

# SARSCÈNE - Hiver 1998



## TABLE DES MATIÈRES (abrégé)

### vol 111 de SwissAir

[Introduction au numéro spécial](#)

[Les leçons tirées d'une tragédie](#)

[Intervention marine](#)

[Les défis posés par la recherche](#)

[Un trou dans les nuages](#)

[La recherche et le sauvetage au sol en Nouvelle-Écosse](#)

[L'évolution de la recherche et du sauvetage au sol en Nouvelle-Écosse](#)

[Les chercheurs : équipes bénévoles de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse](#)

[Médias en folie](#)

[Le prix émotionnel](#)

[La résolution du mystère du vol 111 de Swissair](#)

[La GRC remet des médailles de 25 ans de service bénévole en recherche et sauvetage au sol](#)

[Aide aux proches](#)

## Introduction au numéro spécial

Déjà, les faits sont gravés dans notre mémoire collective: le vol 111 de Swissair, parti de New York et en route pour la Suisse, s'est abattu dans l'océan Atlantique non loin de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse. Les 229 personnes qui se trouvaient à bord ont toutes péri dans l'accident.

Alors que les tristes images défilaient sur les écrans de télévision du monde entier, tous ceux qui les ont vues ont été unis dans la compassion et dans l'inconcevable horreur de ce qui s'était passé. Toutefois, pour les habitants de la côte sud de la Nouvelle-Écosse, la douleur est demeurée bien après que les caméras de télévision se soient éteintes.

Au début du mois de novembre 1998, j'ai eu le privilège de me rendre en Nouvelle-Écosse et de faire la connaissance de certaines des personnes qui sont intervenues dans la mission de récupération de l'épave et de ses débris. Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont pris le temps de me raconter leurs expériences et, en particulier, l'agent Everett Densmore et le caporal Archie Mason de la Gendarmerie royale du Canada ainsi que M. Charles Deveau, de la Nova Scotia Ground SAR Association (l'association de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse).

*Jennifer Reaney, SNRS*

## Les leçons tirées d'une tragédie

« L'accident du vol 111 de Swissair nous a appris bien des choses », déclare le major Michel Brisebois, officier responsable du Centre de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) de Halifax. « Toutefois, maintenant que tout est fini et que j'y repense, je ne changerais aucune des actions fondamentales que nous avons posées. Tout a été bien fait. »

L'accident du vol 111 de Swissair s'est distingué par bien des aspects. Dans ce CCOS achalandé, les appels qui signalent un aéronef éventuellement en détresse ne sont pas rares. Plus de 500 vols se croisent chaque jour dans le ciel au-dessus de Halifax, soit 207 000 vols par an. Ainsi, lorsque le CCOS a reçu l'appel de Moncton le mercredi 2 septembre signalant la disparition au radar d'un appareil, personne ne se doutait de l'ampleur de la catastrophe qui se jouait.

Le deuxième appel a confirmé la gravité et l'urgence de la situation. Le major Brisebois était rentré chez lui depuis 15 minutes quand il a été rappelé au CCOS. Les téléphones du Centre ne cessaient de sonner alors que trois employés du CCOS (les contrôleurs aérien et maritime et un technicien radio) tentaient de maîtriser la situation. En seulement une heure, 12 personnes travaillaient ensemble pour tenter de prendre les choses en main. « À l'arrivée du personnel, on a désigné un directeur de recherche chargé d'attribuer les tâches, se rappelle le major Brisebois. Ainsi, chaque personne est responsable d'une partie précise de la procédure et peut consacrer toutes ses compétences à la tâche qui lui incombe. Les tâches sont ainsi ramenées à une dimension qui les rend réalisables. »

La question des médias s'est rapidement imposée. Les journalistes n'ont pas mis longtemps à obtenir les numéros de téléphone du CCOS et les lignes ont bientôt toutes été occupées. Les contrôleurs étaient incapables d'obtenir des lignes extérieures pour dépêcher les ressources et les personnes qui attendaient d'être affectées.

Seize employés des affaires publiques du CCOS et de la Marine canadienne ont été chargés de transférer les appels des médias pour libérer les lignes téléphoniques indispensables au CCOS et pour établir une structure de communications. « Nous avons aussi compris qu'il était important que tous aient accès à un point de contact unique, déclare le major Brisebois. Quand on est à la recherche de renseignements, il est très important de ne pas être obligé de passer au-travers d'une liste de personnes-ressources; nous avons donc demandé à des représentants des divers organismes en cause (Swissair, Organisation de mesures d'urgence, Garde côtière canadienne et Gendarmerie royale du Canada) de faciliter les communications. »

Pour simplifier les communications et pour employer efficacement toutes les ressources, la structure de commandement sur place a été retenue et le CCOS s'est transformé en centre opérationnel conjoint. La décision a donné de bons résultats : le CCOS a repris la situation en main et en a conservé la maîtrise.

La première chose à faire était de délimiter la zone de recherche. « Nous connaissions les dernières coordonnées de l'aéronef et nous avons aussi reçu par téléphone des rapports provenant de différents

endroits de la péninsule Aspotogan. La zone de recherche initiale a été délimitée à 10 milles marins », se rappelle le major Brisebois. Les conditions étaient difficiles : l'ouragan Danielle était récemment passé dans les parages, laissant dans son sillon du mauvais temps et une couverture nuageuse épaisse. Les premières lueurs du jour ont révélé l'emplacement de la zone de débris.

Le NCSM *Preserver* a été le premier navire à se rendre sur les lieux et a été désigné comme commandant sur place, responsable du déploiement des ressources et du contrôle des ressources aériennes et maritimes dans la zone. Le jeudi 3 septembre, le major Brisebois et son personnel sont entrés en contact avec le commandant Leblanc de la Garde côtière des États-Unis (USCG) qui s'est retrouvé dans une situation comparable lors de l'accident du vol 800 de la TWA. Le commandant Leblanc a exposé les leçons qu'il avait tirées de l'accident. Lors de l'accident du vol 800 de la TWA, la recherche de survivants a été arrêtée au bout de quelques heures seulement. Cette mesure a éteint tous les espoirs des familles et la USCG a été lourdement critiquée.

