



**ROWING  
CANADA  
AVIRON**

# **RAMER EN SÉCURITÉ**

**EXIGENCES ET DIRECTIVES EN MATIÈRE  
DE SÉCURITÉ DE RCA**

# **RAMER EN SÉCURITÉ**

## **EXIGENCES ET DIRECTIVES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE RCA**

Date d'entrée en vigueur	29 avril 2022
Date archivée	-
Dernière date d'examen	Avril 2022
Date d'examen prévu	Novembre 2022
Remplace et/ou modifie	Remplace : Ramer en sécurité : Exigences et directives en matière de sécurité de RCA en date du 1er mars 2013
Approuvé par (et date)	Conseil d'administration de RCA (23 avril 2022)
Annexe(s) à cette politique	-

### **Introduction**

L'aviron est un sport sécuritaire lorsqu'il est pratiqué en tenant compte des risques inhérents à tous les sports nautiques extérieurs. Il y a un risque de blessures corporelles associé aux collisions et un risque de noyade lorsque les participants se retrouvent dans l'eau. Tous les risques augmentent dans l'eau froide. Même si cela fait partie du sport d'affronter les conditions météorologiques difficiles, l'objectif est d'avoir du plaisir en toute sécurité. La sécurité personnelle doit être au centre des préoccupations de tout un chacun. Chaque club d'aviron est responsable d'évaluer les risques liés à son environnement et d'établir les procédures de sécurité appropriées en vue de minimiser ces risques. De plus, il est de la responsabilité de chacun d'évaluer ses habiletés personnelles et de répondre de ses actions et de ses décisions.

### **Exigences en matière de sécurité**

Chaque participant inscrit à Rowing Canada Aviron (RCA) se doit de connaître les règlements de Transport Canada touchant à la navigation et de s'y conformer, par exemple, les *Règlements sur l'abordage*, le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* et les *Règlements sur les petits bâtiments*. De plus, ces règlements rendent cette responsabilité obligatoire. Plusieurs de ces règlements sont résumés dans le *Guide de sécurité nautique* disponible sur le site Web de Transport Canada. Ce guide est très utile. Il permet notamment de savoir quel équipement de sécurité avoir avec soit, par exemple, un bateau de la dimension d'un bateau d'entraîneur.

Les *Règlements sur les petits bâtiments* s'appliquent à toutes les embarcations d'aviron (embarcations motorisées et coques) et aux personnes manœuvrant les embarcations, qu'elles participent à l'aviron de compétition, de loisir, d'excursion, de mer, qu'elles soient des instructeurs, des entraîneurs, des juges-arbitres ou des officiels de régates.

Il y a certaines exceptions aux *Règlements sur les petits bâtiments* concernant les coques. Les exceptions sont toutefois des règlements auxquels il faut se conformer. Les exceptions aux *Règlements sur les petits bâtiments* s'appliquant aux coques sont les suivantes :

**Extrait des Règlements sur les petits bâtiments de la Loi sur la marine marchande du Canada**

## *Engins de sauvetage individuel*

10. (1) *Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage qui sont exigés par le présent règlement, s'ils sont de type gonflable, sont portés par les personnes à bord d'un bâtiment non ponté ou, si le bâtiment est ponté, par celles qui sont sur les ponts ou dans le cockpit.*
- (2) *Le paragraphe (1) ne s'applique pas à une yole à coque fermée qui participe à de l'entraînement pour lequel des lignes directrices et une procédure de sécurité sont établies par l'organisme dirigeant.*

Partie 2                    *Équipement de sécurité pour les embarcations de plaisance*  
Sous-partie 5            *Exceptions pour les embarcations de plaisance à propulsion humaine*  
Section 222              *Yoles*

- (1) *Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'une yole qui participe à une régata ou à une compétition sanctionnée à l'échelle provinciale, nationale ou internationale, ou à l'entraînement sur les lieux où la régata ou la compétition est en cours, l'équipement de sécurité exigé par la présente partie.*
- (2) *Il n'est pas exigé d'avoir, à bord d'une yole qui participe à des activités pour lesquelles des lignes directrices et une procédure de sécurité sont établies par l'organisme dirigeant, l'équipement de sécurité exigé par la présente partie si celle-ci est accompagnée d'un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille :*
- (a) *pour chaque personne à bord de la yole, dans le cas où le véhicule de secours n'accompagne qu'une seule yole;*
- (b) *pour chaque personne à bord de la yole ayant le plus de personnes à bord, dans le cas où le véhicule de secours accompagne plus d'une yole.*
- (3) *Toutefois, les yoles qui ne sont pas accompagnées d'un véhicule de secours ont à bord l'équipement de sécurité suivant :*
- (a) *un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord;*
- (b) *un dispositif de signalisation sonore;*
- (c) *si elles sont utilisées après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.*

