



Le Dauphin

SERVICE AUXILIAIRE CANADIEN
DE SAUVETAGE MARITIME



Volume 19

Laurentides Inc.

Novembre 1988

COMMUNIQUÉ SPÉCIAL À TOUS

«NOTRE BOTTIN 1989-90»

Notre association a, depuis quatre ans, une publication pour:

- a) nous permettre de communiquer entre nous,
- b) mieux nous faire connaître,
- c) nous aider à trouver des fournisseurs spécialisés,
- d) nous donner un outil utile et rapide pour nous rappeler certains renseignements sur notre organisation sur la sécurité nautique et sur la navigation,
- e) et bien d'autres choses encore.

Afin de tenir à date notre bottin et faire valoir notre IMAGE, nous devons, dès maintenant, participer à la rédaction de la nouvelle édition.

Avoir son nom et ses coordonnées inscrits dans le répertoire de l'Association de la Garde Côtière Auxiliaire est un privilège et un grand honneur dont chaque membre doit être très fier, car il peut se dire qu'il a été choisi parce qu'il est compétent et utile à la collectivité dans son rôle de protéger et de sauver des vies humaines dans des cas de sinistres maritimes.

La collaboration de tous est donc exigée pour solliciter un ou plusieurs commanditaires pour le financement de notre publication. Si ce petit effort n'en vaut pas la peine, il faudra se poser la question de notre apport personnel pour garder et développer notre organisme jugé essentiel dans le domaine de la navigation.

D'ici au 31 janvier 1989, le comité du bottin attend une réponse de tous dans la préparation du prochain bottin, à savoir:

- 1- communiquer **par écrit** les corrections à apporter pour corriger les erreurs qui se sont glissées dans le bottin 1987-88 et faire connaître vos suggestions ou vos idées nouvelles,
- 2- solliciter des commanditaires,
- 3- souligner la qualité de notre bottin 1987-88 qui est utilisé par des milliers de personnes dans le vaste domaine de la navigation,
- 4- vendre **AU COMPTANT** pour une durée de deux ans soit les années 1989 et 1990
1/4 page d'annonce pour 50 \$,
1/2 page d'annonce pour 90 \$,
1 page complète pour 175 \$.
- 5- obtenir, pour l'impression des annonces, une carte d'affaires, un montage ou un logo,
- 6- exiger, sur le champ, un **CHÈQUE** fait à l'ordre du Service Auxiliaire Canadien de Sauvetage Maritime,
- 7- informer le commanditaire qu'une facture officielle lui sera transmise pour déductions fiscales,
- 8- transmettre le tout, dans les plus courts délais, aux responsables du bottin, soit:

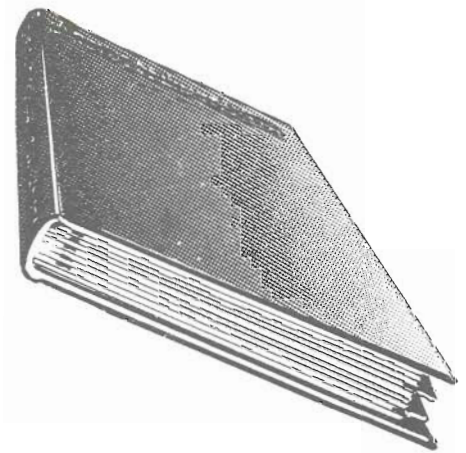
Pierre Tremblay,
157, de la Chaudière,
Saint-Nicolas, Qc. G0S 2Z0
Tél.: (418) 839-4981

Pierre Dubois,
6, Parc du Vieux-Moulin,
Repentigny, Qc. J5Y 1E4
Tél.: (514) 591-2285

Sylvio Lagacé,
1, des Bouleaux,
Rivière-du-Loup, Qc. G5R 1K5
Tél.: (418) 862-4801 ou
(418) 862-2967

Le succès de cette publication dépend de la participation de tous les auxiliaires à **part entière**, soyons là; on a besoin de **tous**.

Le comité du bottin 1989-1990.



À QUANT UN PERMIS D'APTITUDE POUR LES PLAISANCIERS?

ROBERT CHOQUETTE

«Le système engendre des plaisanciers irresponsables et il est nécessaire de changer les mentalités.»

Telle est la conclusion d'une thèse de doctorat dont une importante revue de voile française, *Voiles et voiliers*, a publié un court résumé en juillet dernier.

Portant sur les aspects juridiques du nautisme en France, cette thèse aborde tous les aspects de la question: location, vente, utilisation, commandite, formation et sécurité. Quant au système lui-même, il y est décrit comme «un véritable maquis de réglementations pas toujours très adapté».