« Nous avons déployé toutes les ressources dont nous disposions dans la zone, explique le major Brisebois. Des bénévoles récupéraient déjà les débris et, d'après ce que nous avons constaté, nous avons peu d'espoir de trouver des survivants. Par contre, nous n'étions pas prêts à renoncer si tôt. »

La décision de poursuivre les recherches a notamment été fondée sur ce que l'on sait sur l'immersion en eau froide. Les méthodes scientifiques permettent de prédire le temps de survie d'une personne plongée dans l'eau froide, selon son âge et son pourcentage de graisse corporelle. « En nous basant sur le modèle d'immersion en eau froide, nous avons fixé la limite à 36 heures. Toutefois, on ne peut se fier uniquement sur les tableaux de prédiction, dit le major Brisebois. Souvent, on retrouve des gens qui ont survécu dans des conditions terribles bien plus longtemps que les prédictions ne l'indiquaient, c'est pourquoi nous poursuivons les recherches bien au-delà de ce que révèlent les prédictions. »

Comme la zone de recherche était restreinte et avait été fouillée à maintes et maintes reprises par les effectifs aériens et maritimes, l'espoir de retrouver des survivants s'est estompé rapidement. « On ne veut jamais vraiment s'entendre dire, dans une situation, que personne n'a pu s'en sortir, déclare le major Brisebois. C'est un sentiment atroce. Nous laissons toujours le bénéfice du doute, mais à 10 h 30 le vendredi matin, nous avons cédé le contrôle au Bureau de la sécurité des transports et avons rapatrié tous les effectifs primaires de recherche et de sauvetage. »

Lors de la rencontre tenue le vendredi soir entre le personnel d'intervention d'urgence et les familles des victimes, le major Brisebois a dû annoncer à plus de 600 proches qu'on avait renoncé à tout espoir de retrouver des survivants. « Ma responsabilité est face au public canadien et aux familles des passagers du vol 111 de Swissair, déclare-t-il. Les familles ont besoin de savoir que tout ce qui pouvait humainement être fait l'a été. Elles ont le droit de tout savoir. »

*Jennifer Reaney, SNRS*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

Lorsque le vol 111 de Swissair s'est abattu dans l'océan non loin de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse, les pêcheurs locaux, dont bon nombre sont membres de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), ont été les premiers à parvenir sur les lieux de l'accident.

« Nous n'avons pas mis bien longtemps à comprendre qu'il ne s'agissait pas d'un incident mineur », déclare Jack Gallagher, directeur, Sauvetage, sécurité et intervention environnementale, région des Maritimes. « Nous avons dû mobiliser toutes nos ressources en prévision d'un séjour prolongé. »

La Garde côtière canadienne (GCC) a réagi rapidement et a dépêché de nombreux navires sur les lieux, y compris le NGCC Hudson, le NGCC Mary Hichens, le NGCC Simon Fraser, le NGCC Earl Grey (muni d'un éperon pour repêcher les débris), le NGCC Matthew (équipé d'un sonar à balayage latéral multifaisceau pour créer des images tridimensionnelles du fond de l'océan) et le NGCC Sambro (premier navire du gouvernement à se rendre sur les lieux).

Outre ces navires, 14 embarcations de sauvetage rapide et plus de 15 vaisseaux de la GCAC ont participé à la vaste opération de récupération. Des hélicoptères de la Garde côtière ont assuré le soutien des équipes qui fouillaient les îles et le littoral.

« En coulisses, nous avons des équipes de mécaniciens qui travaillaient de nuit pour qu'au début de chaque période d'intervention, tous les navires aient été décontaminés, remplis de carburant et réparés et soient prêts à appareiller », déclare Jack Gallagher. « Il y a aussi les gens qui ont travaillé pour éviter que nos réseaux informatiques ne tombent en panne. Et si nous avons pu mener cette opération à terme, c'est parce que nous jouissons de l'appui inconditionnel de nos supérieurs, qui tenaient à ce que nous fassions bien les choses, peu importe ce qu'il en coûterait. »

Sur le plan des ressources et du coût, Jack Gallagher affirme que son budget annuel au complet aurait été épuisé au bout de la troisième journée de l'intervention. « Les coûts sont énormes, dit-il. Quand on pense aux effectifs, aux navires, au carburant, à l'entretien, aux communications, sans oublier qu'il faut nourrir et loger tous les intervenants, c'est ahurissant. »

Les navires de la Direction générale de la conservation et de la protection du ministère des Pêches et des Océans ont également participé aux recherches. « Le Bureau de la sécurité des transports a fixé les limites d'une zone fermée et nous a confié le soin de patrouiller le périmètre pour bloquer l'accès aux navires non autorisés », déclare Gary Hutchins, agent des Pêches. Les navires du gouvernement et de la GCAC étaient faciles

à reconnaître, mais dans bien des cas, les agents ont dû ordonner aux médias et aux curieux de rebrousser chemin.

L'un des moments les plus épineux a été celui de l'arrivée d'équipes nouvelles sur les lieux de la mission. « Toutes avaient besoin d'être formées à leur arrivée, déclare Gary Hutchins. Cet endroit n'est pas facilement navigable dans les meilleures circonstances et, quand les recherches se déroulent à proximité du littoral, il faut prendre des précautions particulières. Ainsi, pendant toute la mission, nous donnions sans arrêt des programmes de formation. Par contre, l'effort en a valu la peine puisque toutes

les recherches ont été menées sans qu'il nesurvienne un seul problème de sécurité. »

Selon Bruce Henderson, coordonnateur de la formation en recherche de la GCC de Sambro, c'est l'appui de la collectivité qui a fait toute la différence pour les chercheurs en mer. « Pratiquement sans exception, tous ont voulu rester jusqu'à la toute fin, se souvient-il. Même quand les conditions étaient réellement mauvaises, les gens étaient prêts à travailler n'importe où, en tout temps. L'effort civil a été énorme, depuis les chercheurs aux habitants qui nous ont apporté de la nourriture et qui se sont efforcés de veiller au confort de tous. »

« Nous avons collaboré étroitement avec la Garde côtière, la GCAC, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et les bénévoles. C'était un réel plaisir de travailler avec tous ces autres organismes et il régnait un esprit de collaboration absolue entre nous tous, se rappelle Gary Hutchins. Nous partageons tous le même objectif, celui de veiller à ce que tout ce qui pouvait être fait soit bien fait. »

La GRC a aussi participé aux recherches en mer avec ses propres bateaux et pilotes. L'agent Vince Wood, du détachement de Tantallon, a lui aussi apprécié l'effort communautaire. « Du côté opérationnel, pour nous, c'était plutôt routinier, dit-il. Notre formation est la même partout et nous savons comment recueillir des preuves, mais la durée de cette recherche et la nature des preuves que nous recueillions étaient loin d'être ordinaires. » Le travail en équipe et l'esprit de corps qui ont caractérisé les opérations menées depuis Yankee Cove ont certainement frappé l'agent Wood et les autres chercheurs en mer. « Il est toujours agréable de travailler avec des gens qu'on ne connaissait pas avant et la collectivité a été extraordinaire », déclare l'agent Wood.

