

Procédure de Mesures d'Urgences canot à glace (PMU) v1.5

Prérequis : Lecture du « GUIDE DE LA PRATIQUE DU CANOT À GLACE »

Avis – portée et responsabilité du document

Le présent document *Procédure de mesures d'urgence – canot à glace (PMU)* est le résultat d'un travail bénévole visant à améliorer la préparation et la sécurité des équipes pratiquant le canot à glace.

Son élaboration s'appuie sur des échanges et des retours d'expérience avec différents intervenants du milieu du sauvetage et de la sécurité publique, notamment le centre de sauvetage de la Garde côtière canadienne et le Service de protection contre l'incendie de la Ville de Québec. Toutefois, ces organismes n'endossent pas officiellement le contenu du présent document et n'assument aucune responsabilité quant à son application.

Ce PMU est un document évolutif. Il est appelé à être modifié et bonifié à la suite de rencontres et de consultations supplémentaires avec d'autres partenaires et intervenants concernés (services d'incendie, services de traversiers, opérateurs maritimes, etc.).

L'application des procédures décrites demeure sous la responsabilité des équipes et des individus qui les utilisent, en fonction de leurs compétences, de leur jugement et des conditions réelles rencontrées sur le terrain.

Terminologie

- **Auto-récupération** : ensemble des manœuvres permettant à l'équipage de retrouver une capacité autonome de déplacement vers un point de sortie sécuritaire, sans assistance externe.
- **Remise à flot** : procédure qui est une des étapes de l'auto-récupération visant à remettre le canot qui a renversé à l'endroit.

Avant chaque sortie sur le fleuve

1. Prendre connaissance des conditions; météorologique (vitesse des vents, visibilité, température), des glaces, des marées et des vitesses de courant. Évaluer les risques selon le niveau de difficulté et les compétences des canotiers. Annuler la sortie en cas de doute.

Exemple de condition risquée : Vent de 25 km/h avec un courant de 5 km/h opposé à la direction du vent en l'absence de glace. Ces conditions vont produire des vagues équivalentes à une vitesse de vent de 30 km/h.

2. Identifier le(s) porteur(s) de radio VHF, cellulaire et déterminer qui fera l'appel de demande d'aide.

Note : La radio doit être portée par un des rameurs et doit être facilement accessible lorsque vous êtes à l'eau et lorsque la VFI est gonflé. La radio doit être attaché par une corde au canotier. Idéalement deux personnes portent une radio. Il est déconseillé que le porteur principal de la radio utilise un VFI gonflable à déclenchement manuel à la taille, afin d'éviter un délai critique lors de l'appel d'urgence.

3. Identifier un véhicule à votre nom d'équipe et laisser débarrer. Chaque membre de l'équipe y dépose un sac avec des vêtements de rechange incluant un manteau chaud, un thermos avec de l'eau chaude et de la nourriture énergétique. Un agent de sécurité du port pourra apporter les sacs à votre point de sortie du fleuve au besoin. Ne rien laisser sur la batture comme des manteaux avec des clés et/ou téléphone cellulaire.
4. Communiquer le plan de route au SCTM (Service de Communication et de Trafic Maritime) au **418 648-3422** pour le secteur #3. Chaque secteur de trafic rapporte au centre de sauvetage et aux autres navires les sorties en cours. Le plan de route doit indiquer ;
 - a. le nombre de personnes à bord,
 - b. un numéro de cellulaire pour rejoindre l'équipe pendant la pratique,

- c. la zone où va avoir lieu la pratique,
- d. les heures de début et de fin prévues.

Note : *Tout changement de ce plan de route doit être communiqué par un second appel au SCTM.*

Tableau : SCTM

Secteur	Limite Ouest	Limit est	Région type	Numéro à composer
#1	Pointe Manicouagan	66°W (Pointe de Moisie)	Baie-Comeau, Sept-Îles, Matane, Ste Anne-des-Monts	418-233-2017
#2	Île Blanche	Pointe Manicouagan	Rimouski, Trois-Pistoles	418-233-3981
#3	St-Nicolas	Île Blanche	Québec jusqu'à Rivière-du-Loup	418 648-3422
#4	Tracy	St-Nicolas	Trois-Rivières	418-649-6114
#5	Écluse St-Lambert	Tracy	Montréal	418-648-7375

5. La personne qui a le cellulaire doit aviser une personne de confiance qui ne fait pas la pratique, de votre heure de fin de pratique et une fois la pratique terminée, aviser cette personne que la pratique est terminée. Il est fortement conseillé d'utiliser une fonction de partage de position sur cellulaire avec cette personne de confiance.
6. Vérifications avant le départ
 - a. Radio VHF ouvert sur le 16 en tout temps pendant l'exercice (votre équipe peut être contacté par le centre de sauvetage pour porter assistance à une autre équipe),
 - b. Fusée de détresse sur chaque canotier, VFI avec sifflet et lumière clignotante pour chaque personne,
 - c. Capacité de nage de chaque personne (Peut être utilisé pour déterminer la distance de nage sur 5 minutes en cas d'abandon du canot).