## **Notes explicatives concernant les exceptions aux vêtements de flottaison individuels (VFI) :**

- Un équipage s'entraînant sans bateau d'escorte devrait transporter à bord un VFI pour chaque rameur et pour le barreur;
- Si les VFI transportés sont gonflables, il n'est pas nécessaire de les porter puisque les rameurs sont dispensés de porter des VFI gonflables;
- Cependant, si les membres de l'équipage sont âgés de moins de 16 ans, les VFI

embarqués doivent être faits d'un matériel insubmersible, c.-à-d. que ces VFI ne doivent pas être gonflables (selon le règlement 202, non inclus dans ce document par souci de concision).

## Sécurité des régates

La sécurité des régates est définie dans le Code de course de RCA et le Formulaire d'approbation de régates de RCA. Des dispositions doivent être prises pour se conformer à ces exigences de sécurité dans le but d'obtenir l'autorisation d'organiser une régates.

## Directives en matière de sécurité

**Pour qu'un club d'aviron fonctionne dans le respect de la loi, il doit au moins respecter les règlements de Transport Canada.**

La sécurité sera accrue (et par conséquent, le plaisir de la pratique de l'aviron) lorsque les clubs établissent leur propre code de sécurité ou leurs attentes à l'égard des membres en se basant sur leur environnement. La liste de contrôle des directives en matière de sécurité comprend les paramètres que les clubs d'aviron devraient considérer en vue d'élaborer leurs propres codes de sécurité. Ce sont les suivants :

### 1. Conseiller en matière de sécurité

On s'attend à ce que chaque club désigne un membre comme **conseiller en matière de sécurité**. La tâche de cette personne consiste à s'assurer de la conception et de la mise en œuvre d'un programme de sécurité approprié pour le club, conformément aux présentes directives.

### 2. Code de sécurité local

Les conditions variant d'un club à l'autre, il est nécessaire que chaque club rédige et affiche le Code de sécurité local. Lorsque vous rédigez votre Code de sécurité local, vous devez tenir compte de ce qui suit :

- Une carte du plan d'eau local indiquant le modèle de la circulation, les règles d'utilisation, les dangers, ainsi que les sites de débarquement sécuritaire en cas d'urgence.
- Les circonstances dans lesquelles une embarcation de sécurité doit accompagner un rameur;
- L'équipement que doit transporter l'embarcation de sécurité;
- L'équipement que doit transporter une coque qu'elle soit accompagnée d'une embarcation de sécurité ou non (si l'embarcation de sécurité est autorisée) en vertu des *Règlements sur les petits bâtiments*;
- Les responsabilités des rameurs, des entraîneurs et des barreurs. Celles-ci peuvent inclure la vérification de la sécurité de l'équipement avant de le mettre à l'eau, la familiarisation avec les règles locales d'utilisation du plan d'eau et des procédures à suivre sur le plan d'eau, par exemple la distance à garder par rapport à l'embarcation de sécurité;
- Les procédures à suivre lorsqu'un rameur tombe dans l'eau;
- Les conditions météorologiques dans lesquelles les rameurs ne devraient

pas s'aventurer sur l'eau comme des vents violents, une visibilité médiocre et l'état des glaces;

- Les règlements en eau froide;
- Les compétences requises des opérateurs d'embarcation de sécurité;
- Les règlements concernant l'aviron pratiqué avant le lever du soleil et après le coucher du soleil;
- Les règlements relatifs au hangar;
- Règlements locaux;
- Toute autre exigence spécifique additionnelle du club.

### 3. Communication d'urgence

Il est recommandé d'afficher une liste des numéros de téléphone importants de façon évidente dans chaque pavillon. Cette liste doit comprendre :

- Médecin/Ambulance/Police
- Service d'incendie
- Division des accidents de l'hôpital local
- Police locale, des rivières ou des ports
- Service d'urgence capable d'intervenir dans l'eau le plus rapidement possible.
- Un script de dialogue avec le service contacté afin d'éviter la confusion dans le stress du moment. Le script devrait comprendre l'adresse civique du club ainsi que les directives pour accéder au lieu.