Pour les chercheurs en mer, la protection de la zone de recherche se poursuivra jusqu'à l'arrivée de l'hiver, qui signifiera la fin des opérations de dragage. Selon l'issue des enquêtes, les recherches pourraient reprendre au printemps 1999 ou être closes pour de bon.

*Jennifer Reaney, SNRS.*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

## Les défis posés par la recherche

Si la mission Swissair a pu sembler impossible aux personnes qui en lisaient les comptes rendus dans les journaux, elle ne constituait rien d'insurmontable pour les équipes de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse. « Ce n'est pas si compliqué lorsqu'on est organisé », déclare Brian Russell, directeur de recherches de Halifax Regional SAR. « Nous disposons d'un système solide et ne manquons pas de chercheurs. Bien des choses jouaient en notre faveur en raison de tout le travail qui a été fait ici. »

Cependant, M. Russell admet que la mission Swissair a poussé les bénévoles à bout, principalement en raison de l'épreuve à laquelle ils étaient confrontés et de la durée de la recherche. « Les deux premiers jours, il est arrivé à maintes reprises que nous fouillions les plages sans comprendre que ce que nous

trouvions était des restes humains, se souvient-il. Au début, c'est insupportable, puis on se console en se disant que chaque découverte va peut-être permettre d'identifier une victime et de soulager une famille. C'est comme ça qu'on arrive à continuer, même quand c'est dur. »

Le terrain a posé bien des difficultés pour les chercheurs. La péninsule Aspotogan est traître : le littoral est rocheux et coupé de falaises escarpées et de forêts denses. Les chercheurs exténués ont fouillé les plages alors que les cailloux glissants cédaient sous leurs pieds. À certains endroits, ils étaient incapables d'escalader les falaises et devaient continuer à longer les plages. À l'intérieur des terres, les chercheurs ont dû composer avec un terrain au relief sans cesse changeant, passant de clairières rocheuses à des boisés touffus et à des marécages.

Le 22 septembre, au milieu de la mission Swissair, les équipes ont été dépêchées à la recherche d'une femme âgée de 71 ans qui avait été portée disparue. La température baissait et vu le relief dangereux du terrain, les chercheurs craignaient le pire. Toutefois, la femme a été retrouvée saine et sauve le lendemain matin. « Le fait de retrouver une personne en vie a remonté le moral de tout le monde, ça nous a ramené un peu à la normale, explique M. Russell. Aussi, nous avons retrouvé en quatre heures un chasseur qui s'était égaré près de l'aéroport de Halifax... ça aussi, ça nous a fait du bien à tous. »

## En coulisses

Sacs pour pièces à conviction, sacs à ordures, trois types de gants, de l'eau, sacs de corde à lancer, repas, matériel de premiers soins : à l'intérieur de l'une des trois caravanes du poste de commandement Whale Back, les tables disparaissent sous le matériel dont devait se munir chaque chercheur au sol avant de reprendre les recherches pour la journée. Le suivi de l'inventaire, le contrôle des personnes qui passaient en ces lieux achalandés, sans oublier l'obligation de rendre compte de tout ce qui avait été acheté dans les commerces de l'endroit ou donnés par divers organismes, ont constitué un véritable tour de force.

« Au plus fort de la recherche, 800 bénévoles sont passés ici en une journée », se souvient Chris Hubley, officière de logistique du poste de commandement Whale Back. « Nous devons nous assurer que chaque bénévole était muni de tout le matériel dont il avait besoin et qu'il savait comment s'en servir. » La mission Swissair était en somme une recherche de preuves de grande envergure. Les bénévoles devaient donc savoir comment récupérer les pièces de l'avion, en évitant de se blesser avec les pièces métalliques coupantes ou les résidus de carbone. Quant aux restes humains, les chercheurs devaient suivre les techniques appropriées pour ne pas les contaminer avec leur propre ADN.

Les fournitures et provisions ont afflué des quatre coins du Canada – cartes, nourriture, boissons, caravanes, couvertures, articles de toilette – et de la collectivité locale. « Nous avons tenu le compte de tout, déclare Lorraine Carroll, également officière de logistique. Outre l'inventaire et la gestion de l'effectif, nous devons gérer le site, y compris les véhicules, le carburant, tous les reçus et tout l'argent. »

Chris Hubley a dû rajuster le tir complètement lorsqu'elle s'est retrouvée au téléphone en train de demander à des gens d'apporter des provisions ou du matériel au site. « Les gens ont bien ri, parce qu'à l'habitude, j'essaie toujours de tout faire en dépensant le moins d'argent possible, dit-elle. Je sais à quel point nous avons du mal à recueillir des fonds, alors j'essaie d'être aussi ingénieuse que possible. Toutefois, dans le cadre de cette mission, c'était vraiment bizarre pour moi de simplement téléphoner à

quelqu'un pour lui demander d'apporter quelque chose. »

Huit autres recherches se sont déroulées en Nouvelle-Écosse en même temps que la mission Swissair. Les ressources des équipes ont été étirées au maximum, et les bénévoles ont travaillé de longues heures. « À mon avis, les premières semaines, nous étions ici de cinq heures du matin à neuf heures du soir, déclare Chris Hubley. Ensuite, c'était le retour à la maison, les moments passés avec les enfants, quelques vagues tentatives pour effectuer des corvées domestiques, sans oublier les montagnes de paperasse que nous ramenions chez nous du poste de commande.

Au bout de tout cela, quand on avait réussi à se calmer assez pour s'endormir, c'était beau si on finissait par dormir quatre ou cinq heures. »

De sa lourde mallette, Chris Hubley extrait des calendriers : toutes les cases du mois de septembre portent la mention Swissair. Elle indique à quel moment les autres recherches ont eu lieu et les semaines où elle a repris ses fonctions professionnelles à la Commission des accidents du travail. « Tous nos employeurs méritent d'être félicités, dit-elle. Dans la plupart des cas, ils se sont montrés prêts à laisser aller les chercheurs au sol bénévoles pour que ceux-ci puissent se consacrer aux recherches. Par contre, je connais aussi bien des gens qui ont utilisé leurs congés rémunérés de l'année prochaine ou leurs congés de maladie pour pouvoir participer aux recherches. Les gens veulent continuer jusqu'au bout, jusqu'à ce que les recherches soient terminées. »

Lorraine Carroll a été recrutée par l'entremise du bureau de police communautaire de Beavertown, où elle travaille bénévolement toutes les semaines. « Après cette expérience, j'ai demandé à être recrutée par l'équipe Halifax Regional SAR », dit-elle en souriant.