Si la situation ne semble pas très reluisante chez nos cousins français, dans quel état se trouve notre propre paysage nautique?

L'an dernier, pour qualifier la situation, on titrait dans cette chronique «Le cirque de la plaisance». L'expression a fait école et en a même choqué quelques-uns.

Il faut reconnaître que les nombreux accidents qui sont survenus sur nos plans d'eau l'été dernier font réfléchir et des actions doivent être prises incessamment.

On peut cependant s'interroger sur l'impact des campagnes actuelles. Mais on ne peut tenter d'y répondre sans évoquer un sourd malaise qui mine notre petit monde de la plaisance: qui assure le leadership du nautisme récréatif au Québec?

Actuellement aucun organisme n'a suffisamment d'ascendant et de représentativité pour servir de chef de file.

Par conséquent on est témoin d'initiatives plus ou moins heureuses qui, sur la foi du mieux être collectif, demeurent des coups publicitaires sans suite.

Les intervenants sont nombreux. C'est la Garde côtière canadienne, en collaboration avec le Conseil consultatif de recherche et de sauvetage, qui pilote l'actuelle *Semaine de sécurité nautique*.

Quant à la *Semaine nautique nationale*, c'est Allied Boating, l'association canadienne des manufacturiers d'équipement nautique, qui l'organise.

Curieusement, c'est cette même organisation qui, par un puissant lobby, a contré le projet de modification de la Loi de la marine marchande, lequel prévoyait, entre autres choses, de rendre obligatoire un permis d'aptitude du plaisancier!

On a oublié un seul point. Qu'en pensent les principaux intéressés? Toutes les consultations réalisées auprès du public plaisancier, au Québec ou aux États-Unis, mènent invariablement à la même conclusion: on pense qu'il faut démontrer clairement qu'on possède les aptitudes nécessaires pour conduire une embarcation.

C'est dire que le public est prêt à accepter le permis d'aptitudes. Pourtant à l'heure actuelle, on peut louer ou acheter n'importe quel type de bateau, même une puissante vedette capable de filer à 100 km/h, sans vérification de la compétence de l'usager.

C'est encore de façon volontaire qu'on s'inscrit à des cours de formation en nautisme. Plusieurs organismes offrent ces cours, la Fédération de voile du Québec et les Escadrilles canadiennes de plaisance, notamment. Mais seulement une infime proportion des plaisanciers s'inscrivent à ces programmes de formation, soit de 4% à 6%.

Malheureusement aucun des programmes disponibles, qu'il soit dispensé par un organisme privé ou public, n'est encore reconnu officiellement par la Garde côtière, l'organisme de régie des voies navigables au Canada.

Puisqu'aucune norme n'a été énoncée, les écoles de navigation enseignent mot à mot le contenu du *Guide de sécurité nautique* de la Garde côtière. Pour le reste, on cherche à se démarquer des autres écoles, concurrence oblige.

À vrai dire, la course au leadership est commencée depuis quelques années. On se bouscule au portillon et on cherche à prendre position.

Pourquoi? Parce que le jour où la Garde côtière exigera un permis d'aptitude, les écoles bien en vue gagneront une véritable loterie: des centaines de milliers d'examens à faire passer! C'est ce qui explique qu'on assiste à une surenchère de programmes et de cours, souvent un peu pompeusement baptisés permis volontaire en navigation!

À trop vouloir réduire la sécurité nautique à une simple question de cours, de permis et de règlements, on risque de manquer le bateau. Déjà plusieurs observateurs croient qu'on devra attendre encore une décennie avant qu'un projet de réglementation se retrouve au feuillet de la Chambre des Communes.

En attendant c'est par des campagnes médiatiques qu'on s'adresse aux plaisanciers et qu'on tente de les convaincre d'adopter des comportements sécuritaires sur l'eau.

Il faut reconnaître qu'il s'agit là d'une initiative louable, mais qui restera sans lendemain, tant qu'on ne remarquera pas la présence accrue des autorités nautiques sur nos cours d'eau.

Il faut en effet que les unités nautiques de la Sûreté du Québec, de la Gendarmerie royale du Canada, de la Garde côtière ou de la Croix-Rouge, visitent systématiquement les ports de plaisance, les écluses, les canaux historiques et qu'elles soient présentes lors de tous les grands rassemblements. C'est par un travail direct d'éducation auprès des plaisanciers qu'on atteindra les objectifs fixés.

