici la fin de mai 1991. L'étude est consacrée à LBPIA, mais pourrait fournir des directives de portée nationale.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 2 - PROCÉDURES D'ATTENTE AU POSTE DE STATIONNEMENT :

"Transports Canada devrait examiner et, si possible, mettre en oeuvre des procédures aux postes de circulation du contrôle du trafic aérien, à l'Aéroport international Pearson, en vue de la réduction des retards de décollages dans des conditions de précipitations verglaçantes."

(Note du traducteur: La traduction de la recommandation no 2 est erronée. Il faudrait lire de préférence... des procédures de contrôle de la circulation aérienne à l'Aéroport international Pearson, visant à retenir les aéronefs à leur poste de stationnement en vue de réduire les retards au

-2-

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Transports Canada, en collaboration avec l'industrie aéronautique, a mis en oeuvre des procédures d'attente aux postes de stationnement à LBPIA pendant les périodes de précipitation verglaçante. En outre, le Ministère, a envoyé, le 3 janvier 1991, une circulaire consultative aux transporteurs aériens pour les informer des procédures en cours à LBPIA en vue d'éliminer l'encombrement des aéronefs sur les pistes lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 3 - AGRANDISSEMENT DE L'AIRE DE TRAFIC :

"Outre les études de faisabilité déjà amorcées à l'égard de la construction de deux nouvelles pistes et des voies de circulation connexes à l'Aéroport international Pearson, Transports Canada devrait examiner et, si possible agrandir les aires de trafic actuelles de l'aéroport afin de réduire la congestion et les retards de décollages qui en découlent. La mise en oeuvre de cette recommandation devrait être hautement prioritaire."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

On a entrepris l'étude de cette question. Le cabinet de consultants, Aviation Planning Services de Montréal a terminé son analyse et discute des détails avec le personnel de l'aéroport.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 4 - UTILISATION DE FLUIDES ANTIGIVRAGE DE TYPE II :

"Transports Canada devrait fortement inciter et aider les transporteurs aériens canadiens à utiliser des fluides d'antigivrage de type II répondant aux normes de l'ACENA sur les aéronefs à turboréacteur et, le cas échéant, à turbopropulseur."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Le ministre des Transports a écrit à tous les transporteurs aériens canadiens pour les inciter fortement et les encourager à utiliser les fluides de type II.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 5 - BALISAGE DE L'AIRE DE TRAFIC :

"Afin d'assurer la sécurité des employés et de faciliter l'inspection convenable des surfaces des aéronefs après les opérations de dégivrage et d'antigivrage, Transports Canada devrait faire en sorte que l'éclairage extérieur soit adéquat et suffisant dans tous les postes de stationnement et les aires de trafic où s'effectuent pareilles opérations, à l'Aéroport international Pearson et aux autres aéroports principaux du Canada."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Nous avons vérifié à plusieurs reprises les niveaux d'éclairage de parties de l'aire de trafic où s'effectue le dégivrage des aéronefs, et nous les avons trouvés conformes aux normes d'éclairage des aires de stationnement de Transports Canada et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Nonobstant ce qui précède, nous avons pris des mesures pour améliorer les niveaux d'éclairage. En avril 1991, débiteront des travaux de construction dans le cadre d'un programme destiné à améliorer l'éclairage à l'aérogare 1. Il est prévu que les travaux prendront fin au cours de l'automne 1991. Deux ensembles de feux à vapeur de sodium à haute pression seront installés à l'aérogare 2 à des fins d'essai et d'évaluation.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 6 - RESPECT DU CONCEPT D'AÉRONEFS PROPRES :

"Transports Canada devrait fournir, en priorité et là où la situation l'exige, les ressources nécessaires à l'application des règlements concernant les avions propres, y compris les vérifications intermittentes aux fins de piste, des surfaces des aéronefs dans des conditions hivernales difficiles."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Les agents de réglementation de Transports Canada ont été chargés de surveiller et d'appliquer les règlements pendant les conditions météorologiques défavorables, cet hiver, à LBPIA et à d'autres aéroports canadiens. Les inspecteurs ont reçu des lignes directrices en matière de surveillance pour les aider à appliquer les règlements. Ces lignes directrices prescrivent des vérifications intermittentes à des endroits appropriés aux aéroports.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 7 - PRESTATION DES SERVICES DE DÉGIVRAGE ET D'ANTIGIVRAGE :

"Transports Canada devrait encourager vivement les transporteurs aériens canadiens à mettre sur pied un service commun de dégivrage et d'antigivrage qui serait offert à tous les transporteurs aériens à l'Aéroport international Pearson et dans les autres aéroports principaux du Canada et qui aurait à sa disposition de l'équipement servant à appliquer à la fois les fluides de type I et ceux de type II, en cas de besoin."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Le ministre des Transports a écrit à tous les transporteurs aériens canadiens pour promouvoir et appuyer fortement cette recommandation.

-4-

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 8 - FORMATION EN MATIÈRE D'APPLICATION DES PROCÉDURES DE DÉGIVRAGE ET D'ANTIGIVRAGE :

"Transports Canada devrait exiger que les transporteurs aériens canadiens mettent au point des méthodes de dégivrage et d'antigivrage au sol des aéronefs et des normes de formation du personnel navigant technique et du personnel au sol. La mise en oeuvre de ces normes et méthodes devrait faire partie des exigences auxquelles les transporteurs aériens sont tenus de satisfaire pour l'obtention de leur permis d'exploitation."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

En novembre 1990, Transports Canada a conçu un programme de formation qui a été distribué à tous les transporteurs aériens. Ce programme, qui contient des procédures et des normes de dégivrage et d'antigivrage au sol des aéronefs, a été distribué afin qu'il soit mis en oeuvre sans tarder, tel que l'exige le règlement. L'exploitant, pour recevoir son permis d'exploitation, doit préciser dans son manuel d'exploitation toute la formation qui doit être dispensée, y compris la formation à l'utilisation du nouveau matériel de dégivrage et d'antigivrage.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 9 - INSPECTEUR DE TRANSPORTS CANADA AUX PRINCIPAUX AÉROPORTS CANADIENS :

"Le Groupe de gestion des aéroports de Transports Canada devrait intégrer au personnel de chacun des principaux aéroports canadiens des personnes qui ont des connaissances et une expérience substantielle des opérations aériennes. Ces personnes devraient faire état de toute question touchant la sécurité et des opérations directement au directeur de l'aéroport. En outre, il est recommandé que soit mis en place un système de rapports obligatoires pour que les questions reliées à la sécurité aéronautique soient portées à l'attention immédiate des cadres supérieurs compétents et qu'elles soient traitées dans des délais déterminés."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Transports Canada a doté un tel poste à l'Aéroport Lester B. Pearson et à celui de Vancouver. Le Ministère étudiera s'il y a lieu de faire la même chose aux autres principaux aéroports du pays, et déterminera la voie hiérarchique à suivre pour communiquer les rapports afin d'être sûr que les questions liées à la sécurité seront portées rapidement à l'attention des cadres supérieurs compétents.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 10 - DURÉES D'EFFICACITÉ ET RETARDS AU DÉPART :

"Transports Canada devrait examiner en priorité les aéroports canadiens afin de déterminer si l'incompatibilité entre les retards des décollages et les délais d'efficacité des méthodes de dégivrage et d'antigivrage que l'on a cernée à l'Aéroport international Pearson de Toronto existe à d'autres

endroits. Si on retrouve la même incompatibilité, Transports Canada devrait voir à ce que des mesures correctrices opportunes soient prises."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Certes, Transports Canada assure la surveillance des aéroports pendant les conditions météorologiques défavorables; toutefois, les problèmes de congestion, s'ils se présentent ailleurs qu'à LBPIA, seront notés et des mesures correctives appropriées seront prises. Les directeurs d'aéroport de Transports Canada ont reçu également pour instruction de travailler avec les transporteurs aériens en vue d'accélérer les opérations pendant les mauvaises conditions météorologiques et de signaler tout autre problème qui touche à la sécurité.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 11 - RÉCUPÉRATION DE FLUIDES DE DÉGIVRAGE ET D'ANTIGIVRAGE :

"Transports Canada ou les transporteurs aériens, ou les deux, devraient assurer, par souci de la sécurité des employés des aires de trafic et de l'environnement, le maintien de matériel convenable et devraient élaborer des procédures appropriées pour le nettoyage et la destruction des fluides de dégivrage et d'antigivrage dans les aires utilisées par les transporteurs aériens."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

On a fait l'acquisition de matériel de récupération du glycol pour LBPIA en priorité. Ce matériel a réduit le problème environnemental du glycol dans toute la mesure possible pour la saison hivernale 1990-1991. À long terme, les installations spécialisées de dégivrage seront équipées d'un système de récupération du glycol. Il faut noter que le nouvel aérogare 3 à LBPIA possède une installation souterraine de récupération du glycol.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 12 - CANADA - TECHNOLOGIE DE DÉGIVRAGE ET D'ANTIGIVRAGE :

"Transports Canada devrait prendre part de façon active aux travaux actuellement en cours au sein de l'aviation internationale en vue de l'avancement des techniques de dégivrage et d'antigivrage au sol des aéronefs. Cela devrait comprendre une participation à l'élaboration de normes internationales, à la rédaction de guides à l'intention du personnel des installations de dégivrage éloignées et en fin de piste, de même que la mise au point de méthodes plus fiables d'estimation des délais d'efficacité du dégivrage et de l'antigivrage."

-6-

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Le Centre de développement des transports de Transports Canada participe activement depuis bon nombre d'années à la recherche et à la mise au point de technologies ultramodernes d'antigivrage et de dégivrage d'aéronefs, et ce en collaboration avec d'autres organismes gouvernementaux, notamment le ministère de la Défense nationale et le Conseil national de la recherche, ainsi qu'avec la "Federal Aviation Administration" des États-Unis et l'industrie européenne et nord-américaine de l'aviation. La recherche actuelle est surtout axée sur l'utilisation de fluides antigivrage ainsi que sur leur durée d'efficacité, et également sur la conception de détecteurs capables de détecter la glace sur les ailes et d'autres surfaces critiques. Transports Canada reconnaît l'importance de cette question sur le plan international et a demandé à ce qu'un groupe de travail, auquel il prendrait part, soit établi à l'OACI. Ce groupe aurait pour objectif de regrouper les données de recherche sur les fluides et les techniques de dégivrage et d'antigivrage, et d'établir une norme internationale relative aux procédures d'exploitation.

RECOMMANDATION PROVISOIRE NO 13 - TABLEAUX D'EFFICACITÉ DES FLUIDES :

"Transports Canada devrait encourager vivement les transporteurs aériens canadiens à fournir à leur personnel navigant technique des tableaux des délais d'efficacité des applications de dégivrage et d'antigivrage fondées sur les renseignements technologiques les plus récents. Ces tableaux devraient servir de lignes directrices."

RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA :

Le ministre des Transports a écrit à tous les transporteurs aériens canadiens pour les encourager à utiliser les tableaux de durée d'efficacité à titre d'indication pour leurs équipages de conduite.