L'équipe Halifax Regional SAR compte 130 membres, y compris sept personnes responsables des alertes, ce qui signifie que l'équipe peut être prête à entreprendre une recherche très rapidement. « Nous nous attendons à ce que d'autres personnes se joignent à l'équipe au terme de cette expérience, déclare Brian Russell. Chaque fois qu'il y a une recherche médiatisée, nous attirons des nouveaux membres. Bien sûr, il ne reste pas tous. Certains perdent l'intérêt lorsqu'ils se rendent compte de l'ampleur de la formation exigée et du temps qu'ils doivent consacrer. »

« Aussi, quand la recherche et le sauvetage prennent un aspect personnel, qu'ils touchent une famille, nous recrutons des nouveaux membres, dit-il. Si vous interrogez les membres des équipes de recherche et de sauvetage de la Nouvelle-Écosse, et probablement de toutes les autres régions du Canada, vous trouveriez probablement chaque fois un membre qui s'est joint à l'équipe parce qu'un membre de sa famille a été retrouvé, mort ou vivant, par une équipe de recherche bénévole. C'est comme n'importe quelle autre ressource, on en ignore l'existence et la valeur tant qu'on a pas soi-même à y faire appel. »

Le caractère troublant de ce que les chercheurs ont dû affronter tous les jours, lors de la mission Swissair, a été accentué par le fait que l'épreuve s'est déroulée chez eux, dans leur collectivité. Comme les chercheurs ne peuvent se distancer des souvenirs physiques de la recherche, il leur est d'autant plus difficile de faire face à ce drame. « L'eau a toujours été un répit pour moi, déclare Chris Hubley. Avant, je me sentais toujours détendue et à l'aise, chez moi, quand je contempiais l'océan. Maintenant, en sachant ce qui est arrivé à tous ces gens, je ne vois plus les choses de la même façon. »

« Pour moi, déclare Lorraine Carroll, c'est le poisson. Je suis incapable de regarder un poisson, encore moins d'en manger. J'ai vu ce qui est sorti de l'eau, et c'est difficile d'y penser de la même façon maintenant. »

« Cela va prendre du temps, affirme Chris Hubley. Je viens de vivre 58 jours en enfer. »

*Jennifer Reaney, SNRS*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

---

## Un trou dans les nuages

La mission Swissair a donné lieu à une foule de témoignages de bonté et de lutte personnelle. Il est impossible de tous les rapporter en détail, mais en voici quelques aperçus.

- Une femme dont les parents ont été tués dans l'accident songe à s'installer pour de bon à Peggy's Cove tant elle a été touchée par la bonté de la collectivité. Elle éprouve maintenant un sentiment profond de parenté à l'égard des gens de l'endroit.
- Un chercheur de Lunenburg qui fouillait le littoral de l'île Tancook a appris que sa maison brûlait et qu'on ignorait où se trouvait sa famille. Il parvint à regagner le continent par bateau pour découvrir qu'il ne restait rien de sa maison, mais que sa famille était saine et sauve.
- Certaines personnes qui avaient mis leur maison en vente l'ont retirée du marché pour pouvoir héberger des bénévoles.
- Les chercheurs ont découvert deux bouteilles en verre sur la plage. Lorsqu'ils les débouchèrent, ils trouvèrent des notes rédigées par des écoliers québécois qui avaient mis les bouteilles à l'eau dans le cadre d'un projet scolaire pour voir où elles aboutiraient. Les chercheurs ont répondu aux enfants.
- Un couple, pendant la mission Swissair, a accueilli plus de 200 personnes dans son foyer.
- Les familles locales ont préparé des centaines de repas pour les chercheurs. D'autres se sont occupées de la lessive des chercheurs qui étaient loin de leur domicile.
- Une équipe de pompiers bénévoles qui faisait route vers Peggy's Cove ont découvert une maison en flammes. Un camion de pompiers bénévoles était sur place, mais l'effectif était insuffisant. Les membres de la première équipe n'hésitèrent pas : ils sortirent de leur fourgonnette, enfilèrent leur équipement et éteignirent l'incendie.
- Une femme qui a rejointe à l'équipe de recherche après la mort tragique de sa fille a participé pour la première fois à une recherche active pendant la mission Swissair. Elle a été consolée par les efforts intenses qu'elle voyait déployés par les bénévoles qui voulait soulager les familles des victimes.
- Un parent éprouvé tentait en vain de louer une voiture à son arrivée à Halifax. Un homme lui a prêté son propre véhicule quand il a appris qu'il ne restait plus de voitures de location, sans même demander quand sa voiture lui serait rendue.
- La collectivité de Blandford a été ébranlée par un double meurtre pendant la mission Swissair.
- Et enfin, tous les parents qui, après une longue journée de recherche, regagnaient leurs foyers devaient faire face aux questions difficiles que leur posaient leurs jeunes enfants.

## La recherche et le sauvetage au sol en Nouvelle-Écosse

La recherche et le sauvetage au sol en Nouvelle-Écosse sont devenus, avec le temps, des ressources d'intervention hautement formés, bien équipés et motivés au service de la province et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Ayant fait systématiquement ses preuves par son efficacité et son utilité comme service d'intervention immédiate dans les cas de personnes égarées ou disparues dans toute la province, le milieu de la recherche et du sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse assume désormais un rôle nouveau, qui n'est pas sans poser de défis, celui de participer aux recherches de preuves définies dans le Code criminel.

Dans ce domaine, les intervenants en recherche et sauvetage au sol se sont distingués par leur souplesse, leur habileté et leur dévouement supérieurs lorsqu'ils ont fourni une aide précieuse à la GRC au cours d'enquêtes criminelles de grande envergure. À l'heure actuelle, le programme provincial de recherche et de sauvetage est fondé sur un partenariat tripartite entre la Nova Scotia Ground Search and Rescue Association (NSGSARA, association de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse), l'Organisation de mesures d'urgence (OMU) et la GRC.

En 1997, la NSGSARA comptait 1 550 membres répartis entre 26 équipes disséminées dans toute la Nouvelle-Écosse. Les équipes locales sont encadrées par 58 commandants sur place, trois coordonnateurs de zone et un coordonnateur provincial, qui sont tous des membres réguliers de la GRC. En 1997, 74 recherches de personnes égarées ont été menées dans la province; les bénévoles en recherche et sauvetage ont consacré 52 000 heures-personnes opérationnelles en tant qu'enquêteurs pour la GRC. Les agents de liaison avec les médias et les commandants sur place ont travaillé 5 000 heures. De plus, les bénévoles en recherche et sauvetage ont consacré 2 500 heures-personnes supplémentaires à vingt recherches de preuves menées en Nouvelle-Écosse la même année.

