

ORGANISATION D'UN RAID CÔTIER EN MER

LES POINTS IMPORTANTS À PRENDRE EN COMPTE

L'Aviron de mer est une activité attrayante pour ses capacités d'évasion dans un milieu vivant et varié. Il n'en reste pas moins qu'une sortie en mer mal préparée peut rapidement tourner à la catastrophe. L'espace illimité, les changements intempestifs de la météo et la température de l'eau sont des éléments à ne pas négliger. Chaque aspect de la préparation sera déterminant lorsque vous serez confronté à un danger, surtout si, comme la plupart du temps, celui-ci est inattendu. Il est donc impératif que toute sortie, raid ou entraînement soient préparés avec le plus grand soin pour que cela se déroule dans les meilleures conditions.

Le montage du projet :

A) Objectifs et état des lieux préalable

- Recensement des participants. Profil du groupe concerné. Nombre et niveaux de pratique.
- Matériel adapté et disponible. Faut-il en louer ?
- Quelle destination et donc quelle distance ? Sachant que le facteur limitant sera le niveau du plus faible.
- Temps de pratique disponible ?
- La période est-elle favorable ?
- Est-ce en autonomie complète ou faut-il une assistance motorisée à terre et sur l'eau (bateaux de sécurité ? transport de matériel, nourriture, etc..).

B) Niveau d'information nécessaire

- Quel est le niveau de l'encadrement ?
- Autorisations des diverses autorités concernées (faut-il monter et soumettre un dossier de demande d'autorisation au Quartier des Affaires Maritimes?).
- Horaires des marées du secteur de navigation.
- Cartes marines et des courants du secteur navigué.
- Évaluation des besoins en nourriture et boisson.

C) Finalisation du projet

- Nomination d'un responsable.
- Sélection du trajet et des replis possibles (abris répertoriés), plan de sécurité.
- Détermination des consignes de navigation.
- Attribution des diverses responsabilités.
- État des lieux des moyens nécessaires et réellement disponibles (matériel individuel et collectif).

Les étapes de la préparation

- Matériel navigant : état général des bateaux disponibles (auto-sécurité ou non ? Selon la réponse, faut-il des bateaux de sécurité et si oui combien ?).
- Récapitulatif du parcours : caractéristiques du milieu (côtes, courants, météo, abris), secours possibles, hébergements, etc...
- Matériel individuel : vérification de la check-list individuelle.
- Matériel de navigation: horaires de marées, cartes des courants, cartes marines, compas, GPS, règle de navigation.
- Matériel de sécurité : radios VHF, corne de brume, signaux pyrotechniques, trousse de secours, couvertures de survie, petit équipement pour réparation (résine, petit accastillage : dames de nage, axes, avirons de secours, etc.).
- Ravitaillement en nourriture et en eau : achat en fonction des menus, répartition et conditionnement (penser aux boissons chaudes en thermos)...

RAPPELS SUR LA SÉCURITÉ

Par leur volume et leur stabilité, les embarcations modernes d'aviron de mer procurent un sentiment de sécurité qui peut se révéler trompeur dans certaines situations délicates. Ceci peut être particulièrement le cas pour des rameurs de rivière rompus aux bateaux effilés et fragiles pour lesquels ces bateaux ventrus apparaissent aisés à maîtriser. C'est oublier que la mer est un élément changeant dont la puissance soudaine impose des comportements adaptés. Une des premières notions de sécurité concerne la nécessité de ne pas partir seul, mais plutôt de naviguer de conserve à plusieurs bateaux ou avec un canot de sécurité. Il est important d'informer vos proches de vos intentions et de vous assurer qu'ils connaissent le N° de téléphone du CROSS concerné.

Il est évident que ce qui est dit précédemment devient primordial lorsque vous envisagez de partir pour une longue excursion s'étalant sur plusieurs demi-journées. Dans ce cas, le chef de bord et ses équipiers devront faire preuve d'une expérience et d'une connaissance approfondies des domaines de la navigation, de la météorologie et de l'ensemble des procédures de secours qu'ils pourraient être amenés à mettre en œuvre.