Procédure d'urgence à la suite d'un chavirement ou remplissage d'un canot

7. Sécurité de tout l'équipage (Respecter la règle du 1-10-1. Une minute pour reprendre son souffle et le contrôle, 10 minutes de motricité et une heure de survie)
 - a. **Première minute :** On s'assure que tout le monde est en sécurité et conscient et en contact avec le canot. Si possible prendre en note l'heure.
 - i. Ceux qui ne sont pas à l'aise à la nage et celui qui a la radio VHF, gonflent immédiatement leur VFI avec l'aide des autres canotiers au besoin,
 - ii. La personne qui a la radio VHF fait l'appel de détresse sur le canal 16. Note : Le cellulaire *16 est aussi possible mais seulement si la VHF n'est pas accessible ou non fonctionnelle. Information à transmettre :
 - iii. Mayday...Mayday...Mayday..., Note : *En milieu froid, tout chavirement est considéré comme une situation potentiellement mortelle jusqu'à preuve du contraire.*
 - iv. Ici canot « nom et no de votre canot »

- v. Nature de l'incident,
- vi. Assistance demandée en fonction de votre capacité d'atteindre un point de sortie,
- vii. Localisation le plus précis possible avec des repères visuels,
- viii. Détails additionnels comme la couleur du canot, point GPS...,

Note : Dans le cas où vous ne pouvez pas faire les communications radio (VHF ou cellulaire), lancer une première fusée de détresse et donner des coups de sifflet de façon régulière.

b. Début des 10 minutes : Décision sur les possibilités de sauvetage

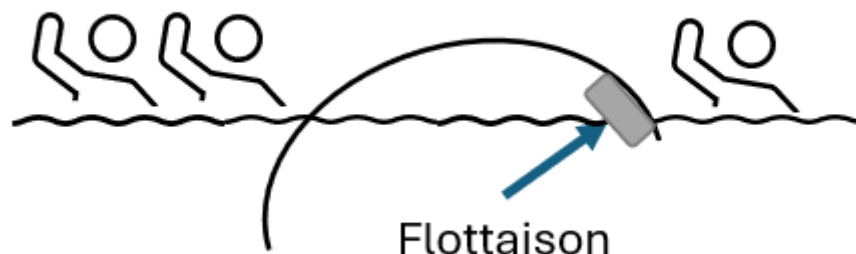
- i. Dans le cas où tous les équipements sont conformes et fonctionnels, l'auto-récupération est l'option la plus rapide pour se remettre en route vers un point de sortie. Voir la procédure d'auto-récupération plus bas.
- ii. Dans le cas où une partie des équipements est difonctionnels et rend l'auto-récupération une option risquée ou impossible, on peut choisir une des options suivantes;
 - 1. si glace portante ou rive à moins de 15m (longueur du sac à corde), on peut envoyer deux canotiers à la nage avec leur VFI gonflé et le sac à corde attachée à une extrémité du canot. Une fois les deux canotiers sur la glace ou sur la rive, ils vont pouvoir tirer les trois autres canotiers et le canot. Le canot peut servir d'élément de flottaison sécuritaire ou d'abris en attendant les secours,
 - 2. si le rivage est à moins d'une distance de nage **groupé** sur 5 minutes (Le groupe doit rester compact afin de maximiser la détectabilité visuelle et réduire le temps d'intervention des secours.), il est possible de décider d'abandonner le canot et de gagner la rive à la nage (voir **Note 1**).

Note 1 : Dans les deux derniers cas; des pics à glace installer correctement au sac à corde (figure x à venir) peuvent être utilisés pour monter sur la glace.

Note : Le sac à corde est idéalement porté par un des canotiers

Procédure d'auto-récupération

- 1. À la suite d'un chavirement du canot ou à son remplissage excessif le rendant inutilisable, il faut se positionner comme indiqué sur la figure suivante. Il faut positionner le canot comme indiqué sur la figure et placer 2 canotiers du côté opposé à la flottaison et un sur le côté de la flottaison. Le responsable de la communication reste du côté où il est tombé.



- 2. Remise à flot du canot

- a. Les deux personnes qui sont du côté opposé à la flottaison se tiennent vis-à-vis les barres de traverse et font la manœuvre de remise à flot,
- b. Le barreur maintient la ligne proue-poupe parallèle au plan d'eau pendant la manœuvre.
- c. La personne qui est du côté de la flottaison et celui responsable des communications ne font rien pour l'étape de remise à flot.