L'institution d'un permis obligatoire pour les plaisanciers ne remplacera jamais les attitudes élémentaires de prudence et les notions essentielles de sécurité, de navigation, de mécanique et de météo.

Soumis par Madeleine Pageau
Officier de relations extérieures

RECENSEMENT 1988

RÉGION DES LAURENTIDES

Il y a 54,299 embarcations dans la région.

En 1983, il y en avait 44,090 soit une augmentation de 23.

RECENSEMENT

En Suède, il y a 181.9 bateaux par 1000 habitants.

En Finlande, il y a 110.6 bateaux par 1000 habitants.

Au Canada, il y a 80.9 bateaux par 1000 habitants.

Aux États-Unis, il y a 55.8 bateaux par 1000 habitants dont 90% sont à moteur.

Au Danemark, il y a 36.2 bateaux par 1000 habitants.

En Grande-Bretagne, il y a 27.1 bateaux par 1000 habitants dont 84% sont à moteur.

Au Pays-Bas, il y a 25.7 bateaux par 1000 habitants.

Dans la région Laurentides, il y a environ 54,299 bateaux, soit 9 bateaux par 1000 habitants; 77% sont à moteur.

SOURCE: *Revue Sauvetage* et G.C.C.

PLUS DE DÉLITS QUE DE BATEAU

LE RICHELIEU L'EMPORTE AUSSI POUR L'AUGMENTATION DES APPELS DE DÉTRESSE

1988

SOPHIE GAGNON

Si la Police maritime avait patrouillé continuellement sur le Richelieu cet été, elle aurait fait des affaires d'or. C'est ce que démontre une enquête menée par la Garde côtière auxiliaire pendant deux fins de semaine, entre Saint-Jean et Saint-Paul-L'Île-aux-Noix. Des exemples? Vitesse excessive, conduite en état d'ébriété, équipement de sauvetage insuffisant, soit un total de 355 infractions pour 348 embarcations observées.

Ces statistiques sont éloquentes. Surtout que, comme le précise Jacqueline Pagé de la Garde côtière auxiliaire canadienne, «il ne s'agit que d'observations à l'oeil nu et non d'inspections approfondies des bateaux». Selon elle, le taux d'infractions aurait facilement grimpé à 200% si chaque embarcation avait été fouillée de fond en comble.

OBSERVATION

Les journées d'observation des infractions, une première pour la Garde côtière auxiliaire, ont eu lieu les 29, 30 et 31 juillet de même que les 5, 6 et 7 août derniers. En 1242 minutes, 348 embarcations ont été observées, soit un rythme d'un bateau à toutes les 3,5 minutes.

Les infractions principales sont les suivantes: vitesse excessive (116 infractions), passagers assis sur le devant (70 infractions), non-respect des bouées (68 infractions), vague excessive (42 infractions) et manque de gilet de sauvetage (38 infractions). L'enquête dénote également plusieurs cas de ski nautique la nuit, conduite dangereuse, ski sans vigie et surcharge.

Notons que la Garde côtière auxiliaire canadienne est un organisme de prévention et que seule la Police maritime peut émettre des contraventions. Cette enquête a été menée conjointement par la Garde côtière auxiliaire canadienne et le Conseil consultatif de recherche et de sauvetage.

APPELS DE DÉTRESSE

Par ailleurs, le Centre de sauvetage maritime de la Garde côtière canadienne ont répondu à 1,100 appels de détresse au Québec durant la saison estivale 1988. Et devinez quoi, la région Richelieu est celle qui a connu la plus forte hausse par rapport à l'an dernier, soit 70%! Les incidents sur le Richelieu sont principalement dus à des pannes mécaniques et à des échouages (non-respect des bouées).

D'autres données indiquent que pour la région de Sorel et le Richelieu, 10,500 embarcations ont été recensées, soit une augmentation de 9% en cinq ans. Pour l'ensemble du Québec, le nombre de bateaux de plaisance a grimpé de 18% au cours des cinq dernières années pour s'établir à 51,472.

PRÉVENTION ET COURS

À la lumière de ces statistiques et des résultats des journées d'observation, Jacqueline Pagé estime que les cours de navigation sont la seule solution afin que les plaisanciers puissent pratiquer leurs sports de prédilection en toute sécurité.