- 7 -

Amendement #8 - le 3 mai 1991

Inclus les commentaires de :

AAX
AAR
AKPT

Annexe L

Lettre d'avis concernant la Loi sur les enquêtes 1599

Annexe L

(Traduction)

CONFIDENTIEL

Monsieur, (Madame)

OBJET : LOI SUR LES ENQUÊTES, L.R.C. (1985), ch. I-13,
ARTICLE 13

Partie concernée - *****

La Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario) a été constituée le 29 mars 1989 par le décret du conseil C.P. 1989-532. Elle a été chargée d'examiner les causes de l'écrasement de l'avion Fokker F-28 du vol 1363 d'Air Ontario, à Dryden (Ontario) le 10 mars 1989, de même que les facteurs qui y ont contribué. Le commissaire Moshansky a également été chargé de faire les recommandations qu'il jugeait nécessaires dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Pendant les audiences de la Commission, tous les participants ont eu l'occasion de contre-interroger tous les témoins, par l'intermédiaire de leur avocat ou de leur représentant, de soumettre des mémoires à la Commission et, s'ils le désiraient, de recommander au commissaire de faire entendre d'autres témoins, en plus de ceux que la Commission avait déjà entendus. De plus, tous les participants, par l'intermédiaire de leur avocat ou de leur représentant, ont reçu un résumé des témoignages et des copies de tous les documents pertinents avant que tout témoin soit appelé à témoigner. Ces documents ont ensuite été déposés comme pièces aux dossiers de la Commission. De plus, à la fin des audiences publiques de la Commission, tous les participants ont eu la possibilité de faire des représentations au commissaire, s'ils le jugeaient nécessaire.

- 2 -

Selon l'Article 13 de la *Loi sur les enquêtes* :

La rédaction d'un rapport défavorable ne saurait intervenir sans qu'auparavant la personne incriminée ait été informée par un préavis suffisant de la faute qui lui est imputée et qu'elle ait eu la possibilité de se faire entendre en personne ou par le ministre d'un d'avocat.

Soyez avisé(e) par la présente que le commissaire entendra et examinera toute représentation que vous-même ou votre avocat aimeriez faire par rapport à toute constatation défavorable vous concernant directement. Même si la *Loi sur les enquêtes* parle de «faute», dans un but d'équité, le commissaire Moshansky a voulu que toutes les personnes contre lesquelles il pourrait faire des constatations défavorables soient avisées. Le commissaire m'a informé qu'il ne considère par les constatations énumérées ci-dessous comme des «fautes», aux termes de l'Article 13 de la *Loi sur les enquêtes*.

INSÉRER LES CONSTATATIONS DÉFAVORABLES

Veillez considérer la présente comme un avis formel aux termes de l'Article 13 de la *Loi sur les enquêtes* et aviser la Commission par écrit au plus tard le vendredi 20 septembre 1991, si vous désirez :

1. être entendu en personne ou par l'intermédiaire de votre avocat;
2. faire des représentations écrites;
3. ne pas être entendu par la Commission.

SI VOUS NE RÉPONDEZ PAS AU PLUS TARD LE 20 SEPTEMBRE 1991, NOUS CONSIDÉRERONS QUE VOUS AVEZ RENONCÉ À VOTRE DROIT DE VOUS FAIRE ENTENDRE, CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 13 DE LA *LOI SUR LES ENQUÊTES*.

Veillez noter que toute représentation faite conformément à cette procédure sera attentivement examinée par le commissaire dans la préparation de son rapport final. La Commission doit recevoir les représentations écrites au plus tard le vendredi 27 septembre 1991.

- 3 -

Si vous choisissez de faire des représentations en personne ou par l'intermédiaire d'un avocat, la Commission tiendra des audiences individuelles à huis clos au 595, rue Bay, 14^e étage, Toronto (Ontario). Dans ce cas, une date sera fixée pour l'audience après réception de votre réponse au présent avis, et vous serez avisé par écrit de la date fixée.

Afin de prévenir la divulgation des constatations que pourrait faire la Commission avant la parution du rapport final, le commissaire exige que cette correspondance demeure strictement confidentielle.

Si vous avez des questions au sujet de cette lettre, n'hésitez pas à communiquer avec moi. Je vous prie d'agréer, Monsieur (Madame), l'expression de mes sentiments distingués.

Le conseiller juridique de la Commission

F.R. von Veh, c.r.

FVV/sct

Annexe M

Décisions

1 Décisions concernant les demandes de participation présentées au nom des victimes, des survivants et de leurs familles (26 mai 1989)

LE COMMISSAIRE: Je tiens d'abord à souhaiter la bienvenue à chacune des personnes présentes ce matin. La Commission est appelée à se prononcer sur la question du droit de participation, laquelle revêt la plus haute importance aux fins du déroulement méthodique d'une commission d'enquête. Le décret du conseil du 29 mars 1989, dont le texte fait partie des pièces déposées, confie à la Commission le mandat de tenir une enquête, en application de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*, sur les causes de l'écrasement d'un avion F-28 d'Air Ontario, à Dryden (Ontario), le 10 mars 1989, ainsi que sur les facteurs qui y ont contribué, et de présenter un rapport qui renferme, notamment, les recommandations jugées opportunes dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Afin que la Commission puisse s'acquitter de ses fonctions d'enquête et de recommandation, la participation des parties intéressées est des plus souhaitables. Cependant, afin d'assurer le déroulement efficace, convenable et équitable de l'enquête, une limite doit nécessairement être établie quant au droit de participation à celle-ci.

Des motifs juridiques et pratiques rendent nécessaire l'établissement de restrictions quant à l'octroi du statut de participant de sorte que l'enquête puisse se dérouler de manière équitable, méthodique, convenable et efficace.

Je compte faire en sorte que l'équité procédurale constitue un principe fondamental pendant le déroulement de l'enquête. À cette fin, j'ai ordonné, précédemment, que soit accordée à certaines parties intéressées la qualité de participants à part entière au sein des diverses équipes d'enquête mandatées dans la présente affaire. C'est la première fois que des parties intéressées se voient accorder un tel statut à l'occasion d'une enquête sur un accident d'aéronef au Canada. Jusqu'à ce jour, les parties intéressées devaient se contenter du statut d'observateur au sein des équipes d'enquête. Toutes les personnes en cause estiment que les parties intéressées peuvent grandement contribuer au déroulement de l'enquête en détachant auprès des équipes d'enquête des experts dans les divers domaines en cause.

Compte tenu du pouvoir que me confère la loi à titre de commissaire et du mandat qui m'est confié, et eu égard à l'évolution du droit applicable aux commissions d'enquête, j'en viens à la conclusion qu'il est

opportun de prévoir trois catégories de participants, à savoir le participant à part entière, le participant spécial et l'observateur. Dans les salles d'audience de la Commission, tous les participants auront droit à un espace de travail aux tables qui sont réservées aux avocats.

J'examinerai tout d'abord la catégorie des participants à part entière.

La personne qui se voit accorder le statut de participant à part entière a le droit d'être représentée par avocat. Son avocat peut contre-interroger les témoins de la Commission, présenter des observations par écrit à celle-ci et, au besoin, recommander au commissaire l'assignation de certains témoins. Au cours de toute commission d'enquête, les déclarations qui sont faites aux audiences publiques peuvent avoir des effets contraires sur certaines personnes. J'estime que toute personne visée par un témoignage défavorable entendu aux audiences publiques de la Commission doit avoir pleinement l'occasion de faire valoir son point de vue.

J'examinerai maintenant la catégorie des participants spéciaux.

Cette catégorie de participants englobe les survivants de l'écrasement et la succession des victimes. Même si ces personnes ont droit à toute notre sympathie et que le témoignage des survivants est sans aucun doute important aux fins de déterminer les causes de l'accident, la Commission croit que la participation personnelle de ces personnes à titre de participants à part entière ne contribuerait pas de manière substantielle à l'enquête sur les causes de l'écrasement et les facteurs qui y ont contribué.

Étant donné le nombre considérable de personnes se trouvant dans une situation similaire à cet égard, la Commission est d'avis que leur participation personnelle aux audiences publiques serait source de complications et, en fin de compte, d'inefficacité. Je reconnais cependant leur profond intérêt quant aux conclusions de l'enquête et, compte tenu des difficultés d'ordre pratique qui sont inhérentes à leur participation individuelle, je suis disposé, ce matin, à entendre des observations relativement à l'octroi du statut de participant spécial à un avocat chargé de représenter les intérêts collectifs des survivants de l'écrasement et de la succession des personnes qui y ont trouvé la mort. J'entends permettre à cet avocat de contre-interroger les témoins de la Commission et de présenter des observations écrites à celle-ci.

La troisième catégorie de personnes admises à participer à l'enquête est celle des observateurs. Les représentants individuels des survivants et des successions, s'ils le demandent, et les autres personnes qui établissent qu'elles ont un intérêt spécial à l'égard de l'enquête, se verront accorder le statut d'observateurs dans le cadre des travaux de la Commission.

L'observateur peut présenter des observations par écrit à la Commission et formuler à l'intention de l'avocat de la Commission des recom-

mandations écrites concernant l'assignation des témoins dans lesquelles il peut notamment faire état de questions qui méritent, selon lui, d'être posées à un témoin donné, ou préciser le nom de personnes qui, selon lui, devraient témoigner devant la Commission. La forme et la teneur de la suite à donner à ces recommandations relèvent cependant du seul pouvoir discrétionnaire de l'avocat de la Commission.

Les participants recevront sous peu, par la poste, une lettre les informant des règles de procédure. D'autres règles applicables à des cas particuliers pourront également être énoncées à la première audience officielle de la Commission devant avoir lieu à Toronto, le 16 juin 1989.

Nous procéderons maintenant à l'audition des personnes qui revendiquent le statut de participant.

(Transcription, vol. 1, p. 7-12)

LE COMMISSAIRE: À partir des observations qui m'ont été présentées, je juge opportun, dans les circonstances, de faire droit à la demande et d'accorder le statut de participant spécial à un avocat chargé de représenter les intérêts collectifs du groupe en cause. Les fonctions de cet avocat peuvent cependant être remplies par deux avocats ou plus, selon l'entente que concluront les parties.

(Transcription, vol. 1, p. 19-20)

2 Décision concernant les demandes relatives aux frais de justice – survivants et familles des victimes – S.C.F.P., division du transport aérien (11 septembre 1989)

LE COMMISSAIRE: Aux audiences de la Commission tenues à Toronto (Ontario), le 26 mai 1989, relativement au statut de participant, M^{es} Alexander Zaitzeff et W. Danial Newton ont comparu devant moi, au nom de plusieurs des victimes, des successions des victimes ou des survivants de l'écrasement du vol 1363 d'Air Ontario, à Dryden (Ontario), le 10 mars 1989.

M^{es} Zaitzeff et Newton ont également comparu à titre de représentants d'un groupe de conseillers juridiques agissant pour le compte de la majorité des autres survivants de l'écrasement et successions des victimes, avec l'accord de ces conseillers juridiques. Ils ont demandé que soit reconnu aux personnes qu'ils représentent et qui sont désignées ci-après comme le «groupe requérant», le droit de participer aux audiences de la Commission et de contre-interroger les témoins.