Savoir identifier les dangers :

La capacité à identifier les dangers et à les parer est fondamentale pour s'engager dans de tels projets.

Parmi les principaux dangers, nous trouvons :

- **Le vent** qui peut s'avérer être un facteur déterminant quant au maintien ou non d'une sortie. Il ne faut pas oublier qu'il génère rapidement des vagues qui lorsqu'elles sont déferlantes deviennent particulièrement dangereuses. D'autre part, il aura une influence sur la route suivie du fait de son influence sur l'effet de dérive.
- **Les courants** qui sont prévisibles en mer à condition d'avoir pris le soin de les calculer. Dans le cas contraire, ils risquent d'allonger votre route et de vous mettre dans des situations périlleuses dans des secteurs délicats.
- **La nuit ou le brouillard** lorsque ceux-ci n'avaient pas été envisagés et que le matériel d'orientation ou de signalement font défauts à bord.
- **Les orages** pour tout ce qu'ils apportent comme risques de modifications locales. Cela peut concerner notamment des grains violents qui génèrent des rafales modifiant subitement l'état de la mer. Enfin, il faut se souvenir que l'orage engendre souvent la foudre qui peut s'avérer nocive sur des embarcations isolées et portées sur le haut des vagues.
- **Les autres usagers** de la mer, qu'il s'agisse des plaisanciers ou des professionnels. Il ne faut pas oublier que les bateaux d'aviron sont des petites embarcations très vulnérables qui évoluent au ras de l'eau. De ce fait, elles sont difficilement identifiables à vue et n'apparaissent pas clairement sur les radars embarqués. En cas de doute, il est préférable de se dire que l'on a pas été repéré et donc de se signaler par un moyen quelconque (visuel ou sonore).
- **La température de l'eau** est un élément à ne pas négliger. Plusieurs heures de navigation dans les embruns glacés viennent à bout des rameurs les plus endurcis. Enfin, il faut rappeler qu'un dessalage dans une eau froide ne laisse que peu de temps pour réagir. Cette situation devra d'ailleurs être expérimentée à l'entraînement afin d'ancrer des comportements qui éviteront l'hypothermie. Etre à même de redresser son embarcation ou de se hisser sur une coque retournée sont des réflexes qui peuvent sauver bien des vies.
- **Nous-même et notre capacité à supporter la fatigue**, car notre analyse de la situation et nos réactions risquent d'être affectés selon que nous sommes épuisés ou transis de froid. Il est donc impératif de veiller aux signaux de fatigue que nous ressentons de façon à se réserver une marge de sécurité.

Savoir communiquer en cas de détresse :

Pour offrir le maximum de sécurité, la navigation en mer se doit d'intégrer d'office la notion de risque et les comportements qui sont à acquérir. Le premier réflexe sera de ne jamais quitter son navire tant qu'il flotte car il offre une protection et un repérage plus aisé. Lorsqu'une situation de détresse apparaît, il est d'abord important d'analyser la situation pour déterminer si l'on a besoin de secours extérieurs. De façon à parer au plus pressé et organiser au mieux les secours, il faut dresser un bilan rapide sur les plans humains et matériels.

Les moyens de communications les plus courants :

- Lorsque les équipements font défauts ou sont hors d'état de fonctionner, il faut tenter d'être repéré. Pour cela, on peut agiter une serviette ou un vêtement de couleur vive fixé au bout d'un aviron. Il existe aussi un signal international qui consiste à monter et abaisser lentement les bras de chaque côté du corps, régulièrement et simultanément jusqu'au niveau des épaules.
- Le moyen idéal demeure la radio VHF qui offre une couverture maritime très importante (de l'ordre de 50 milles). Il n'y a pas de délai d'appel et de nombreux organismes et personnes sont en écoute permanente (à condition d'utiliser les canaux dédiés à la sécurité).
- Le téléphone portable est un autre moyen mais n'offre pas les mêmes garanties de couverture et d'écoute. Il faut d'abord établir un contact et pour cela connaître le numéro des secours. Le 112 est un numéro d'urgence au standard GSM qui vous permettra d'entrer en contact avec le centre de coordination des secours le plus proche. Il est impératif de mémoriser sur l'appareil le N° de téléphone du CROSS du secteur navigué.
- À défaut de matériel de transmission, vous pouvez utiliser les signaux pyrotechniques, qu'il s'agisse des fusées de détresse ou des feux à main. Il faut se rappeler que ce sont des matériels à contrôler, car codifiés et soumis à une limite d'utilisation dans le temps.
- Il existe également d'autres moyens de repérage peu encombrants que sont les signaux lumineux (lampes, miroir) ou la fluorescéine et les fumigènes.