Si aucun téléphone n'est accessible rapidement au pavillon, il faudra afficher des indications claires vers le plus proche téléphone.

Il faut tenir compte du besoin de communication d'urgence à partir du plan d'eau, que ce soit par radio ou par cellulaire.

### 4. Dangers locaux

Tout danger dans votre zone devrait être répertorié dans votre Code de sécurité local. Voici quelques exemples :

- Les courants rapides, le ruissellement printanier, les ponts, les rapides, les hauts-fonds, les bois fondriers, les rivages rocheux, les parois abruptes ou les berges qui rendent difficile ou impossible de sortir du plan d'eau en cas d'urgence; la circulation commerciale et récréative incluant les hydravions peut constituer des dangers;
- On devrait aussi prêter attention à toute variation des procédures normales nécessaire en raison de l'état de la marée ou du cours d'eau, des vents violents ou d'autres conditions météorologiques. On s'attend à ce que les codes de pratique locaux mettent l'accent sur la sécurité.

### 5. Équipement de sécurité et premiers soins

Il est recommandé que l'équipement de sécurité et de premiers soins soit facilement accessible dans chaque pavillon. Cela inclut :

- Armoire à pharmacie (entièrement approvisionnée et vérifiée régulièrement);
- Couvertures thermiques/sacs bivouacs;
- Bouées de sauvetage/bouée et cordages;
- Un défibrillateur automatique.

## 6. Équipement de sécurité

Un Code de sécurité local devrait s'assurer que tout l'équipement utilisé pour l'aviron et l'entraînement est sécuritaire et conservé en bonnes conditions. Chaque coque devrait avoir (selon le Code de course de RCA):

- Une balle blanche d'au moins 4 cm de diamètre en caoutchouc (ou un matériel d'une consistance semblable) à sa proue, à moins que la conception ou le type d'embarcation fassent en sorte que la proue soit correctement protégée ou que sa forme ne représente pas un danger.
- Des dispositifs de retenue des talons permettant de libérer les pieds sans utiliser les mains;
- Des mécanismes de dégagement rapide à une main en bon état dans toutes les embarcations munies de chaussures fixées;
- Des feux, comme l'exige Transport Canada, lorsqu'on rame avec une luminosité réduite.

Les embarcations de sécurité et celles des entraîneurs doivent être équipées d'équipement de sécurité conformément aux *Règlements sur les petits bâtiments* et doivent comprendre un système de sortie facile de l'eau (c'est-à-dire à l'aide d'une échelle ou de poignées). Lorsque les moteurs disposent d'un bouton d'arrêt d'urgence, il doit être relié à l'opérateur.

Les embarcations de sécurité et celles des entraîneurs ainsi que leurs moteurs doivent être entretenus régulièrement parce qu'une panne, survenant un moment critique, pourrait entraîner de graves conséquences.

## 7. Plan de gestion des risques

Un important processus de gestion des risques qui s'appliquent à tous les aspects des opérations d'aviron est de se demander « et si... » une certaine situation se matérialisait, quelles seraient les conséquences et comment les prévenir ou en atténuer les effets? C'est ce qu'on appelle « la prévision ». Si une situation peut entraîner de graves conséquences, même en cas de faible probabilité, cette situation doit être évitée ou il faut prendre des précautions afin d'en atténuer les conséquences. Voir les services aux membres sur le site Web de RCA pour plus d'information sur la gestion des risques.