Compte tenu des faits et des arguments invoqués par les avocats, je juge opportun d'exercer mon pouvoir discrétionnaire en accordant le statut de participant spécial à un seul représentant des intérêts collectifs des survivants et des successions des victimes de l'écrasement, malgré l'absence de tout précédent à cet égard.

Les avocats agissant au nom du groupe requérant m'ont ensuite demandé d'octroyer à ce dernier une aide financière pour les frais de justice. Ils ont fait valoir que, sans cette aide financière, les requérants seraient incapables de prendre part activement aux audiences de la Commission. J'ai réservé ma décision concernant cette demande jusqu'à ce que les avocats du groupe requérant m'aient présenté des arguments écrits à l'appui de leur demande, ce qu'ils ont fait par la suite.

Par ailleurs, la Commission a reçu, au cours du mois de juillet 1989, quelque vingt-cinq lettres qui provenaient de divers avocats représentant la majorité des survivants et des victimes en cause, à l'appui des arguments soulevés dans la demande d'aide financière formulée par M^{es} Zaitzeff et Newton.

M^e Leanne Chahley, avocate du Syndicat canadien de la fonction publique, division du transport aérien, organisme qui s'est vu accorder le statut de participant à part entière aux audiences de la Commission portant sur la question du droit de participation, a alors présenté une autre demande d'aide financière pour les frais de justice. Le 10 juillet 1989, à ma demande, M^e Chahley a présenté à la Commission des observations écrites à l'appui de sa demande. Elle y fait valoir que l'organisme qu'elle représente regroupe plus de 8 400 agents de bord et préposés au service à la clientèle et qu'il a maintes fois participé à des enquêtes concernant le transport aérien... ayant précédemment comparu à plusieurs audiences au Canada et aux États-Unis.

Or, il ne ressort pas des documents déposés que la participation à ces audiences a été financée grâce à des fonds publics.

Même si le Syndicat canadien de la fonction publique, division du transport aérien ne dispose pas, comme le mentionne M^e Chahley dans sa lettre, de fonds expressément affectés à ce genre de procédures, je ne suis pas du tout convaincu, à partir des documents dont je dispose, qu'un organisme de cette importance n'est pas en mesure de prendre des arrangements financiers lui permettant d'être représenté par avocat devant la Commission, s'il le juge opportun. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que l'organisme participe à une enquête. Quoi qu'il en soit, je ne suis pas convaincu qu'il soit dans l'intérêt public, en l'espèce, de recommander l'octroi d'une aide financière aux institutions ou aux organismes qui ont demandé le statut de participant. La demande est donc rejetée.

Dans la présente affaire, le gouvernement du Canada a jugé opportun de prévoir, dans le mandat confié à la Commission d'enquête mise sur pied en application de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*, l'obligation du commissaire de recommander au gouverneur en conseil, le cas échéant, les groupes ou les personnes susceptibles de comparaître devant la Commission qui devraient bénéficier d'une aide financière pour les frais de justice qu'ils engagent aux fins de comparaître devant la Commission.

Le commissaire doit également préciser le montant de l'aide dont l'octroi sert, à son avis, l'intérêt public.

Voici le libellé de l'alinéa e) du procès-verbal de la réunion du comité du Conseil privé tenue le 29 mars 1989 et dont est issue la Commission :

- e) le commissaire reçoit pour instruction de recommander au gouverneur en conseil, le cas échéant, les groupes et les personnes susceptibles de comparaître devant lui qui devraient, à son avis, dans l'intérêt public, recevoir une aide pour les frais de justice qu'ils peuvent engager à l'occasion de ces comparutions, ainsi que le montant de cette aide;

Il appert de l'alinéa e) du procès-verbal susmentionné que le commissaire est autorisé non pas à accorder une aide financière pour les frais de justice, mais plutôt à recommander l'octroi d'une aide financière pour les frais de justice d'un participant lorsque, selon lui, un tel octroi serait dans l'intérêt public.

À l'occasion des audiences relatives au statut de participant, j'ai manifesté l'intention de m'en remettre, pour la tenue de l'enquête, au principe de l'équité procédurale. Il s'agit d'un principe souple en soi et dont la portée varie selon la nature de l'enquête et l'incidence de celle-ci sur les personnes en cause. En ce qui concerne la demande dont je suis actuellement saisi, je juge à propos d'exercer mon pouvoir discrétionnaire en tenant compte du principe de l'équité procédurale et, également, de l'intérêt public comme tel.

Dans leur argumentation écrite, les avocats du groupe requérant ont invoqué certains critères appliqués dans l'Enquête sur le pipeline de la vallée du MacKenzie relativement à la question de l'octroi d'une aide financière aux participants; certains des principes directeurs que renferme le document intitulé *A Handbook of the conduct of Public Inquiries in Canada*, publié en 1985 par R.J. Anthony et A.R. Lucas, ont été établis à partir de ces critères.

Ces principes directeurs, qui m'apparaissent utiles aux fins de l'examen de la demande formulée par le groupe requérant, sont les suivants :

- a) L'existence d'un intérêt clairement vérifiable, digne d'être représenté à l'enquête, doit être établie;
- b) On doit prouver que la représentation appropriée de cet intérêt en particulier constitue un apport à la fois indispensable et important à l'enquête;
- c) Le participant qui demande une aide financière doit établir l'existence d'une préoccupation et d'un engagement de longue date concernant l'intérêt qu'il entend représenter;
- d) Le participant qui demande une aide financière doit établir qu'il ne dispose pas des ressources financières requises pour repré-

senter adéquatement cet intérêt et qu'il a besoin de fonds pour le faire;

- e) Le participant qui demande une aide financière doit formuler une proposition claire quant à l'affectation projetée des fonds et doit être suffisamment bien organisé pour pouvoir rendre compte de l'utilisation de ceux-ci.

Compte tenu des documents qui me sont présentés, j'estime que le groupe requérant satisfait aux critères énumérés aux alinéas a) à d).

En ce qui a trait à l'alinéa e), l'avocat du groupe requérant a proposé que les fonds demandés soient affectés de la manière suivante. Les fonds mis à la disposition du groupe seraient affectés aux honoraires de l'avocat et à la rémunération d'un nombre approprié et restreint d'employés de soutien, aux fins de la participation aux audiences.

L'avocat serait tenu de présenter à la Commission pour examen et de la façon normale, des comptes détaillés pour les services rendus. Des sommes devraient également être affectées à la diffusion de l'information, à la correspondance, au tirage de copies à partir des éléments de preuve, aux transcriptions et aux diverses dépenses qu'entraîne nécessairement une affaire de ce genre.

Bien que je ne sois pas tenu, dans l'exercice de mon pouvoir discrétionnaire, de respecter les décisions rendues par d'autres commissions d'enquête, j'estime néanmoins utile d'examiner les décisions rendues dans le cadre d'enquêtes précédentes relativement à l'octroi d'une aide financière. Plusieurs de ces décisions sont d'ailleurs mentionnées dans les observations écrites présentées à la Commission par M^e Zaitzeff.

L'examen de décisions rendues à l'occasion d'enquêtes précédentes révèle qu'une aide financière est presque toujours accordée aux personnes qui sont susceptibles d'être personnellement visées par un témoignage défavorable devant la Commission et qui n'ont pas les moyens de retenir les services d'un avocat pour les représenter.

Dans l'affaire de la commission royale concernant les poursuites engagées contre Donald Marshall Jr., outre la recommandation à l'effet d'accorder une aide financière aux personnes ayant participé à l'arrestation et à la poursuite de Donald Marshall afin qu'elles puissent retenir les services d'un avocat pour les représenter, la commission a également recommandé l'octroi d'une aide financière aux personnes suivantes :

- a) le parent souhaitant préserver la réputation de son fils, la victime du meurtre, à laquelle portait atteinte un témoignage entendu par la Commission ;
- b) deux groupes de défense de l'intérêt public, le *Black United Front* et l'union des Indiens de la Nouvelle-Écosse, lesquels soutenaient que la discrimination et le racisme exerçaient une

influence sur l'administration de la justice en Nouvelle-Écosse et pouvaient avoir contribué à la condamnation de Marshall.

Dans sa décision, la Commission a déclaré ce qui suit :

La Commission estime que la défense de l'intérêt public exige, dans certains cas, que les groupes minoritaires intéressés qui sont dotés d'une structure puissent adéquatement faire valoir leur point de vue. Il s'agit, en l'occurrence, d'un tel cas.

Bien qu'on ne puisse établir aucune comparaison entre les requérants actuels et les personnes faisant l'objet de témoignages défavorables à l'enquête Marshall, on peut prétendre qu'il existe une certaine similitude entre les personnes visées aux alinéas a) et d) qui précèdent et les requérants actuels.

Toutefois, la situation du groupe requérant est très comparable à celle du groupe de parents auquel on a accordé le statut de participant aux fins de la commission royale d'enquête concernant certains décès survenus au centre hospitalier *Hospital for Sick Children* et des questions connexes. M. le juge Grange, qui présidait cette commission, a fait la déclaration suivante relativement à la question de l'aide financière aux participants :

Je voudrais dire quelques mots concernant l'octroi d'une aide financière. Certaines des personnes représentées sont parfaitement en mesure d'assumer leurs frais de justice et nous n'avons aucun souci à nous faire pour elles. Par contre, d'autres personnes ont un intérêt légitime à défendre, mais n'ont pas les moyens de le faire et, dans les cas appropriés, je compte recommander au gouvernement provincial l'octroi d'une aide financière à ces personnes pour leurs frais de justice.

Le juge en chef Parker, qui a dirigé la Commission d'enquête sur les faits reliés à des allégations de conflit d'intérêts concernant l'honorable Sinclair M. Stevens, a souscrit à la décision du juge Grange concernant la prise en charge des frais de justice engagés par les parents des enfants décédés, lorsqu'il s'est prononcé à son tour sur la question de l'aide financière aux parties :

D'autres, enfin, ont droit d'intervenir parce qu'ils s'intéressent à nos travaux, mais ils ne représentent pas des parties intéressées ou susceptibles d'être visées.

Les deux avocats qui ont demandé une aide financière font partie de cette dernière catégorie. Ils n'agissent pas pour le compte de personnes sur lesquelles l'issue de l'enquête pourrait avoir une incidence directe comme c'est le cas de M. Stevens. Il est vrai que,

occasionnellement, on a aidé financièrement des parties. Dans certains cas, l'aide financière peut être justifiée. C'est manifestement le cas, selon moi, des personnes dont les frais ont été pris en charge à l'occasion de l'enquête relative au centre hospitalier *Hospital for Sick Children*.

Je suis d'avis que la situation du groupe requérant, en l'espèce, est identique à celle des parents dans l'affaire des décès d'enfants sur laquelle enquêtait le juge Grange. Il ne fait aucun doute que les survivants de l'écrasement de l'avion d'Air Ontario et les représentants personnels des victimes de cet écrasement ont un intérêt à la fois direct et légitime en ce qui a trait au déroulement de l'enquête.