L'ASPECT RÉGLEMENTAIRE

Organisation d'un raid ou d'une manifestation nautique

Dans les cas d'organisations de raids ou de manifestations nautiques, vous êtes tenu d'en faire la demande préalable aux autorités maritimes compétentes, à savoir : au Chef du quartier des Affaires Maritimes du point de départ.

Pour une manifestation ordinaire, cette demande sera transmise au minimum quinze jours avant la date prévue. Dans le cas d'une organisation nécessitant des autorisations particulières (changement de catégorie de navigation, passage dans des secteurs réglementés, etc.), le dossier devra être déposé deux mois avant la date d'organisation.

Références texte officiel :

"DECLARATION DE MANIFESTATION NAUTIQUE"

Souscrite en application de l'arrêté interministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer.

La déclaration est prévue à l'article 6 et précise les responsabilités de l'organisateur, du chef de bord et de l'Etat. Elle décrit également les moyens de sécurité et de surveillance que l'organisateur est tenu de mettre en place.

CONTENU DU DOSSIER :

Renseignements concernant l'organisateur

- ✓ Nom et prénom ou la raison sociale de l'organisateur,
- ✓ Domiciliation ou adresse du siège social,
- ✓ Identification du responsable direct de la manifestation
- ✓ Coordonnées complètes permettant de joindre l'organisateur pendant la manifestation (adresse, N° téléphone, canal VHF, nom du navire sur lequel il est embarqué).

Description de l'organisation

- ✓ Description du type de manifestation,
- ✓ Le nombre des participants,
- ✓ La date et les horaires,
- ✓ Le point de départ,
- ✓ Description du parcours prévu,
- ✓ Quartier des Affaires Maritimes concerné,
- ✓ CROSS concerné.

Informations sur les embarcations

- ✓ Les créneaux horaires et le nombre d'embarcations qui naviguent,
- ✓ Types d'embarcations et nombre pour chaque type (rappel : elles doivent être conformes à la réglementation en vigueur – voir textes division 224),
- ✓ Profils des participants.

Moyens mis en œuvre par l'organisateur

- ✓ Enumération et description des moyens qui permettent d'assurer la surveillance tout au long de la manifestation,
- ✓ Enumération et description des moyens supplémentaires imposés aux participants par l'organisateur (cf. règlement de la manifestation),
- ✓ Description de l'ensemble des moyens de liaison.

Description de la zone de navigation

- ✓ Enumération des conditions de déroulement de la manifestation,
- ✓ Matérialisation éventuelle du parcours,
- ✓ Mesures par rapport aux autres usagers.

Identification du centre opérationnel de surveillance et de sauvetage concerné

- ✓ Les engagements vis-à-vis du CROSS (moyens de surveillance, informations du début et de la fin de la manifestation, etc.).

Compétition sportive

- ✓ Attestation d'une couverture d'assurance,
- ✓ Attestation de la conformité aux règles techniques de la fédération concernée,
- ✓ Engagement à informer les concurrents sur leur responsabilité, la météo et le dispositif de sécurité,
- ✓ Engagement à prévoir la procédure d'arrêt ou d'annulation de la manifestation en cas de sécurité insuffisante et avertissement du CROSS concerné.
- ✓ L'organisateur est responsable du déroulement de l'ensemble de la manifestation sous réserve des responsabilités générales de l'Etat en matière de police de la navigation et de sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que celles propres aux chefs de bord.

Date et signature du responsable du comité d'organisation.