«À mon avis, le manque de connaissance est la raison principale de toutes ces infractions. Les plaisanciers ne savent pas la signification du système de bouées, ils ignorent qu'ils sont responsables des vagues qu'ils causent, que la vitesse maximale près des marinas est de 10 km/h et que les sanctions qui s'appliquent à la conduite dangereuse ou à la conduite avec facultés affaiblies en automobile sont également en vigueur sur une embarcation. Et, comme les effectifs de la Police maritime sont réduits, les nouveaux règlements relatifs à la sécurité sur l'eau ne sont pas ou presque pas appliqués. Nous espérons que les données tirées des journées d'observation serviront à sensibiliser les autorités à l'urgence de la situation», commente Mme Pagé.

SOURCE: «Le Canada Français», Sept. 1988

Soumis par Jacqueline Pagé
District 08.

INCIDENTS SIGNALÉS EN 1988 JUSQU'AU 31 AOÛT

Pour la période du 1er janvier au 31 août, nous connaissons une hausse de 24.8% dans le total des incidents signalés au centre de sauvetage pour toute la région des Laurentides. Les secteurs les plus marquants sont:

Trois-Rivières	de 50 à 83 (+ 66%)
Richelieu	de 48 à 87 (+ 81%)
surtout la portion de St-Paul-Île-aux-Noix	

LA CÔTE NORD	
Baie Comeau	de 58 à 73 (+ 81%)

et Havre St-Pierre	de 25 à 33 (+ 26%)
Sorel	de 86 à 118 (+ 37%)
Montréal	de 103 à 137 (+ 33%)
Québec	de 132 à 162 (+ 23%)

La rive sud du fleuve de Rivière-du-Loup à la Baie des Chaleurs affiche une baisse variant de 27 à 8% tout comme le Lac St-François (5%).

Les types d'incident les plus importants sont:

Panne mécanique	37.7%
(moteur/hélice/gouvernail/transmission)	
Échouement	16.3%
Désemparé	6.1%
Panne sèche	5.5%
Chavirement	4.2%
Médical	4.2%

Les changements importants constatés depuis 1987 résident surtout en:

HAUSSE


Médical	de 51.6% (de 33 à 50)
Panne du moteur propulsion	de 42 % (de 181 à 257)
Panne sèche	de 80.5% (de 36 à 65)
Échouement	de 36.4% (de 140 à 191)

Les vie sauvées font également un bond de 118% (de 143 à 312).

Il faut cependant souligner que deux incidents ont entraîné à eux seuls 75 vies sauvées (L'ORME 1 et le COUDRE DE L'ÎLE).

L'AUGMENTATION ou la DIMINUTION est par rapport à 1987.



 Garde côtière canadienne Région des Laurentides		Canadian Coast Guard Laurentian Region		PLAN DE ROUTE DISPONIBILITÉ		<input type="checkbox"/> HPA	<input type="checkbox"/> UTC
STATIONS RADIO MARITIMES							
NOM INDICATIF						<input type="checkbox"/> MOTEUR	<input type="checkbox"/> VOILE
POSITION				JOUR MOIS ANNÉE		HEURE UTC	
DISPONIBLE De _____ À _____							
RAPPORT POSITION		DESTINATION		HPA	UTC	ARRIVÉE UTC	
VOIE D'ÉCOUTE		THF	MF	CB	PERSONNES À BORD		
TYPE DIMENSION		COQUE	PONT	CABINE	MOTEUR		
		RADEAU	FUSEE	GILETS	AUTRES		
PROPRIÉTAIRE							
REMARQUES							
En cas d'urgence appeler:							
Ouvert à: _____ UTC				Opr: _____			
Ferme à: _____ UTC				Opr: _____			
INCERTITUDE							
Appels Radio: _____							
Vérifier propriétaire:							
Vérifier STM M.Q.E.				SRGC's			
Détails _____							
ALERTE				DÉTRESSE			
Aviser CSSM <input type="checkbox"/>		_____		Instruction de CSSM <input type="checkbox"/>		_____	
STM M.Q.E. <input type="checkbox"/>		_____		Appliquer procédures <input type="checkbox"/>		_____	
SRGC's <input type="checkbox"/>		_____		Remarques: _____			

Le formulaire ci-contre est celui utilisé par les stations-radio de la Garde côtière canadienne pour inscrire les données d'un plan de route ou de disponibilité.

Les membres pourront faire le parallèle entre la formule du plan de disponibilité du Manuel de l'auxiliaire et celle-ci.

Cette formule pourra renseigner les propriétaires sur les données qu'ils doivent fournir et savoir qu'il existe un système de rappel au cas où ils oublieraient de fermer leur plan de disponibilité.

Il faut aussi noter que tous les plaisanciers peuvent donner à une station-radio de la Garde côtière canadienne un plan de route et que les renseignements y sont inscrits sur cette formule.

Robert Jinchereau,
G.C.C.