De plus, le groupe requérant peut prétendre, comme il le fait d'ailleurs, qu'il fait valoir le point de vue d'une partie, à tout le moins, du public voyageur pour ce qui concerne le transport aérien et la sécurité des vols, deux questions qui sont du ressort de la Commission. On peut soutenir qu'ils ont, de ce point de vue, un apport à faire à l'enquête et on ne saurait exclure la possibilité que ce groupe soulève une question qui aurait échappé aux autres participants malgré leur diligence.

J'estime qu'il serait tout à fait injuste d'écarter le groupe requérant de la procédure d'enquête pour des motifs pécuniaires. En conclure autrement priverait de tout sens l'octroi du statut de participant spécial aux requérants.

Je suis d'avis que la participation du groupe requérant à l'enquête sert d'intérêt public.

Je souscris aux observations de la commission d'enquête dans l'affaire Marshall, dont fait état la décision du 14 mai 1987 concernant l'octroi d'une aide financière aux diverses parties en cause (à la page 1) :

Cependant, nous croyons que, sauf interdiction, le mandat d'une commission royale investit tacitement celle-ci du pouvoir de faire droit à la demande d'une partie qui s'est vu accorder le droit de participer et qui demande une aide financière; il lui confère même une obligation à cet égard. Opposer une fin de non-recevoir à une telle demande serait incompatible avec l'usage des commissions royales d'enquête qui tend à favoriser la pleine participation à une tribune publique et indépendante. D'ailleurs, les juges Berger, Grange, Estey et Parker ont, récemment, fait droit à de telles demandes.

Il convient également de signaler que, dans l'enquête qui a pris fin récemment en Alberta relativement au groupe de sociétés *Principal*, le financement des frais de justice, par prélèvement sur des fonds publics, a été accordé à un grand nombre d'épargnants qui s'étaient vu accorder

collectivement le statut de participants et le droit d'être représentés par un avocat agissant pour le compte du groupe dans son ensemble.

Indépendamment de la preuve dont est saisie la Commission quant à l'incapacité du groupe requérant d'assumer le coût de sa représentation par avocat aux audiences, la Commission juge qu'il est dans l'intérêt public, pour les autres motifs déjà mentionnés, que les survivants et les familles des victimes qui composent ce groupe bénéficient d'une aide financière pour les frais de justice engagés aux fins de leur participation à l'enquête.

Je recommanderai donc au gouverneur en conseil de prendre à sa charge les frais de justice raisonnables liés à la représentation par avocat des personnes en cause, y compris les débours nécessaires.

Étant donné qu'il incombe principalement aux avocats de la Commission de présenter, à l'enquête, tous les éléments de preuve pertinents que les enquêteurs de la Commission, agissant sous ma direction, ont recueillis, et que le rôle de l'avocat du groupe requérant est moins exigeant et que les fonds publics sont en cause, je juge opportun de recommander l'octroi au groupe requérant d'une aide financière applicable aux frais de justice et aux honoraires de son avocat, selon les modalités suivantes :

- a) Les honoraires sont calculés au taux horaire établi dans le tarif du gouvernement du Canada applicable aux conseillers juridiques externes.

Premièrement, l'aide financière servira à rémunérer l'avocat pour les heures effectivement consacrées à la représentation du groupe requérant aux audiences de la Commission.

Deuxièmement, comme la préparation est un élément essentiel de son travail, l'avocat du groupe requérant est rémunéré à raison d'au plus une heure de préparation pour chaque heure de présence aux audiences de la Commission.

- b) Les frais de déplacement et de subsistance que l'avocat du groupe requérant engage pour assister aux audiences de la Commission sont remboursés en fonction des critères applicables au remboursement des frais de l'avocat de la Commission, compte tenu des lignes directrices établies par le gouvernement du Canada.
- c) Les débours raisonnables et nécessaires effectués par l'avocat aux fins de représenter le groupe requérant.

Advenant que le gouverneur en conseil approuve cette aide financière, l'avocat du groupe requérant devra présenter des relevés détaillés mensuels et les soumettre à l'approbation du secrétaire de la Commission ou du commissaire ou de la personne qu'il désigne.

En outre, l'avocat du groupe requérant ne peut engager de dépenses exceptionnelles que s'il obtient au préalable l'approbation du secrétaire de la Commission ou du commissaire ou de la personne qu'il désigne.

Enfin, je tiens à souligner que les motifs de ma décision sont consignés par écrit, en français et en anglais, et que toute personne intéressée peut s'en procurer un exemplaire.

(Transcription, vol. 10, p. 9-23)

3 Décision concernant l'admissibilité de la preuve relative aux comportements du pilote et à ses préoccupations quant à la sécurité aérienne. Les objectifs du contre-interrogatoire. (26 septembre 1989)

LE COMMISSAIRE : Au cours de l'audience qui s'est déroulée hier après-midi, souscrivant aux objections de M^{es} Jacobsen et Keenan, j'ai statué que la preuve par oui-dire concernant la réputation de compétence du copilote Mills était inadmissible dans la mesure où elle tendait à établir la véracité de la déclaration. Je n'ai pas changé d'avis.

Toutefois, ce matin, M^e Jacobsen, l'avocat d'Air Ontario, et M^e Keenan, l'avocat de l'ACPLA, se sont conjointement opposés à la manière dont l'avocat du coroner en chef de l'Ontario, M^e Bailey, a procédé au contre-interrogatoire du commandant Berezuk, le témoin actuellement à la barre, ainsi qu'aux questions qui lui ont été posées.

M^e Jacobsen estime que M^e Bailey procède au contre-interrogatoire de manière inadmissible. Il prétend que ce dernier est impoli et use d'intimidation. J'examinerai cette question en premier lieu.

Même si l'on peut soutenir que M^e Bailey mène le contre-interrogatoire de manière vigoureuse, on ne saurait certainement lui reprocher d'être impoli ou d'intimider le témoin.

Il lui est en effet loisible de faire ressortir les contradictions du témoignage, s'il en est et, également, de mettre à l'épreuve la crédibilité du témoin. Je ne puis assimiler cet objectif légitime en contre-interrogatoire à de l'intimidation.

J'estime qu'il importe de savoir s'il existe des règles non écrites ou un code de l'honneur ou encore, une confiance absolue entre les pilotes de lignes qui empêchent ceux-ci, lorsqu'ils sont passagers à bord de vols commerciaux, de faire part au personnel navigant technique de leurs préoccupations urgentes concernant la sécurité du vol, même s'ils appréhendent un danger.

En outre, il est important de déterminer si c'est en raison de telles règles que le témoin s'est abstenu de communiquer ses inquiétudes au personnel navigant technique du F-28 qui s'est écrasé.

Cette question mettant en cause la sécurité aérienne, laquelle relève manifestement du mandat ayant pour effet de créer la Commission, il est tout à fait légitime que l'enquête s'y attarde. S'il existe, même sous une

forme subtile, quelque pression ou mesure d'intimidation de la part des collègues ou, tout simplement, une pratique établie au sein des pilotes, qui a pour effet de dissuader le pilote passager d'informer le personnel navigant technique de l'existence d'un danger qu'il croit imminent, l'intérêt du public en général exige qu'on procède à son examen.

L'examen complet des questions pouvant avoir une incidence sur la sécurité aérienne en général importe davantage, selon moi, que le respect des raffinements que prévoient les règles de preuve auxquelles, de toute manière, une commission d'enquête n'est pas soumise.

Je statue donc que M^e Bailey peut poursuivre son contre-interrogatoire.

(Transcription, vol. 15, p. 48-50)

4 Décision concernant le préjudice causé par un témoignage défavorable et la demande d'Air Ontario de faire témoigner une personne en dérogeant à l'ordre d'assignation prévu – Procédure d'enquête – Enquête en cours (20 novembre 1989)

LE COMMISSAIRE : À l'issue de l'audience tenue vendredi après-midi dernier, l'avocat d'Air Ontario, M^e Jacobsen, a demandé qu'il soit ordonné à l'avocat de la Commission d'appeler à la barre, malgré l'ordre des témoignages prévu, M. Wayne Copeland, un employé d'Air Ontario, qui travaille aux quartiers généraux du Centre de coordination des opérations d'escale à London (Ontario).

Selon la demande formulée, M. Copeland est la personne qui, au Centre de coordination des opérations d'escale d'Air Ontario de London (Ontario), s'est entretenu au téléphone avec le commandant Morwood peu avant le départ du vol 1363 de l'aéroport de Dryden, le 10 mars 1989.

M^e Jacobsen prétend faire cette demande afin de mettre fin aux spéculations qui auraient cours dans les médias et au sein du public, quant à la teneur de la conversation téléphonique en question.

On prétend que la preuve issue de plusieurs témoignages selon lesquels l'attitude du commandant Morwood, après cet entretien téléphonique, aurait été empreinte de colère ou de contrariété, est préjudiciable à Air Ontario et que celle-ci devrait pouvoir, en toute équité, faire témoigner M. Copeland à cette étape-ci des procédures et non aux audiences prévues à cette fin par la Commission à la fin de janvier ou en février 1990.

M^e Jacobsen a insisté sur le fait que, à cette étape-ci des procédures, le témoignage de M. Copeland ne causerait aucune complication ni ne prendrait beaucoup de temps. Selon lui, il suffirait de quinze minutes pour obtenir de M. Copeland une preuve directe.

Évidemment, cette estimation du temps requis ne tient pas compte du contre-interrogatoire par les autres avocats. L'un de ceux-ci a d'ailleurs déjà fait savoir à l'avocat de la Commission qu'il aurait besoin d'au moins une demi-journée pour contre-interroger M. Copeland.

Même si, à sa face même, la demande semble anodine, l'examen minutieux de tous les facteurs pertinents révèle d'autres sujets de préoccupation, dont certains ont été soulevés par l'avocat de la Commission, M^e von Veh, et par M^e Bailey, l'avocat du coroner en chef de l'Ontario, tous deux opposés à la demande.

M^e von Veh a fait valoir que l'avocat de la Commission, à qui il incombe de déterminer l'ordre d'assignation des témoins, a mis au point, aux fins de la présentation de la preuve, un calendrier détaillé aux termes duquel il entend aborder les questions liées au témoignage de M. Copeland l'année prochaine, de sorte que le témoignage immédiat de celui-ci serait hors de contexte et perturberait considérablement le calendrier établi. En outre, la police provinciale de l'Ontario enquête toujours sur le ou les appels effectués par le commandant Morwood depuis l'aérogare de Dryden.

Selon l'avocat de la Commission, il ressort de l'enquête menée par la police provinciale de l'Ontario, jusqu'à ce jour, que le commandant Morwood s'est entretenu au téléphone avec au moins une autre personne que M. Copeland dans les locaux du Centre de coordination des opérations d'escale d'Air Ontario, le 10 mars, de sorte que le témoignage de M. Copeland, à ce moment-ci, nuirait à l'enquête en cours. Je suis d'avis que ce motif justifie à lui seul le rejet de la demande.