3. Embarquement dans le canot

- a. Si la remise à flot est un succès, on procède à l'embarquement sinon il faut procéder comme indiqué plus bas dans la section « Remise à flot non réussie ».
- b. Le barreur reste à sa position pour s'assurer que le canot reste à niveau au fur et à mesure que les personnes embarquent,
- c. Pour embarquer, il faut avoir un canotier de chaque côté du canot vis à vis la barre de traverse centrale. La barre permet de se hisser plus facilement. Si on a 2 canotiers de chaque côté, il est possible d'embarquer 2 canotiers à la fois (un de chaque côté). Sinon, le canotier qui est seul de son côté doit tenir le balai afin de permettre l'embarquement d'un canotier à la fois pour les deux premiers canotiers à embarquer et il embarque en même temps que le dernier canotier. Le barreur est le dernier à embarquer pendant que les quatre autres gardent l'équilibre du canot. Si jugé nécessaire, on écope à 4 pour rendre le canot manœuvrable,

4. Récupération des rames et pagaies à l'aide de la pagaie de remplacement,

5. On repart immédiatement vers le point de sortie convenu entre vous et le service de sauvetage (voir la carte des points de sorties),

Note : Pour sécuriser votre déplacement à la rame, le rameur avant peut quitter sa position et se placer devant le barreur. De cette façon le canot reste balancé arrière pour éviter le remplissage par l'avant et permet à ce dernier d'écooper l'eau qui va se retrouver à l'arrière. On peut ramer en alternance pour permettre à tous de se réchauffer.

La remise à flot non réussie (il y a beaucoup d'eau dans le canot)

1. on refait une deuxième tentative de remise à flot ou,

Note : Si la cause de la mauvaise remise à flot est une flottaison insuffisante, ne pas refaire une tentative de remise à flot.

2. on fait monter seulement 2 canotiers pour écopper. Les trois autres tiennent le canot de niveau. Faire remonter les 3 autres après 5 minutes maximum et faire les points 4 et 5 de la procédure d'auto-récupération.
3. L'auto-récupération n'est toujours pas un succès après 5 minutes et que le Mayday a bien été fait, il faut gonfler toutes les VFI et se tenir groupé sur le canot pour essayer de garder les parties vitales hors de l'eau,
4. S'il n'y a pas eu de communication avec un intervenant externe, lancer une deuxième fusée de détresse et répéter au 5 minutes jusqu'à épuisement des stocks. Utiliser les sifflets pour attirer l'attention d'une personne externe vers vous.

Procédure d'évacuation lorsqu'il y a risque pour la vie.

Exemple : *risque d'hypothermie, crise cardiaque, AVC, coma diabétique, choc anaphylactique ou tout autre situation où vous croyez qu'il y a un risque pour la vie d'une ou plusieurs personnes.*

1. La personne qui a la radio VHF fait l'appel de détresse sur le canal 16. Note : Le cellulaire *16 est aussi possible mais seulement si la VHF n'est pas accessible ou non fonctionnelle. Information à transmettre :
2. Mayday...Mayday...Mayday...,

3. Ici canot « nom et no de votre canot »
4. Nature de l'incident,
5. Assistance demandée en fonction de votre capacité d'atteindre un point de sortie,
6. Localisation le plus précis possible avec des repères visuels,
7. Détails additionnels comme la couleur du canot, point GPS...,

Procédure d'évacuation avec urgence non vitale.

Exemple : *bris du canot limitant votre progression, incapacité de revenir à un point de sortie de manière autonome, commotion cérébrale, choc anaphylactique, membre cassé ou disloqué ou tout autre état nécessitant des secours d'urgences, mais qui ne semble pas avoir de risque pour la vie.*

1. La personne qui a la radio VHF fait l'appel sur le canal 16. Note : Le cellulaire *16 est aussi possible mais seulement si la VHF n'est pas accessible ou non fonctionnelle. Information à transmettre :
2. Pan Pan...Pan Pan...Pan Pan...,
3. Ici canot « nom et no de votre canot »
4. Assistance demandée en fonction de votre capacité d'atteindre un point de sortie,
5. Localisation le plus précis possible avec des repères visuels,
6. Détails additionnels comme la couleur du canot, point GPS...,

Annexe 1 - Points de sortie

Rive Nord

Bature au NE du quai 53 (46.833830223372786, -71.19310511692106)

Quai 17 Bassin Louise (46.81947432317983, -71.19940909105513)

Quai 22 (46.81333799432178, -71.20051805071836)

Anse Brown (46.79882392786189, -71.21341622638822)

Descente Montcalm (46.787837749663005, -71.23129086250029)

Anse St-Michel (46.77649024598705, -71.24196467297118)

Quai des Cageux (46.75556109640204, -71.27128493860717)

Rive Sud

Pointe Benson (46.755920875442655, -71.24828016930701)

Juvénat Notre-Dame (46.76236930346563, -71.2379553658006)

Parc nautique Lévis (46.78939627558145, -71.19657934303777)

Anse Rhodes (46.80743796649356, -71.18861728194207)

Quai Paquet Nord (46.81327493419172, -71.18699141209656)

Grève Joliette (46.82671667562581, -71.17227736276364)