Lors de la récente mission du vol 111 de Swissair, les bénévoles de la NSGSARA sont intervenus. Ils ont assumé près de 400 affectations de tâches représentant plus de 40 000 heures-personnes pour retrouver des restes humains, des effets personnels et des fragments d'aéronef sur le littoral et les îles de la rive sud. Plus de cinq tonnes de débris et des milliers de kilogrammes de restes humains ont déjà été retrouvés; les recherches se poursuivent.

Les normes de formation en recherche et sauvetage qui sont en vigueur en Nouvelle-Écosse ont servi d'inspiration dans d'autres régions du Canada, en Europe et en Nouvelle-Zélande, et elles ont été adoptées par l'Île-du-Prince-Édouard et le Québec. En 1997, trois cours à l'intention des directeurs de recherches ont été donnés dans la province par le coordonnateur de recherche et de sauvetage de la GRC et par la NSGSARA, sans oublier les nombreuses séances de formation se donnant continuellement dans toutes les disciplines qui doivent être maîtrisées pour assurer des services de recherche et de sauvetage efficaces.

Bénévolement, les équipes de recherche et de sauvetage au sol ont effectué des recherches pendant

soixante jours, soit pendant 47 périodes opérationnelles, tout en fournissant systématiquement un service de qualité irréprochable. Elles ont créé un précédent et se comparent aux organismes de recherche et de sauvetage professionnels quant à la durée des opérations et au respect de normes professionnelles supérieures.

« En Nouvelle-Écosse, les équipes bénévoles de recherche et de sauvetage au sol interviennent sur le même pied que la GRC et l'OMU », déclare Charles Deveau, président de la NSGSARA et membre de Yarmouth Search and Rescue. « La formation qui est dispensée conjointement avec la GRC signifie que nos membres peuvent être appelés à effectuer des recherches de preuves dans le cadre d'enquêtes criminelles parce qu'ils ont suivi la formation requise pour savoir comment manipuler correctement des preuves. Cette formation s'est certainement avérée précieuse lors de la mission Swissair. »

Grâce au rapport étroit entre la NSGSARA et la GRC, un agent de la GRC qui désire devenir commandant sur place en recherche et sauvetage n'a qu'à s'adresser à l'équipe bénévole locale de recherche et de sauvetage au sol pour obtenir la formation et la certification nécessaires. De même, durant la mission Swissair, les bénévoles ont été appelés à participer à une recherche de preuves dans le cadre d'une enquête sur un double meurtre survenu à Blandford. Les forces policières régionales étudient en ce moment la possibilité de faire également appel aux équipes bénévoles pour les recherches de preuves.

La formation conjointe avec d'autres organismes, comme la Garde côtière auxiliaire canadienne et l'Association civile de recherche et sauvetage aériens (ACRSA), a l'avantage de préparer les équipes encore mieux en prévision des incidents de recherche et de sauvetage.

« Nous sommes très fiers de tous nos membres, déclare Charles Deveau. Ils se sont distingués pendant la mission Swissair et on peut espérer que les gens sont maintenant plus conscients de leur rôle. Ils ont réellement pris en main la mission et n'ont pas cessé de travailler tant que tout ce qui était possible n'avait pas été fait. »

*Agent Everett Densmore, coordonnateur de la recherche et du sauvetage au sol, Division H de la GRC*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

---

## **L'évolution de la recherche et du sauvetage au sol en Nouvelle-Écosse**

En 1986, alors qu'il visitait la Nouvelle-Écosse avec ses parents, Andrew Warburton a disparu dans les bois. En dépit des efforts de milliers de bénévoles et de policiers, Andrew n'a pas été retrouvé en vie. Lorsqu'ils ont quitté la Nouvelle-Écosse, les parents d'Andrew ont déclaré : « Andrew n'est peut-être pas mort en vain si les gens d'ici ont appris quelque chose ».

En effet, la recherche Warburton a fait ressortir plusieurs problèmes associés à la façon dont les opérations de recherche et de sauvetage se déroulaient dans la province. Il n'existait pas de structure de communication efficace, ce qui entravait les efforts de recherche; les équipes travaillaient mal ensemble

parce que la formation qu'elles avaient reçue et leurs structures organisationnelles n'étaient pas les mêmes; enfin, la gestion de la recherche et du sauvetage était inefficace.

« En 1986, les équipes se servaient d'outils de gestion de la recherche et de sauvetage très répandus », se souvient l'agent Everett Densmore, coordonnateur de la recherche et du sauvetage au sol de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). « Toutefois, il existait du matériel et des programmes de formation supérieurs et le cas Warburton a révélé que nous devons changer notre façon de faire les choses. »

Densmore a donc fait appel à la National Association for Search and Rescue (NASAR), en Virginie, et à la Structure de commandement sur place (Incident Command Structure, ICS). Ce cours approfondi de gestion de la recherche et du sauvetage aborde tous les aspects d'une recherche. Il a d'abord été donné aux agents de la GRC qui l'ont ensuite donné aux directeurs des équipes civiles de recherche et de sauvetage au sol de la province. Au moment de la recherche Warburton, seulement cinq agents de la GRC étaient formés comme commandants d'incident de recherche et de sauvetage. Au cours des quelques années qui ont suivi, plus de 50 personnes ont suivi la formation de l'ICS. Cette nouvelle structure de commandement a amélioré les services et l'uniformité entre les 26 équipes bénévoles de recherche et de sauvetage de la province.

Depuis 1986, le système de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse a évolué et la province est aujourd'hui considérée comme l'un des chefs de file dans le domaine. Plus de 1 500 bénévoles compétents en recherche et sauvetage au sol forment la Nova Scotia Ground Search and Rescue Association (NSGSARA) et collaborent étroitement avec la GRC. Lorsqu'un incident de recherche et de sauvetage survient, le service de police responsable et l'organisation de mesures d'urgence de la province contactent un seul organisme, la NSGSARA.