Il y a cependant d'autres motifs valables à cet égard. En effet, d'autres témoignages déjà versés au dossier de la Commission pourraient être considérés, par d'autres personnes que le requérant, comme préjudiciables à leurs intérêts. Il y en aura probablement d'autres. Je suis donc d'avis que, si elle faisait droit à la demande, la Commission créerait un précédent gênant susceptible de faire sombrer l'enquête dans le chaos en incitant d'autres personnes visées par certains témoignages à présenter une demande afin qu'il leur soit permis d'assigner à tout moment un témoin pour réfuter un témoignage défavorable.

Un tel privilège n'est même pas accordé aux personnes qui sont accusées d'une infraction criminelle grave. Bien qu'une commission d'enquête ne puisse être assimilée à un procès pénal, la comparaison n'est pas sans intérêt. Dans notre système de justice, il n'est pas permis à la personne accusée d'avoir commis une infraction criminelle de prendre la parole, pendant la présentation de la preuve de la Couronne, pour réfuter un témoignage défavorable entendu au cours de cette présentation.

Il me semble que la personne qui, à une enquête au sens de la *Loi sur les enquêtes*, s'estime lésée par un témoignage défavorable à son égard, pourrait difficilement avoir droit à un privilège qui n'est même pas accordé à l'accusé auquel un témoignage défavorable porte atteinte et dont la liberté peut, en fait, être en jeu.

Compte tenu de toutes les circonstances, j'estime que les conséquences préjudiciables possibles sur le déroulement de l'enquête, advenant que la Commission fasse droit à la demande, l'emportent sans conteste sur l'atteinte possible aux intérêts du requérant.

L'équité veut que la personne à qui porte atteinte un témoignage ait pleinement l'occasion de réfuter celui-ci. Ce principe a été appliqué dès le tout début des travaux de la Commission. Le requérant aura pleinement l'occasion de réfuter le témoignage en cause, mais en temps opportun. La demande est par conséquent rejeté.

(Transcription, vol. 26, p. 1-5)

5 Décision concernant le témoignage des pilotes eu égard au caractère confidentiel des questionnaires téléphoniques – Revendication de privilège – Exclusion de témoins (22 mai 1990)

LE COMMISSAIRE : Bien, j'examinerai cette question en premier lieu. L'absence de toute analogie entre la situation de ces pilotes et celle de personnes accusées d'avoir commis un acte criminel ou qui font l'objet de poursuites au civil, me semble évidente. Je ne crois pas pouvoir souscrire à votre point de vue, M^e Keenan, en ce qui concerne les pilotes.

Dans la présente affaire, le fait que cinq pilotes de F-28 d'Air Ontario ont donné certains renseignements à leur responsable de la sécurité, le commandant Stewart, après l'écrasement du 10 mars, à Dryden et que ce dernier a consigné ces renseignements, n'est pas contesté.

L'avocat de la Commission propose d'appeler à la barre le commandant Stewart et les cinq pilotes afin de déterminer les circonstances dans lesquelles les renseignements ont été donnés au commandant Stewart par les pilotes en question. Il prétend que ces circonstances sont pertinentes à la question plus globale du privilège que confère la confidentialité dont bénéficieraient les pilotes relativement à ces renseignements.

La question comporte deux volets. Il s'agit de déterminer, premièrement, dans quelles circonstances un privilège fondé sur la confidentialité peut être revendiqué et, deuxièmement, s'il y a lieu d'accorder un tel privilège. À cette étape-ci, l'examen ne porte que sur le premier volet.

Les avocats d'Air Ontario et de l'Association canadienne des pilotes de lignes, qui représente cinq pilotes, font valoir que les pilotes qui ont fait des déclarations au commandant Stewart ne devraient pas être appelés à la barre à cette étape-ci, et que leur identité ne devrait pas être divulguée avant qu'une décision ne soit rendue sur la question plus

globale du privilège comme tel. On me propose de n'entendre que le témoignage du commandant Stewart sur cette question. Toutefois, le seul témoignage du commandant Stewart ne ferait ressortir qu'un côté de la médaille.

Il s'agit de déterminer non pas si la confidentialité a fait l'objet d'une promesse mais plutôt si les pilotes n'auraient pas donné les renseignements en cause au commandant Stewart en l'absence d'un engagement quant au respect de la confidentialité.

Selon la jurisprudence, le tribunal confronté à une revendication de privilège fondée sur la confidentialité doit entendre des témoignages quant aux circonstances donnant ouverture à la revendication. Dans la présente affaire, je ne puis imaginer de preuve plus opportune à cet égard que le témoignage des cinq pilotes pour lesquels un privilège est revendiqué sur le fondement de la confidentialité.

Les circonstances dans lesquelles les déclarations ont été faites sont déterminantes. Elles ne peuvent être établies que grâce au témoignage des pilotes eux-mêmes. Les déclarations de l'avocat concernant la situation de ses clients ne sauraient équivaloir à un tel témoignage.

Bref, afin de statuer de manière adéquate sur la question principale, j'estime devoir entendre les personnes qui revendiquent un privilège et je crois que leur témoignage devrait être soumis au contre-interrogatoire.

Pour l'heure, la teneur des déclarations faites par chacun des pilotes ne sera pas divulguée. Le public sait déjà que certaines déclarations ont été faites.

Selon moi, on ne peut raisonnablement conclure que le simple fait d'entendre le témoignage des cinq pilotes relativement aux circonstances dans lesquelles ils ont fait leurs déclarations individuelles au commandant Stewart infligera un préjudice à ces pilotes ou aux pilotes en général.

J'en viens à la conclusion, par conséquent, compte tenu de toutes les circonstances de l'espèce, qu'il convient, à cette étape-ci de l'enquête, d'appeler à la barre le commandant Stewart et les cinq pilotes afin d'établir le bien-fondé de la revendication de privilège.

L'avocat du coroner en chef de l'Ontario s'est prononcé en faveur de l'exclusion des témoins pendant cette étape de l'enquête. Il s'agit d'une mesure que prennent couramment les divers paliers de tribunaux. Étant donné le caractère délicat de la question, je crois qu'il est au mieux des intérêts des personnes en cause, y compris les pilotes eux-mêmes, qu'une ordonnance d'exclusion soit prononcée.

En conséquence, je prononce l'ordonnance suivante. Premièrement, tous les témoins appelés à la barre au cours de cette étape de l'enquête seront exclus de la salle d'audience pendant le témoignage des autres témoins. Deuxièmement, il est ordonné aux témoins qui sont appelés à témoigner de ne pas regarder l'écran de télévision qui se trouve dans les

locaux de la Commission pendant les audiences. Troisièmement, les témoins qui sont appelés à témoigner ne doivent discuter de leur témoignage ou de celui d'un autre témoin qu'avec leur avocat, à l'exclusion de toute autre personne.

Il est ordonné aux témoins qui seront appelés à déposer devant la Commission de ne pas prendre connaissance de la transcription du témoignage des témoins qui ont déposé avant eux, au cours de cette étape de l'enquête.

Je crois que la question est réglée.

(Transcription, vol. 74, p. 72-76)

6 Décision relative à une demande d'exclusion de témoins – plusieurs personnes doivent être interrogées sur un sujet précis à l'égard duquel elles ont fait séparément des déclarations antérieures (le 14 août 1990)

LE COMMISSAIRE : Après avoir entendu les arguments en faveur et contre la demande, j'estime que cette situation particulière peut se distinguer de toute autre situation que nous avons connue jusqu'à maintenant.

Nous nous trouvons ici en présence d'un petit groupe de personnes qui devront apparemment témoigner au sujet d'un domaine très précis, à l'égard duquel elles ont déjà fait séparément des déclarations. Je pense qu'il y a lieu, dans l'intérêt général de toutes les parties intéressées, d'accueillir la demande. Je ne vois pas pourquoi on dénigrerait de quelque façon le groupe de personnes appelées à témoigner, du seul fait qu'elles seront exclues pendant la présentation de la preuve.

Il arrive couramment, comme l'a noté M^e Friesen – je pense qu'il a très bien résumé la question – que des témoins soient exclus au cours de procès, au civil comme au criminel, et dans ces situations, les témoins exclus ne sont pas l'objet de dénigrement ou de médisance; je ne vois pas pourquoi il en serait autrement en l'espèce. Je pense que c'est dans leur propre intérêt, tout comme dans l'intérêt général, que la demande soit accueillie, et je statuerai en ce sens.

(Transcription, volume 91, p. 10 et 11)

7 Décision relative à l'admissibilité des transcriptions d'une entrevue préparatoire d'un témoin, à des fins de contre-interrogatoire de la personne interrogée – Question de privilège (le 20 septembre 1990)

LE COMMISSAIRE : Au cours de l'ajournement, j'ai examiné les parties des transcriptions de l'entrevue avec le commandant Deluce qui sont

censées contenir des déclarations contradictoires à ce que celui-ci a dit dans sa déposition orale à la barre des témoins.

J'ai en outre examiné la question de savoir si les transcriptions des entrevues qui ont été produites sont visées par un privilège quelconque. M^e MacDougall et M^e Keenan en particulier ont prétendu qu'il y avait une sorte d'entente selon laquelle ces déclarations ne seraient utilisées dans aucune procédure de la présente Commission.

J'ai communiqué avec les avocats de la Commission qui ont assisté à l'entrevue avec le commandant Deluce, et ceux-ci m'ont indiqué – et c'est ce que j'ai compris de leur perception de la situation – que toutes les déclarations qui auraient pu donner l'impression d'accorder une sorte de privilège aux déclarations du témoin pendant l'entrevue visaient en fait spécifiquement, selon les avocats de la Commission, certains problèmes personnels qui ont été portés à leur attention par l'avocat de M. Deluce. Je ne m'attends certainement pas que ces déclarations fassent partie du dossier public.

Toutefois, en examinant à nouveau le dossier, j'ai remarqué aussi que M^e Jacobsen, au volume 1 de la transcription – et M^e Jacobsen représentait le commandant Deluce – a fait la déclaration suivante :

Il s'agit d'un processus intimidant pour lui, à tort ou à raison, et ce que je voulais – je voulais le mentionner au dossier en espérant qu'on serait compréhensif lorsqu'il s'agirait d'examiner cela.

À mon avis, cela laisse transparaître la conviction qu'il s'agissait en effet d'un dossier et qu'il était susceptible d'être examiné ultérieurement. On y note que les avocats ont à l'occasion présenté des objections à l'égard de certaines questions. Au cours de l'entrevue alternaient parfois les affirmations à titre confidentiel et les déclarations à titre officiel.

Eu égard à tous ces éléments de preuve, j'estime qu'il ne serait pas dans l'intérêt public d'empêcher que le témoin soit appelé à expliquer certaines déclarations contradictoires, s'il en est, qu'il aurait faites au cours de l'entrevue.

Quant à la question de savoir si le témoin avait fait des déclarations contradictoires à ce qu'il nous a dit de vive voix à la barre des témoins, j'ai examiné attentivement le volume 2 des transcriptions, en particulier les pages 309 et 310 – il s'agit des passages litigieux qui ont été portés à mon attention.

Après avoir lu ces passages, j'estime qu'il y a clairement une contradiction outre la déclaration qui a été faite au cours de l'entrevue au sujet de la vérification des ailes, notamment la vitesse à laquelle elle s'est faite, et ce que le témoin a dit à la barre des témoins.