## 8. Opérations locales de sécurité

Le code de sécurité local doit inclure des règles spécifiques sur les opérations du club d'aviron. Parmi les points à prendre en considération dans l'élaboration du plan, mentionnons ce qui suit :

- Les conducteurs d'embarcations à moteur doivent détenir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance et avoir la compétence requise

pour conduire l'embarcation pour que cette dernière ne devienne pas un danger pour les autres;

- Il est déconseillé de ramer avant l'heure affichée du lever du soleil et après l'heure affichée du coucher de soleil, particulièrement si d'autres vaisseaux utilisent les eaux durant cette période, et auquel cas, il faut être accompagné d'une embarcation de sécurité. De plus, le fait de ramer après le coucher du soleil présente des risques additionnels, par exemple, il faudra traiter les incidents, par exemple une embarcation qui chavire, dans l'obscurité;
- Les entraîneurs sont responsables de la sécurité des personnes qui sont sous leur supervision. Les entraîneurs devront être au courant des prévisions météorologiques et procéder à une évaluation des conditions environnementales avant de décider, en se basant sur les capacités et les limites des rameurs, s'il est sécuritaire pour ces derniers de prendre l'eau (voir Membres > Sécurité sur le site Web de RCA pour plus d'information sur les politiques de RCA en matière de météo);
- Les clubs doivent communiquer des instructions de navigation et enseigner des techniques d'aviron adéquats;
- Les clubs doivent offrir une supervision adéquate par des entraîneurs et des rameurs expérimentés afin de s'assurer que personne ne court de risque sur l'eau;
- Il est fortement recommandé que tous les membres apprennent et s'exercent à chavirer et à effectuer des simulations d'accidents;
- Il est fortement recommandé que les rameurs soient capables de nager sur une distance de 50 m en portant des vêtements légers et d'être suffisamment à l'aise dans l'eau pour ne pas céder à la panique et être en mesure de flotter. Si une personne ne peut répondre à ces exigences pour n'importe quelle raison, qu'elle soit de nature physique ou non, elle doit porter des vêtements de flottaison individuels approuvés lorsqu'elle est sur l'eau;
- En cas d'accident, les rameurs doivent recevoir comme instruction de rester sur le bateau au lieu d'essayer de nager vers un endroit sécuritaire. Le bateau, sauf s'il est sérieusement endommagé, peut être utilisé comme une bouée de sauvetage;
- Si l'eau est froide, les rameurs doivent recevoir comme instruction de laisser autant que possible leur corps en dehors de l'eau en s'étendant sur la coque renversée, en retournant le bateau à cette fin, si nécessaire. Les rameurs doivent également s'entraider, veiller les uns sur les autres et rester soudés les uns aux autres jusqu'à ce que les secours arrivent pour être sûrs qu'on les retrouve tous;
- Il est recommandé que les clubs prennent activement des étapes pour encourager les membres à se familiariser avec les procédures de sauvetage et de réanimation en suivant des formations ou en prenant d'autres mesures. Il est particulièrement souhaitable que le conseiller en matière de sécurité et tous les entraîneurs réguliers du club reçoivent également la formation;
- Il est également recommandé que les activités d'aviron du club soient coordonnées avec celles des autres utilisateurs locaux du plan d'eau afin de minimiser les désaccords et la possibilité d'autres risques liés à l'eau;

- Il est fortement recommandé qu'un journal de bord soit utilisé pour inscrire les rameurs à leur arrivée et à leur sortie, particulièrement lorsqu'ils peuvent ramer sans supervision.
- Les entraîneurs, les athlètes et les parents devraient être éduqués sur les signes précurseurs de commotions cérébrales et être conscients de la nécessité que le cas soit traité par un médecin pour minimiser les risques de séquelles à long terme de toute commotion.
- RCA recommande de suivre les [Lignes directrices canadiennes sur les commotions cérébrales dans le sport](#) publiées par Parachute Canada qui compte une progression par étapes des niveaux d'activité et d'autorisation médicale pour revenir au jeu et à l'apprentissage.

## 9. Commotions cérébrales

- Les entraîneurs, participants et parents/tuteurs devraient examiner les outils de sensibilisation aux commotions cérébrales avant le début de la saison. Tous ceux engagés dans des activités devraient connaître les signes et les symptômes et comprendre qu'un soupçon de commotion cérébrale conduira au retrait de la personne de l'activité, peu importe son âge.
- Tous ceux qui sont retirés de l'activité, ou au moment où une commotion cérébrale est soupçonnée, la personne devrait être suivie par un médecin ou un(e) infirmier(ère) afin de déterminer s'il y a eu ou non une commotion cérébrale.
- Une personne qui reçoit un diagnostic de commotion cérébrale devra suivre les directives de retour à l'aviron sous supervision médicale. Cette progression par étape de retour au sport oblige toute personne ayant subi une commotion cérébrale présente une autorisation écrite de retour au sport avant de reprendre toute activité sur l'eau.
- Chaque club doit s'assurer que ses politiques et procédures en matière de commotion cérébrale soient alignées sur la Politique de gestion des commotions cérébrales de RCA et sur les politiques en la matière de leur association provinciale d'aviron afin d'être conformes aux exigences.