Chaque équipe reçoit une formation en ICS, et les membres des équipes suivent tous la même formation en recherche et sauvetage. Au cours de la mission de récupération du vol 111 de Swissair, cette uniformité était cruciale. « Pendant la mission Swissair, une équipe pouvait facilement être formée de personnes venant de Cheticamp, de Yarmouth, d'Halifax et de Digby. Elles pouvaient toutes travailler ensemble parce qu'elles avaient suivi la même formation, déclare Densmore. Cela nous a facilité la tâche de savoir que nous pouvions réaffecter les chercheurs et déployer rapidement et efficacement des équipes compétentes, tout en sachant qu'elles étaient capables de bien accomplir la tâche qui les attendait. »

Densmore est très fier du travail effectué par les équipes de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse. « L'Association et tous ses membres travaillent si fort depuis si longtemps, dit-il. Le programme de la Nouvelle-Écosse est le meilleur parce que les effectifs de recherche et de sauvetage au sol ont accompli de façon supérieure un travail difficile. »

*Jennifer Reaney, SNRS, entrevue avec l'agent Densmore*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

## Les chercheurs : équipes bénévoles de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse

Les équipes suivantes ont assuré la recherche et le sauvetage au sol lors de la mission Swissair. Elles sont toutes constituées de chercheurs et de sauveteurs au sol compétents, formés et certifiés qui ont travaillé sans relâche, en terrain périlleux, pour recueillir des preuves dans le cadre de l'enquête qui a suivi l'accident d'avion.

Annapolis County Ground SAR	Halifax Regional SAR	Pictou County Ground SAR
Barrington Ground SAR	Inverness Ground SAR	Pugwash Ground SAR
Cape Breton Ground SAR	Lunenburg Ground SAR	Cheticamp SAR
Colchester County Ground SAR	Middle Musquodoboit Ground SAR	Sheet Harbour SAR
Clare Ground SAR	Queen's County Ground SAR (North and South)	Springhill SAR
Digby Ground SAR	North Shore Search and Rescue	Strait Area Mutual Aid Society
East Hants SAR		Valley Ground SAR
Eastern Shore Ground SAR		West Hants Ground SAR
Fundy Ground SAR		Yarmouth County SAR

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

## Médias en folie

Comme n'importe quel désastre, l'accident du vol 111 de Swissair a attiré l'attention des médias du monde entier. En revanche, quand une collectivité de 60 personnes est envahie par des camions satellites et par les journalistes, il en ressort des anecdotes intéressantes, qui ne sont jamais relatées dans les journaux ou à la télévision.

- Un réseau de télévision américain, incapable de se procurer des voitures de location, achète six Lincoln neuves.
- Un camion satellite de télévision percute le réservoir de rétention d'un domicile privé. L'équipe de tournage donne un chèque de 5 000 dollars américains en compensation au propriétaire, puis demande s'il est possible de louer la maison, au tarif quotidien de 1 000 dollars, pour la durée du séjour de l'équipe.
- Un bateau ayant à bord des journalistes et des photographes d'un tabloïd américain est intercepté par le personnel du ministère des Pêches et des Océans alors qu'il tente de se rendre sur les lieux de la recherche.
- Le Centre de coordination des opérations de sauvetage d'Halifax est inondé d'appels provenant

des médias quelques heures seulement après l'accident. En raison de cet assaut, le personnel du Centre est incapable d'obtenir une ligne extérieure.

- Le nombre d'appels téléphoniques à destination de la collectivité est si élevé que MT&T, la société de services téléphoniques de la province, est obligée de réparer les lignes existantes et d'installer des lignes supplémentaires pour absorber la surcharge.
- Les antennes cellulaires fonctionnent à pleine capacité en raison du nombre d'appels cellulaires.
- On annonce carrément aux journalistes que, s'ils osent poser le pied sur le terrain du poste de commandement, ils seront arrêtés et emprisonnés.
- Des journalistes paient des pêcheurs pour qu'ils les conduisent sur les lieux de l'accident le soir même de la tragédie. Certains des journalistes sont si impolis que les pêcheurs rebroussement chemin et les ramènent à terre.

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

---

## Le prix émotionnel

Les chercheurs et sauveteurs bénévoles au sol, les pêcheurs et le personnel de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), de la Garde côtière, du ministère des Pêches et des Océans et des Forces canadiennes qui sont intervenus après l'accident du vol 111 de Swissair pourraient éprouver de la difficulté à faire face, sur le plan émotionnel, à ce qu'ils ont vécu. « La vie est comme un placard », explique Garry Hicks, coordonnateur du Programme d'aide aux employés de la GRC. « Une expérience éprouvante est comme une boîte à chaussures. Chaque fois qu'une personne doit faire face à une situation stressante, elle range une autre boîte à chaussures dans son placard. À un moment donné, le placard est plein. Les services d'intervention pour les victimes de stress post-traumatique ont pour objet de soulager la pression avant que le placard n'explose », déclare Garry Hicks.

Des services d'intervention pour les victimes de stress post-traumatique ont été fournis par la GRC, Santé Canada et la Croix-Rouge canadienne aux personnes qui ont participé à la mission Swissair. Il est difficile de combattre l'idée que la détresse émotionnelle est un signe de faiblesse, surtout auprès des intervenants en cas d'urgence professionnels. « Bon nombre de ces intervenants se disent : " ce genre de chose fait partie de mon travail, je suis capable d'y faire face ", déclare Garry Hicks. Malheureusement, il demeure qu'un stigmate négatif est associé à la notion de santé mentale. »

« Nous devons constamment rappeler aux gens que leur réaction est simplement celle de gens normaux qui se trouvent plongés dans une situation anormale, déclare Garry Hicks. Nos conseillers laissent les gens se former une image mentale de ce qu'ils ont vu et entendu pour ensuite normaliser leurs réactions. »

En Nouvelle-Écosse, la GRC dispose actuellement de 29 conseillers qui offrent des services aux victimes de stress post-traumatique; 18 d'entre eux sont également aumôniers. La GRC emploie également à plein temps un psychologue qui complète la gamme de ressources mises à la disposition des membres de la Gendarmerie.

« Il est réellement important de veiller à n'oublier personne, déclare Garry Hicks. C'est pour cette

raison que nous avons adopté une entente qui permet à tous les bénévoles qui éprouvent le besoin de se prévaloir de services d'orientation supplémentaires d'y avoir accès par le biais de l'OMU (organisation de mesures d'urgence). »

Le stress associé à l'accident du vol 111 de Swissair n'affecte pas seulement les chercheurs : leurs familles sont aussi touchées. Pour les aider à faire face aux conséquences de la tragédie sur leur vie personnelle, des séances d'information ont été organisées et des documents d'aide ont été distribués. Même les conseillers ne sont pas à l'abri et courent le risque d'être victimes de ce que Garry Hicks appelle « l'épuisement de compassion ». Tous les intervenants assistent donc à des séances d'information pour les aider à faire face à l'épuisement émotionnel qui survient lorsqu'une personne est appelée à conseiller un grand nombre de personnes pendant une période prolongée.