Dans ce cas, j'estime qu'il est absolument approprié de demander au témoin d'expliquer la contradiction. Je pense qu'on devrait lui donner

cette occasion, de son propre point de vue, et je pense que cela est tout autant souhaitable dans l'intérêt public.

(Transcription, vol. 113, p. 106-109)

8 DANS UNE AFFAIRE INTÉRESSANT la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario) («la Commission»)

ET LA PARTIE I de la Loi sur les enquêtes, L.R.C. ch. I-11, art.13

ET une demande présentée devant le commissaire Virgil P. Moshansky par Paterson, MacDougall au nom d'Air Ontario Inc. et de dix personnes («les requérants»)

Le mercredi 9 octobre 1991, s'est tenue devant moi une audience à huis clos au cours de laquelle M^e D. Bruce MacDougall, c.r., M^e Peter M. Jacobsen et M^e Gerard A. Chouest du cabinet Paterson, MacDougall, avocats des requérants, ont présenté des observations. Ont aussi participé à l'audience l'avocat de la Commission, M^e F.R. von Veh, c.r., et le conseiller juridique associé de la Commission, M^e Laurence C. Goldberg.

Je résumerai le contexte et les questions qui ont donné lieu à l'audience à huis clos tenue le 9 octobre 1991.

La présente Commission d'enquête a été constituée en vertu du décret CP-1989-532 et de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*. Par conséquent, la présente Commission est liée par le décret qui me charge :

... d'enquêter sur les causes de l'écrasement de l'avion Fokker F-28, vol 363 d'Air Ontario, à Dryden (Ontario) le 10 mars 1989, de même que les facteurs qui y ont contribué, et de présenter un rapport incluant les recommandations qu'il juge nécessaire de proposer dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Le 19 août 1991, l'avocat de la Commission a expédié, par courrier recommandé, des lettres de notification à divers organismes et personnes, dont les requérants.

De même, des copies de toutes les lettres ont été expédiées à leur avocat, M^e D. Bruce MacDougall, le 19 août 1991. Je décrirai dès le début le rôle de Paterson, MacDougall et des autres avocats dans la présente enquête.

Pendant toutes les audiences devant moi, un avocat de Paterson, MacDougall a assisté à chaque journée d'audience au cours de laquelle un témoin d'Air Ontario était interrogé. Il y avait parfois deux avocats de Paterson, MacDougall; parfois un avocat d'un autre cabinet apportait

son aide, et très souvent un cadre supérieur d'Air Ontario assistait l'avocat qui comparaisait devant moi. De plus, Paterson, MacDougall avait demandé qu'on lui fournisse quotidiennement la transcription des procédures. En outre,

- Avant qu'un témoin ne compareisse, un résumé du témoignage prévu de ce témoin, fondé sur les entrevues du témoin, était remis à tous les avocats qui représentaient des parties, y compris à Paterson, MacDougall.
- Avant la comparution de quelque témoin, des photocopies de toutes les pièces qui devaient être produites par un témoin étaient expédiées à tous les avocats qui représentaient des parties, y compris à Paterson, MacDougall.
- Tous les avocats qui représentaient des parties et qui comparaissaient devant moi, y compris Paterson, MacDougall, ont eu largement l'occasion de contre-interroger tous les témoins.
- Tous les avocats qui représentaient des parties, y compris Paterson, MacDougall, avaient le droit de me soumettre à leur convenance des mémoires écrits.
- Tous les avocats qui se sont présentés devant moi, y compris Paterson, MacDougall, ont eu l'occasion de faire entendre, s'ils le jugeaient opportun, d'autres témoins que ceux convoqués par l'avocat de la Commission. Paterson, MacDougall a choisi de ne pas appeler d'autre témoin que le constable E.A. Grenier de la police provinciale de l'Ontario.
- Tous les avocats qui se sont présentés devant moi, y compris Paterson, MacDougall, ont eu l'occasion de présenter des arguments à la fin des audiences.

Les audiences ont pris fin le 24 janvier 1991. Depuis lors, je me consacre à l'examen de la preuve et à la formulation de mon analyse, de même que de mes constatations et conclusions éventuelles.

Les lettres expédiées à ma demande le 19 août 1991 par l'avocat de la Commission à un certain nombre d'organismes et de personnes contenaient la disposition suivante :

L'article 13 de la *Loi sur les enquêtes* prévoit que :

La rédaction d'un rapport défavorable ne saurait intervenir sans qu'auparavant la personne incriminée ait été informée par un préavis suffisant de la faute qui lui est imputée et qu'elle ait eu la possibilité de se faire entendre en personne ou par le ministère d'un avocat.

La présente lettre constitue le préavis selon lequel le commissaire entendra et examinera toute observation que vous ou votre avocat pouvez présenter à l'égard des constatations défavorables qui peuvent

être faites à votre endroit. Même si la *Loi sur les enquêtes* parle de «faute», dans l'intérêt de l'équité, le commissaire Moshansky a ordonné qu'on informe par un préavis toutes les personnes à l'endroit desquelles il peut faire des constatations défavorables. Le commissaire m'a informé qu'il ne considère pas les constatations qui suivent comme imputant une «faute» au sens de l'article 13 de la *Loi sur les enquêtes*.

L'essentiel des constatations défavorables susceptibles d'être faites à l'endroit de... [organisme ou personne nommée]... est que, à l'époque en cause...

Dans une correspondance en date du 30 août 1991, M^e MacDougall a demandé de plus amples renseignements et détails à l'avocat de la Commission.

Dans une lettre datée du 6 septembre 1991, l'avocat de la Commission a répondu à la correspondance de M^e MacDougall en expédiant une lettre de 13 pages de détails.

Dans une correspondance datée du 29 août 1991, un requérant, qui avait reçu une lettre de l'avocat de la Commission datée du 19 août 1991, a écrit à l'avocat de la Commission pour lui faire part de son intention de présenter des observations écrites à la Commission. Les observations écrites de ce requérant, datées du 8 septembre 1991, ont en réalité été expédiées à l'avocat de la Commission par télécopie le 9 septembre 1991.

Deux lettres, datées du 13 septembre 1991, ont été expédiées par M^e MacDougall à l'avocat de la Commission, pour présenter des observations portant sur l'article 13 et demander encore une fois d'autres détails.

Dans une correspondance datée du 26 septembre 1991, l'avocat de la Commission a expédié à M^e MacDougall une lettre de 66 pages portant sur diverses questions soulevées dans les deux lettres du 13 septembre 1991 susmentionnées, et comprenant un développement précis des détails. M^e MacDougall a en outre été avisé de ce qui suit :

Si vous désirez engager un débat ou présenter des commentaires à l'égard des points susmentionnés, la Commission prendra connaissance de vos observations écrites expédiées au plus tard le lundi 6 octobre 1991, ou entendra à huis clos vos observations orales, qui seront versées au dossier, le mercredi 9 octobre 1991 à 9 h, dans la salle d'audience située dans les locaux de la Commission. Si vous souhaitez présenter des observations orales, le commissaire exige la production d'un sommaire écrit de ces observations au bureau de la Commission avant midi, le mardi 8 octobre 1991.

Dans une correspondance datée du 4 octobre 1991, M^e MacDougall a écrit à l'avocat de la Commission. Cette lettre, reçue aux bureaux de la

Commission dans l'après-midi du vendredi 4 octobre 1991, est reproduite en entier.

Monsieur : ...

Nous vous remercions pour votre lettre du 26 septembre 1991.

Nous avons pris connaissance des options énumérées à la page 65 de votre lettre et souhaitons vous aviser que nous présenterons des observations orales devant le commissaire le 9 octobre 1991 et que, conformément à votre demande, nous fournirons un sommaire de ces observations avant midi, le 8 octobre 1991. Comme nous nous attendons à ce que vous vous opposiez, nous vous demanderions un résumé écrit, avant 17 h le 8, à l'égard de tout point que vous avez l'intention de soulever en plus de ceux qui sont énoncés dans votre lettre du 26 septembre 1991.

Nous ferons valoir que le commissaire ne peut de bon droit présenter un rapport de faute à l'endroit des personnes mentionnées dans les lettres que vous nous avez expédiées.

De plus, nous ferons aussi valoir, de toute façon, que le préavis des fautes imputées, donné dans votre lettre du 6 septembre 1991, et explicité dans votre lettre du 26 septembre 1991, ne constitue pas un préavis suffisant.

Même si nos clients et nous souhaitons ardemment la conclusion de cette question, nous devons préciser que si le commissaire rend une décision contraire à nos prétentions sur la question des noms, même en faisant abstraction de la possibilité d'une révision judiciaire, il nous faudra présenter une demande formelle de prorogation du délai pour répondre, puisque nous aviserons toutes les personnes nommées de leur droit de retenir les services d'avocats indépendants de ceux d'Air Ontario, puisque leur situation personnelle pourrait entrer en conflit avec celle de la société.

En outre, indépendamment de la question des noms, nous demanderons davantage de temps pour répondre aux imputations, sur préavis adéquat.

Veillez nous laisser savoir si ces arrangements sont satisfaisants.

Veillez agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

D. Bruce MacDougall

L'avocat de la Commission a répondu le lundi 7 octobre 1991 à la correspondance susmentionnée du 4 octobre 1991. Voici en entier la teneur de la réponse.

Cher M^e MacDougall : ...

Je vous remercie pour votre lettre du 4 octobre 1991.

Soyez avisé que la position de l'avocat de la Commission est énoncée dans la correspondance du 26 septembre 1991. Par conséquent, je n'entrevois pas la nécessité de soulever d'autres points devant le commissaire, le 8 octobre 1991.

Au paragraphe deux (2) de votre correspondance, vous déclarez ce qui suit :

«En général, nous ferons valoir que la Commission ne peut de bon droit présenter adéquatement un rapport de faute à l'endroit des personnes mentionnées dans les lettres que vous nous avez expédiées.»

Je vous rappelle que les diverses observations et conclusions que le commissaire se propose de faire ne sont pas perçues par lui comme imputant une «faute» au sens de l'article 13, mais sont ou pourraient plutôt être interprétées comme des constatations défavorables, qui ont été communiquées dans l'intérêt de l'équité.

J'ai remis au commissaire une copie de votre correspondance du 4 octobre 1991 et je compte vous voir le mercredi 9 octobre 1991 à 9 h, et recevoir votre sommaire écrit des observations que vous entendez présenter avant midi, le mardi 8 octobre 1991.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.
F.R. von Veh

A la suite des événements susmentionnés, j'ai convoqué une audience à huis clos dans la salle d'audience de la Commission, le mercredi 9 octobre 1991, à 9 h.