## 10. Eau et temps froid et hypothermie

La préparation et la prévention sont importantes pour se protéger contre les effets de l'eau froide. Voici ce qu'il faut prendre en considération :

- Porter des vêtements de protection appropriés pour les conditions et l'activité. Choisir un tissu isolant qui permet au corps de rester au sec, qui empêche les pertes de chaleur, mais qui est assez souple pour les mouvements et l'activité d'aviron;
- Créer un protocole pour les cas où la température de l'eau est de 15 degrés Celsius ou moins ou pour d'autres conditions météorologiques défavorables.

Dans le cadre du plan de gestion des risques, l'établissement de protocoles pour les températures froides est très important. L'immersion dans l'eau froide est dangereuse et peut causer la perte de chaleur chez le nageur plus rapidement qu'en cas d'exposition à l'air froid. À certaines températures, l'eau peut causer la perte de la fonction musculaire et la confusion mentale en quelques minutes.

Hypothermie : une analyse des causes, des effets, de la prévention et du traitement de l'hypothermie figure dans les manuels d'instruction et les manuels destinés aux entraîneurs de RCA.

## 11. Temps chaud et hyperthermie

Comme pour le temps froid, la préparation et la prévention sont importantes pour la protection contre les effets de la chaleur. Voici ce qu'il faut prendre en considération:

- Toutes les personnes devraient porter des vêtements protecteurs appropriés pour les conditions et leur activité
- Utiliser un écran solaire avec un facteur FPS élevé.
- Boire beaucoup d'eau avant, pendant et après l'exposition au temps chaud;
- Traiter tous les symptômes de stress thermiques immédiatement.

Hyperthermie : une analyse des causes, des effets, de la prévention et du traitement des malaises causés par la chaleur figure dans les manuels d'instruction et les manuels destinés aux entraîneurs de RCA.

## En cas d'accident

En cas d'accident causant des blessures ou des dommages matériels, le bureau national de RCA doit être avisé par écrit immédiatement par un dirigeant du club. C'est une obligation contractuelle conformément à l'assurance de responsabilité civile de RCA qui couvre tous les clubs et tous les membres en règle. Voir la section *Communauté > Membres* sur le site Web de RCA pour plus d'information sur les réclamations d'assurance et le formulaire de rapport d'incident.

# RAMER EN SÉCURITÉ

## Liste de contrôle des clubs EXIGENCES ET DIRECTIVES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DE RCA

<input type="checkbox"/> Conseiller en matière de sécurité
<input type="checkbox"/> Code de sécurité local comprenant :
<input type="checkbox"/> Carte du plan local de circulation nautique
<input type="checkbox"/> Embarcations de sécurité
<input type="checkbox"/> Équipement des embarcations de sécurité
<input type="checkbox"/> Équipement des coques
<input type="checkbox"/> Responsabilités des rameurs, des entraîneurs et des barreurs
<input type="checkbox"/> Procédures de sauvetage
<input type="checkbox"/> Protocole pour les conditions météorologiques défavorables
<input type="checkbox"/> Règles en eau froide
<input type="checkbox"/> Compétences requises des conducteurs d'embarcation de sécurité
<input type="checkbox"/> Règlements concernant la pratique de l'aviron avant le lever du soleil et après le coucher de soleil
<input type="checkbox"/> Règlements relatifs au hangar
<input type="checkbox"/> Règlements locaux
<input type="checkbox"/> Toute autre exigence spécifique additionnelle du club
<input type="checkbox"/> Numéros d'urgence locaux
<input type="checkbox"/> Dangers locaux
<input type="checkbox"/> Équipement de sécurité et premiers soins
<input type="checkbox"/> Équipement sécuritaire
<input type="checkbox"/> Plan de gestion des risques
<input type="checkbox"/> Opérations locales de sécurité
<input type="checkbox"/> Temps froid/Eau froide et hypothermie
<input type="checkbox"/> Eau chaude et hyperthermie

Références : *Règlements sur les petits bâtiments de Transport Canada*  
Politiques de Rowing Canada Aviron