« Nous espérons réellement que nous n'oublions personne, déclare Garry Hicks. Par contre, le temps est un facteur important, et je pense qu'il devra s'écouler une période considérable avant que les conséquences émotionnelles de la tragédie Swissair commencent à s'estomper. La guérison est parfois longue, mais nous sommes prêts à aider les gens aussi longtemps que ce sera nécessaire. »

*Jennifer Reaney, SNRS*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

## La résolution du mystère du vol 111 de Swissair

Il est difficile de croire que les boîtes remplies de filage, de pièces de métal et de matériau isolant entreposées dans le hangar de la BFC de Shearwater sont tout ce qui reste du vol 111 de Swissair. D'énormes photographies du MD11 reposent contre les murs; les équipes disséminées dans tout le hangar trient les débris à mesure qu'ils sont livrés.

Ces équipes de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), du Bureau de la sécurité des transports du Canada, de Swissair et d'autres organismes décontaminent, trient, photographient et documentent chaque pièce recouverte par les chercheurs. Au cours du tri initial, on estime la valeur de chaque pièce à titre de preuve, selon qu'elle peut être attribuée à une partie de l'avion ou qu'elle se distingue par un type de dommage.

Le jour de ma visite, 26 conteneurs de débris ramassés par des dragueurs à pétoncles sont arrivés au hangar. Les enquêteurs utilisent un dispositif qui ressemble à un porte-poussière pour retirer les pièces des boîtes profondes et pour les examiner. Un numéro de référence est attribué à chaque grande boîte, ou Tri-Wall (type d'emballage d'expédition en carton ondulé triple cannelure), puis les boîtes sont toutes triées en fonction de leur contenu. Les pièces auxquelles une forte valeur probante n'est pas attribuée sur-le-champ sont rangées à d'autres endroits et seront examinées de nouveau à une date ultérieure.

Alors que je déambule entre les grosses boîtes, j'ai du mal à imaginer qu'il soit possible d'examiner

toutes ces preuves pour déterminer la cause de l'accident. Les kilomètres de filage rapportés par les chercheurs sont scrutés par des spécialistes. Chaque élément de preuve peut révéler quelque chose. Un fil noirci, dont le cuivre est fondu ou qui porte des marques d'arc électrique indique aux enquêteurs à quelle distance il se trouvait de la source de chaleur, à quelle température s'est produite la combustion du fil et s'il a brûlé en cours de vol. Un fil qui n'est pas endommagé est également important puisque le numéro de série sur la gaine du fil figure également sur les plans du MD11 et indique donc à quels endroits il ne s'est pas produit d'incendie dans le vaste réseau électrique de l'appareil.

Toutes les pièces qui sont couvertes de suie, fondues ou décolorées en raison d'une exposition à une température excessive sont marquées « incendie ». Elles sont ensuite lavées délicatement dans un bain d'eau douce qui, bien qu'il enlève la suie, contribue à préserver la preuve. Les pièces sont ensuite séchées et marquées. Les enquêteurs utilisent trois méthodes pour indiquer la provenance d'une pièce : celles qui sont marquées d'un « X » proviennent d'un axe horizontal qui court le long du fuselage. L'axe « Y », parallèle aux ailes de l'avion, permet de déterminer si les débris proviennent de la gauche ou de la droite de cet axe central. Les pièces marquées « Z » proviennent de l'axe vertical.

Une fois que la position d'origine d'une pièce est transférée sur un plan de coordonnées, elle est classée selon les points X, Y ou Z qui seront éventuellement incorporés à un grand montage qui permettra aux enquêteurs de reconstituer le MD11 à partir des débris récupérés. Le transfert des points de coordonnées se fait sur une maquette (le montage) et au moyen de modèles informatiques et des techniques de réalité virtuelle.

La peinture peut aussi révéler bien des choses aux enquêteurs. Les flammes décolorent la peinture. Chaque peinture réagit différemment à la chaleur; celle-ci provoque de nombreux changements de couleur. Par exemple, la peinture « FR Primer » est verte, mais elle peut virer au brun clair, au brun foncé ou au noir, voire même disparaître complètement et laisser le métal à nu, lorsqu'elle est exposée à la chaleur. Le personnel de laboratoire peut donc dresser un profil de température de chaque pièce métallique. En comparant ces profils, les enquêteurs peuvent déterminer à quelle distance de l'incendie se trouvait chacune des pièces. Le métal lui-même peut aussi se modifier en fonction des températures auxquelles il a été exposé. Les enquêteurs contrôlent également la dureté des métaux et la conductivité. De plus, l'examen des pièces sous un microscope à balayage électronique très puissant permet de recueillir des données optiques très utiles, comme un rebord empenné, ou un rebord qui ressemble aux brins d'un balai de paille ou des fissures dans le métal, autant d'éléments qui renvoient également à l'exposition à la température.

Les restes humains révèlent aussi beaucoup aux enquêteurs. Les corps sont reconstitués au moyen de programmes informatiques et, une fois l'identité établie au moyen de l'ADN, le personnel consulte les listes des passagers et des numéros de sièges pour voir s'ils peuvent en déduire une progression, selon les restes découverts et l'emplacement original des passagers dans chaque section de l'appareil.

Certains ont demandé jusqu'à quel point les restes humains sont examinés, puisque la cause de décès n'est certainement pas en doute dans des circonstances comme celles-ci. Toutefois, comme les preuves physiques qui proviennent de l'appareil même, les restes humains peuvent aussi fournir énormément d'indications aux enquêteurs. En somme, les corps des victimes sont également des enregistreurs de données de vol. Le corps humain absorbe les produits chimiques et les gaz qui se trouvent dans son environnement immédiat; les tests toxicologiques post-mortem auxquels sont soumis les tissus peuvent

révéler, par exemple, si une personne était entourée de fumée au moment de son décès.

Selon l'endroit où la personne était assise dans l'appareil, les enquêteurs disposent de données supplémentaires pour fixer l'emplacement de la source de chaleur. La découverte de traces d'ADN sur des pièces métalliques ou du tissu de l'avion permet aux enquêteurs d'établir des renvois entre les résultats qu'ils ont obtenus. Outre la découverte de la cause de l'accident du vol 111 de Swissair, les enquêteurs peuvent aussi utiliser leurs conclusions pour contrôler le matériel de sécurité utilisé à bord de l'aéronef. Par exemple, l'utilisation de cagoules anti-fumée aurait-elle amélioré les chances de survie des passagers? Des sièges conçus efficacement pour protéger les gens en cas d'urgence auraient-ils aidé?