La position des requérants peut être ainsi résumée :

1. Je ne puis de bon droit rédiger un rapport de faute à l'endroit des personnes qui ont reçu les lettres du 19 août 1991;
2. je ne devrais faire que des constatations ou des observations de nature générale, sans nommer personne;
3. les personnes qui ont reçu les lettres du 19 août 1991 n'ont pas eu un préavis suffisant qui leur permette de répondre adéquatement;
4. si je nommais des personnes, il faudrait accorder davantage de temps pour permettre à Paterson, MacDougall d'aviser toutes les personnes qui ont reçu les lettres du 19 août 1991 de leur droit de retenir les services d'avocats indépendants puisque leurs intérêts personnels pourraient entrer en conflit avec ceux d'Air Ontario Inc.

Ces quatre points étaient étayés par des références à la *Loi sur les enquêtes*, à la jurisprudence et à la *Charte canadienne des droits et libertés*, art. 7.

En tenant compte de l'ensemble des circonstances, des pièces déposées devant moi et des arguments présentés par les avocats, je trancherai les quatre points susmentionnés.

Rapport sur les fautes

Lorsque l'avocat de la Commission a soulevé pour la première fois devant moi la question de communiquer avec certaines personnes qui pouvaient s'attendre à être nommées dans mon rapport, j'ai estimé que les diverses observations et constatations que j'entendais faire n'imputeraient pas de faute, au sens donné à cette expression par l'article 13. Je considérais les observations et les constatations que je me proposais de faire tout au plus comme des constatations défavorables. Toutefois, de façon à traiter équitablement toutes les personnes qui pouvaient être visées par de telles constatations défavorables, j'ai demandé à l'avocat de la Commission d'aviser toutes les personnes qui pouvaient être touchées par les observations et les constatations que je me proposais de faire, pour leur offrir une autre occasion de se faire entendre. Le 19 août 1991, l'avocat de la Commission a écrit entre autres à Air Ontario Inc. et aux dix personnes nommées aux présentes, et il a énuméré les constatations défavorables qui, selon moi, pouvaient être faites à leur endroit. Comme cela a été mentionné plus tôt, cette correspondance contenait la disposition suivante :

Même si la *Loi sur les enquêtes* parle de «faute», dans l'intérêt de l'équité, le commissaire Moshansky a ordonné qu'on informe par un préavis toutes les personnes à l'endroit desquelles il peut faire des constatations défavorables. Le commissaire m'a informé qu'il ne considère pas les constatations qui suivent comme imputant une «faute» au sens de l'article 13 de la *Loi sur les enquêtes*.

Par conséquent, compte tenu du fait que je n'entends pas imputer de «faute» au sens de l'article 13 de la *Loi sur les enquêtes*, il n'existe aucun fondement factuel à l'appui du premier point de l'avocat et il ne m'est pas nécessaire de l'examiner plus à fond.

Constatations de nature générale sans que soit précisé le nom des personnes

Dès les premières étapes de la présente Commission, j'ai consulté des experts de renommée mondiale en matière d'accidents d'aéronef. En me fondant sur ces consultations, j'ai conclu que pour mener une enquête approfondie sur un accident d'aéronef comme celui qui nous occupe, il était nécessaire d'examiner tous les éléments opérationnels qui pouvaient avoir un rapport avec l'accident. Les normes internationales d'enquête en matière d'accidents d'avion exigent notamment l'examen de l'équipage de conduite, de l'aéronef et de ses systèmes, de l'infrastructure directement engagée dans le fonctionnement de l'aéronef avant l'accident, du transporteur aérien et du régulateur. C'est la seule façon qui permette de déterminer adéquatement tous les facteurs et toutes les causes de l'écrasement d'un avion.

À la première audience publique officielle tenue le 16 juin 1989, j'ai donné les grandes lignes de mon interprétation du mandat de l'enquête :

Selon le mandat de la Commission, j'ai pour mission générale d'enquêter non seulement sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario, mais également sur toute question touchant la sécurité aérienne, à l'égard de laquelle j'ai pour instruction de faire les recommandations que je juge appropriées. La Commission peut, si elle l'estime nécessaire, élargir, consolider, supprimer ou modifier n'importe quel des points susmentionnés de l'enquête au fur et à mesure que seront réunis les éléments de preuve.

La preuve provient de 166 témoins, et a donné lieu à un dossier constitué de près de 34 000 pages de transcription et de près de 177 600 pages de pièces et de documentation connexe.

Je dois présenter au gouverneur en conseil un rapport sur mes observations et mes constatations en me fondant sur le dossier de la preuve qui est devant moi. Pour que je puisse m'acquitter de ce mandat et présenter des recommandations constructives dans l'intérêt de la sécurité aérienne, il faut que ces constatations et recommandations soient appuyées sur une analyse de la preuve particulière qui a été produite devant moi. À mon avis, une analyse adéquate des «causes de l'écrasement de l'avion F-28, vol 363 d'Air Ontario» de même que des «facteurs qui y ont contribué» nécessite la formulation d'observations et de constatations défavorables à l'endroit de certains organismes et personnes.

À mon avis, je manquerais au mandat qui m'a été confié par le décret du conseil daté du 29 mars 1989 en ne mentionnant pas expressément le nom des organismes ou des personnes lorsque cela s'impose pour

assurer la précision de la narration des événements et identifier clairement et sans ambiguïté les événements particuliers qui, à mon avis, ont contribué à l'écrasement ou qui me portent à présenter des recommandations précises en matière de sécurité aérienne.

Si je me limitais à mentionner des personnes sans en préciser le nom ou l'identité, je commettrais une injustice en laissant subsister le doute sur la conduite d'autres personnes qui n'ont rien à se reprocher, ou qui, dans certains cas, n'ont pas eu l'occasion de se présenter devant moi et de se faire entendre. Je ne puis accepter cela.

A mon avis, il n'y a aucun conflit entre la façon dont je me propose de remplir mon mandat et les exigences de la justice naturelle ou, pour reprendre les termes de la *Charte*, les exigences de la justice fondamentale.

Au cours de mon examen de l'argument présenté sur ce deuxième point, j'ai passé en revue toute la jurisprudence mentionnée, en particulier *Re Nelles et al. and Grange et al.* (1984) 9 D.L.R. (4th) 79 (C.A. Ont.) (ci-après appelé «*Nelles*»); *Re First Investors Corporation Ltd.; Re Associated Investors of Canada Ltd.* (1988) 58 Alta L.R. (2d) 39 (P. R. Alb.) (ci-après appelé «*First Investors*»); et *Robinson v. R.* (1986) 4 W.W.R. 729.

Dans l'affaire *First Investors*, un inspecteur avait été nommé en vertu de la *Alberta Business Corporations Act*, S.A. 1981, c.B-15, et chargé d'enquêter sur les opérations de deux sociétés commerciales. Les audiences publiques étaient menées par l'inspecteur, et l'un des dirigeants des sociétés visées a demandé à la cour de rendre une ordonnance pour limiter les pouvoirs de l'inspecteur en ce qui a trait à la conduite de l'enquête et au rapport qui devait en résulter. Le juge Berger de la Cour du banc de la Reine de l'Alberta a rejeté l'argument selon lequel l'arrêt *Nelles* s'appliquait à l'enquête de l'inspecteur de l'Alberta. Il a déclaré ce qui suit, à la page 59 :

Le requérant se fonde en partie sur la déclaration de la Cour d'appel de l'Ontario dans l'affaire *Nelles v. Grange* (1984) 42 C.P.C. 109 9 D.L.R. (4th) 79, 3 O.A.C. 40. La décision de la Cour d'appel de l'Ontario repose en partie sur la notion selon laquelle (à la page 89) :

... si aucune accusation n'était portée par la suite, une personne jugée responsable par le commissaire n'aurait aucun recours pour laver son nom de tout soupçon. [Souligné par mes soins]

En l'espèce, l'inspecteur a pour mandat d'enquêter. J'ai conclu qu'il n'est pas autorisé à établir la responsabilité criminelle. Même s'il peut arriver que des éléments de preuve d'activités criminelles finissent par émerger, l'enquête ne se trouve ni à usurper ni à miner la fonction du processus judiciaire des tribunaux ordinaires.

Dans les procédures suivies jusqu'à maintenant, l'inspecteur a, conformément aux principes de justice fondamentale, accordé au

requérant le droit d'être représenté par un avocat et le droit de contre-interroger les témoins. Le requérant ne prétend pas qu'il y a preuve d'absence d'équité procédurale. Son argument semble être de nature prospective. À cet égard, les observations du juge Legg dans *Robinson v. B.C. (Govt.)*, [1986] 4 W.W.R. 729, 3 B.C.L.R. (2d) 77, 28 C.C.C. (3d) 489 (sous le nom de *Robinson v. R.*) (C.S.), à la page 747, peuvent être de quelque utilité.

Je reconnais avec l'avocat du procureur général que la Commission d'enquête nommée par décret du conseil est un organisme appelé à faire des recommandations et non à trancher. Elle rédigera un rapport de ses constatations à l'intention du lieutenant-gouverneur en conseil. Elle ne portera aucun jugement en matière de culpabilité et d'innocence, ou de responsabilité civile ou pénale. Elle ne peut ordonner aucun licenciement ni soumettre qui que ce soit à des mesures disciplinaires. En outre, son rapport ne conduira pas nécessairement à des poursuites subséquentes envers qui que ce soit. On ne peut donc affirmer que l'enquête privera qui que ce soit de la liberté ou de la sécurité de sa personne...

À l'appui de leurs prétentions, les avocats des requérants ont invoqué l'affaire *Nelles*, comme l'avait fait le requérant dans l'affaire *First Investors*.

Je ne puis accepter cette prétention.

Chaque commission d'enquête est régie par son propre mandat. Aux termes du mandat de la présente commission, constituée pour faire enquête et présenter des recommandations, je suis chargé :

...d'enquêter sur les causes de l'écrasement de l'avion Fokker F-28, vol 363 d'Air Ontario, à Dryden (Ontario) le 10 mars 1989, de même que les facteurs qui y ont contribué, et de présenter un rapport incluant les recommandations qu'il juge nécessaire de proposer dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Le mandat de l'enquête dans l'affaire *Nelles/Grange* interdisait expressément au commissaire de cette enquête de faire des constatations de responsabilité civile ou pénale. Même si je n'ai aucune intention de déterminer la responsabilité criminelle ou civile, le mandat de la présente Commission ne prévoit aucune limite semblable. À mon sens, aux termes du mandat qui m'a été confié et eu égard au dossier de la preuve porté devant moi, je suis non seulement habilité, mais encore tenu à faire des constatations de fait qui peuvent être considérées comme critiques ou défavorables.

Il s'agit d'un écrasement qui a entraîné la mort de 24 personnes. Le dossier indique que l'écrasement n'est pas survenu sans la présence

d'une erreur humaine, réglementaire et de sociétés. J'entends rapporter mes constatations de façon équitable et exacte. Je ne puis le faire sans identifier les personnes, les sociétés et les organismes en cause. Les avocats des requérants ont reconnu dans leur argumentation qu'il serait approprié de «nommer» les pilotes du C-FONF. Je ne vois aucun fondement rationnel pour limiter ainsi la «divulgation des noms». Toutes les personnes et tous les organismes réglementaires et sociaux engagés dans la présente Commission ont pu profiter pleinement des principes de justice fondamentale.