Personne ne sait combien de temps s'écoulera avant que l'on apporte une réponse aux centaines de questions qui ont été soulevées par l'accident. Toutefois, les enquêteurs qui se penchent sur sa cause, tout comme ceux qui ont enquêté sur l'accident du vol 800 de la TWA, savent qu'ils tireront de cette enquête des leçons précieuses qui seront sans aucun doute très utiles au cours d'enquêtes futures.

*Jennifer Reaney, SNRS*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

---

## **La GRC remet des médailles de 25 ans de service bénévole en recherche et sauvetage au sol**

Les bénévoles en recherche et sauvetage au sol prennent leur engagement très au sérieux et, pour bon nombre d'entre eux, le moment où ils se joignent à une équipe marque le début d'une longue participation aux activités de recherche et de sauvetage. Récemment, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) en Nouvelle-Écosse a décoré les bénévoles en recherche et sauvetage qui se dévouent à la cause depuis plus de 25 ans.

On décerne déjà des épinglettes et des certificats de service pour marquer cinq, dix ou vingt ans, mais la GRC a réalisé qu'il n'existait pas de reconnaissance officielle pour ceux qui ont accumulé plus de vingt ans de service. On a donc demandé au caporal Archie Mason, coordonnateur des projets spéciaux en recherche et sauvetage de la GRC, d'étudier la possibilité de créer un prix de reconnaissance de 25 années de service bénévole. Après maintes consultations auprès des commandants sur place de la GRC en Nouvelle-Écosse, il a été décidé de créer une médaille de style militaire pour rendre hommage au service de longue date.

« Nous cherchions à exprimer d'une façon officielle et profonde l'appréciation de la GRC devant ce que les bénévoles accomplissent dans cette province », explique le caporal Mason. Donald Bell, orfèvre de Bedford, a aidé le caporal Mason à concevoir la médaille, qui est en argent massif.

Plus d'un an s'est écoulé entre la conception et la frappe de la médaille et la création du ruban par Toye, Kenning and Spencer Ltd de Bedworth, en Angleterre. Le ruban a été consigné au registre officiel de la Grande-Bretagne des médailles militaires et médailles de service décernées dans le Commonwealth afin qu'aucun autre organisme ne puisse se servir du ruban retenu pour les médailles de service destinées

aux bénévoles.

Frappées par M. Bell, les médailles en argent portent l'écusson de la GRC et les mots « Ground Search and Rescue » sur leur face avec les points cardinaux et les mots « 25 years of faithful service » au dos.

Cette année, 18 personnes ont reçu une médaille lors de l'assemblée générale annuelle de la Nova Scotia Ground Search and Rescue Association (association de recherche et de sauvetage au sol de la Nouvelle-Écosse – NSGSARA). Compte tenu du nombre élevé de bénévoles dans la province, on peut s'attendre à ce que de nombreuses autres médailles soient remises à ces personnes dévouées au cours des années à venir. « La crédibilité des médailles est le fait des personnes auxquelles elles sont décernées », déclare le caporal Mason.

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

---

## Aide aux proches

Il est difficile de saisir la douleur profonde éprouvée par les familles et les amis des passagers du vol 111 de Swissair. D'abord terrassés par le choc et le chagrin, ils ont ensuite franchi l'océan pour se rendre à Halifax où ils se sont retrouvés entourés par des étrangers alors qu'ils traversaient une période horrible de leur vie.

Swissair, Air Canada, Air Nova et Delta Airlines ont dépêché des bénévoles formés pour aider les familles des victimes de l'accident. Le programme Care Partners d'Air Nova

a constitué un moyen de fournir aux familles des passagers du vol 111 de Swissair un porte-parole qui serait à leur disposition pendant tout leur voyage jusqu'en Nouvelle-Écosse ainsi que pendant leur séjour dans la province.

« Tous ceux qui ont participé ont affirmé que cette expérience a changé leur vie, déclare Laurel Clark d'Air Nova. L'expérience a été éprouvante sur le plan émotionnel, mais la plupart des intervenants de Care Partners ont déclaré qu'ils n'hésiteraient pas une seconde à la revivre. » Les intervenants Care Partners ont assumé diverses tâches, notamment en aidant les familles dans les aéroports alors qu'elles tentaient de se rendre en Nouvelle-Écosse, en se procurant de l'information et, surtout, en offrant un soutien émotif aux personnes touchées par cette expérience dévastatrice.

« Les intervenants Care Partners s'accordent aux besoins des familles qui leur sont confiées, explique Laurel Clark. Certaines personnes ont tissé des liens étroits avec l'intervenant et ont beaucoup compté sur son aide pendant cette période de crise. D'autres ne voulaient qu'un minimum d'aide et ont rejeté tout rapport émotif. »

Les intervenants sont jumelés aux familles en fonction des renseignements dont on dispose (religion, langue, etc.). Les passagers de Swissair parlaient une foule de langues différentes et étaient issus de religions diverses. Des intervenants Care Partners bilingues et des membres du clergé représentant

toutes les religions ont été mis à la disposition des familles. De plus, la collectivité suisse-allemande de la Nouvelle-Écosse a aussi beaucoup fait pour faciliter les communications.

Les intervenants Care Partners doivent être débrouillards et savoir écouter, mais surtout, ils doivent être sensibles aux autres. Toutefois, il n'est pas aisé de faire face à la douleur d'autrui. Pour les aider à cet égard, tous les intervenants Care Partners sont suivis pendant une intervention, et ils ne sont jamais contraints de continuer à exercer leurs fonctions s'ils s'en sentent incapables. « Les intervenants Care Partners trouvent l'expérience très enrichissante, déclare Laurel Clark. En tous les cas, il est certain que lorsque les intervenants reprennent leur vie normale après une intervention, ils voient la vie quotidienne sous un jour nouveau et ils cessent de s'inquiéter des choses qui sont vraiment sans importance. »

Après l'accident du vol 800 de la TWA, le gouvernement des États-Unis a adopté un règlement obligeant toutes les grandes lignes aériennes américaines à veiller à ce que les familles des victimes soient bien traitées et à ce qu'elles aient accès aux lieux de l'accident, aux effets personnels et à la dépouille de leurs défunts. Les grandes sociétés aériennes du Canada ne sont pas assujetties à de tels règlements, mais elles disposent de programmes destinés à faire face aux besoins des proches.

*Jennifer Reaney, NSS*

[ [Ci-haut](#) | [Retour à la page d'accueil du SARSCÈNE](#) ]

[Retour](#)