Pour ces raisons, je ne suis pas prêt à me limiter à des observations et des constatations de nature générale sans nommer des personnes. Des personnes seront nommées dans les observations et les constatations lorsque le nécessiteront le dossier de la preuve et l'accomplissement de mon mandat.

Il y aurait également lieu de souligner que l'enquête *Nelles/Grange* a été établie en vertu de la *Loi sur les enquêtes publiques* de l'Ontario, tandis que la présente Commission d'enquête est établie en vertu de la *Loi sur les enquêtes* fédérale. De ce fait, il n'est pas nécessaire de trancher les questions constitutionnelles qui étaient si importantes pour le règlement des points en litige soumis à la Cour d'appel de l'Ontario dans son examen des procédures de l'enquête *Nelles/Grange*.

La question du préavis raisonnable

L'avocat des requérants a prétendu que les destinataires des lettres du 19 août 1991 n'avaient pas eu suffisamment de détails ou de temps pour répondre adéquatement aux observations et constatations adverses que je me proposais de faire. Je ne suis pas d'accord avec cette prétention. En ce qui a trait aux détails, la lettre de 66 pages expédiée par l'avocat de la Commission le 26 septembre 1991 a fourni à Paterson, MacDougall un préavis avec beaucoup de détails sur les points et les circonstances qui peuvent donner lieu à des constatations défavorables dans mon rapport final. Les avocats des requérants ont accès à tout le dossier de la preuve, et leur participation quotidienne à l'enquête, de même que la lettre de 66 pages de l'avocat de la Commission, ne peuvent laisser subsister aucun doute quant aux points qui doivent être examinés. Dans la présente demande, les avocats de Paterson, MacDougall ont laissé entendre que seule l'ébauche de mon rapport satisferait à leurs exigences. À mon avis, cette demande montre à quel point les requérants ont mal interprété les limites de l'équité procédurale et de la justice fondamentale.

En ce qui a trait à la question du temps, l'historique suivant est important :

- a) les lettres du 19 août 1991 ont été expédiées à 11 personnes par courrier recommandé. Chaque préavis comprenait la notification suivante à l'égard du délai :

Veillez considérer la présente lettre comme un préavis officiel conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi sur les enquêtes, et aviser la Commission par écrit, au plus tard le mardi 3 septembre 1991, de votre intention :

1. de vous faire entendre en personne ou par l'entremise d'un avocat;
2. de vous faire entendre au moyen d'observations écrites;
3. de ne pas vous faire entendre devant la Commission.

À DÉFAUT D'UNE RÉPONSE AU PLUS TARD LE MARDI 3 SEPTEMBRE 1991, LA COMMISSION PRÉSUMERA QUE VOUS AVEZ RENONCÉ À VOTRE DROIT DE VOUS FAIRE ENTENDRE EN VERTU DE L'ARTICLE 13 DE LA LOI SUR LES ENQUÊTES.

Il y a lieu de noter que les observations présentées selon la présente procédure seront examinées avec soin par le commissaire dans la préparation de son rapport final. Les observations écrites doivent être reçues par la Commission au plus tard le MARDI 10 SEPTEMBRE 1991.

Un seul témoin d'Air Ontario a écrit à l'avocat de la Commission et présenté des observations écrites comme le demandait la lettre du 19 août 1991.

- b) une copie de chaque lettre du 19 août 1991 a été remise à M^e Bruce MacDougall le 19 août 1991. Dans une correspondance datée du 30 août 1991, M^e MacDougall a écrit à l'avocat de la Commission pour lui demander davantage de détails et pour décrire sa position en ce qui a trait à l'article 13. Deux paragraphes de cette correspondance sont particulièrement importants :

Nous vous écrivons au sujet des préavis en vertu de l'article 13 que vous nous avez remis en notre qualité d'avocats d'Air Ontario et de plusieurs des témoins qui ont déposé au cours de l'enquête.

Les renseignements susmentionnés nous aideront beaucoup à préparer notre réponse aux préavis que vous nous avez donnés. Manifestement, plus vite nous serons en possession de ces renseignements, plus vite nous pourrons répondre.

Il ressort clairement de la lecture de la lettre en entier, et particulièrement des deux paragraphes cités, que Paterson, MacDougall agissaient comme avocats d'Air Ontario et des personnes à l'emploi d'Air Ontario qui ont comparu devant moi.

- c) Deux lettres, datées du 13 septembre 1991, ont été expédiées à l'avocat de la Commission par M^e MacDougall, essentiellement pour demander des détails supplémentaires. Les deux lettres précisaient dès le début dans quel contexte elles étaient expédiées à la Commission :

Nous écrivons cette lettre à titre d'avocats d'Air Ontario Inc., participante à l'enquête, et à titre d'avocats représentant aussi les intérêts des témoins... en réponse aux préavis des «constatations prévues» donnés dans les diverses lettres que vous leur avez expédiées, en date du 19 août 1991.

et

Nous vous écrivons à titre d'avocats d'Air Ontario Inc., en réponse à la lettre que vous avez adressée au président de la société, le 19 août 1991.

Compte tenu du rôle que Paterson, MacDougall a assumé dans la présente enquête; du degré de précision des détails qui ont été expédiés à M^e MacDougall; de l'écoulement de cinquante et un (51) jours, du 19 août 1991 à la date de l'audience à huis clos; et du rôle qu'a assumé Patterson, MacDougall dans le processus d'enquête, en représentant les intérêts de la presque totalité des employés d'Air Ontario dans les entrevues et les communications avec la Commission, et au cours de toutes les audiences devant moi, et en échangeant la correspondance qui a donné lieu à la présente demande, comme cela a été mentionné plus tôt, il ne fait aucun doute, selon moi, que toutes les personnes qui ont reçu les lettres du 19 août 1991 ont eu un délai raisonnable et suffisant pour répondre à ces lettres, soit individuellement, soit par l'entremise de Paterson, MacDougall, les avocats qui ont représenté leurs intérêts.

Les avocats des requérants ont prétendu qu'il y avait eu un retard déraisonnable dans la signification aux appelants des lettres de la Commission datées du 19 août 1991, du 6 septembre 1991 et du 26 septembre 1991. Dans les circonstances, je ne suis pas d'accord. La présente Commission d'enquête a été constituée le 29 mars 1989, les audiences ont débuté le 17 juillet 1989 et se sont terminées le 24 janvier 1991. Depuis lors, je procède à l'examen d'une masse imposante de documents et de transcriptions de la preuve orale. Les lettres destinées aux requérants leur ont été adressées dès que j'ai été prêt à le faire à la suite de mon examen du dossier de la preuve.

Dans l'intérêt de l'équité pour toutes les parties concernées, nonobstant ma décision fondée sur les motifs susmentionnés, j'accorde par les présentes une prorogation du délai jusqu'à midi, le jeudi 24 octobre 1991, pour permettre aux dix personnes qui restent de présenter des

observations écrites à l'égard des préavis qui leur ont été donnés le 19 août 1991, et qui ont été explicités par la correspondance en date des 6 et 26 septembre 1991. Ces observations peuvent être expédiées individuellement, comme l'a fait un requérant, ou présentées par l'entremise d'un avocat.

Possibilité de conflit d'intérêts en ce qui a trait à la représentation des personnes par un avocat

J'ai accordé une attention particulière à la prétention des avocats selon laquelle des personnes pouvaient avoir besoin de plus de temps pour répondre parce que Paterson, MacDougall «avis[eront] toutes les personnes nommées de leur droit de retenir les services d'avocats indépendants de ceux d'Air Ontario, puisque leur situation personnelle pourrait entrer en conflit avec celle de la société.»

La conduite de Paterson, MacDougall durant toute la présente enquête m'a porté à croire que toute question de conflit avait déjà été abordée par Paterson, MacDougall et par ses clients dès le début du processus, et qu'en outre, le prompt examen de ces questions a eu pour résultat que les avocats de Paterson, MacDougall ont représenté toutes les personnes qu'ils affirmaient représenter. J'estime que le cabinet Paterson, MacDougall ne peut maintenant prétendre ne pas être en mesure de fournir à ces personnes des avocats indépendants alors que l'enquête tire à sa fin et que la Commission remet son rapport final, après que ces personnes ont été interrogées et ont comparu comme témoins devant moi, représentées par Paterson, MacDougall au cours de la phase investigatrice de la présente enquête.

Quant aux personnes elles-mêmes, si certaines de celles qui ont reçu de la Commission une lettre datée du 19 août 1991 s'estiment lésées par le fait d'être représentées par Paterson, MacDougall et souhaitent être représentées séparément, elles peuvent comparaître en personne devant moi pour présenter des observations le jeudi 24 octobre 1991.

Charte des droits et libertés

Les avocats des requérants ont prétendu que la procédure proposée par la Commission violerait le droit de chacun des requérants à sa réputation, en vertu de la common law, et le droit que lui garantit l'article 7 de la *Charte des droits et libertés* de ne pas être privé de la «sécurité de sa personne», sauf en conformité avec les principes de justice fondamentale. Je doute fort que la «sécurité de la personne» de quiconque soit menacée par suite du rapport final de la présente commission d'enquête. Dans la

mesure où la «sécurité de la personne» peut être en cause, nous avons veillé et nous veillerons au respect scrupuleux des principes de justice fondamentale.

Pour les raisons susmentionnées, la requête est rejetée.

FAIT À TORONTO (ONTARIO), CE 11^e JOUR D'OCTOBRE 1991.

L'HONORABLE JUGE VIRGIL P. MOSHANSKY, COMMISSAIRE

RAPPORT FINAL

ANNEXES TECHNIQUES

- 1 Accident numéro 825-89-C0048 : Rapport des groupes des structures et d'inspection du lieu de l'accident, Rapport LP38/89 : *Accident: Fokker F28, Mk 1000, Numéro d'immatriculation C-FONF, 10 mars 1989*
Bureau canadien de la sécurité aérienne
- 2 Avion Fokker B.V. Amsterdam, Aérodynamiques Fokker, Rapport numéro L-28-222 : Notes sur les caractéristiques de l'avion quand elles sont modifiées par des dépôts de givre, de glace ou de verglas sur les ailes.
- 3 Avion Fokker B.V. Amsterdam, Aérodynamiques Fokker, Rapport numéro V-28-25 : Étude sur simulateur de vol des effets sur les performances au décollage de la neige fondante sur la piste et de la glace sur les ailes d'un Fokker 100.
- 4 Étude sur simulateur de vol des effets sur les performances au décollage de la neige fondante sur la piste et de la glace sur les ailes d'un Fokker 100
- 5 Étude en soufflerie de la dégradation des performances d'un modèle aile-hélice causé par la rugosité sur l'extrados et la modification de forme du bord d'attaque
R.H. Wickens et V.D. Nguyen
- 6 Précipitation verglaçante sur les surfaces portantes
Myron M. Oleskiw
- 7 Étude du rôle des facteurs humains dans l'accident d'Air Ontario à Dryden (Ontario) : *Analyse et recommandations présentées à la Commission d'enquête sur l'accident d'Air Ontario à Dryden (Ontario)*
Robert L. Helmreich

ISBN 0-660-93587-2

N° de cat. MAS C32-55/4-1992F