

Ministère
de la Sécurité
publique



Cadre de référence

SAUVETAGE NAUTIQUE

Cette publication a été produite par la Direction du soutien aux régions, qui fait partie de la Direction générale de la sécurité incendie et des télécommunications d'urgence du Sous-ministère de la sécurité civile et de la sécurité incendie du ministère de la Sécurité publique. Ce document est disponible en médias adaptés sur demande.

Pour plus de renseignements :

Ministère de la Sécurité publique
Direction générale de la sécurité incendie
et des télécommunications d'urgence
Tour du Saint-Laurent
2525, boulevard Laurier, 6^e étage
Québec (Québec) G1V 2L2

prevention.incendie@msp.gouv.qc.ca

Recherche et rédaction : Julie Brulotte, Félix Lapointe et Gia-Hoa Phan

ISBN 978-2-555-00850-2 (Éd. mise à jour 2025)

ISBN 978-2-550-97450-5 (Éd. 2024)

Dépôt légal – 2025

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

SI-055-(2025-05)_v2

Tous droits réservés pour tous pays. La reproduction et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation du ministère de la Sécurité publique.

© Ministère de la Sécurité publique – 2025

Table des matières

Remerciements.....	i
Sigles et acronymes.....	ii
Définitions.....	iv
Introduction	1
Objectif.....	1
Sauvetage nautique.....	2
Sauveteur nautique.....	2
Inondation	2
1 Cadre de référence	4
1.1 Références réglementaires et normes.....	4
1.2 Intervention dans les zones de responsabilités fédérales	7
2 Risques.....	10
2.1 Identification des risques	10
2.2 Conditions de navigabilité	11
2.3 Risques associés aux interventions en milieu nautique.....	12
2.4 Risques médicaux	14
2.5 Zones dangereuses	17
2.6 Plan de sauvetage d'un intervenant (<i>mayday</i>)	18
3 Formation	19
3.1 Formation de base des intervenants.....	20
3.2 Certifications	20
3.3 Formation de sauvetage nautique	22
3.4 Formation maritime.....	22
3.5 Spécialisation.....	25
4 Maintien des compétences	26
4.1 Renouvellement des certifications.....	26
5 Embarcations	27
5.1 Types d'embarcation.....	27
5.2 Exigences des embarcations.....	27

5.3	Capacité et stabilité de l'embarcation.....	28
5.4	Choix de l'embarcation	29
5.5	Entretien et inspection des embarcations	29
5.6	Équipements de sécurité obligatoire dans une embarcation.....	30
5.7	Pompiers dans une embarcation	31
5.8	Mise à l'eau de l'embarcation.....	31
6	Habits et équipement des intervenants	33
6.1	Gilet de sauvetage	33
6.2	Vêtement de flottaison individuel	33
6.3	Habit de protection.....	33
6.4	Entretien de l'équipement et des habits	34
7	Communications et interopérabilité.....	35
7.1	Cheminement d'un appel d'urgence pour le sauvetage nautique.....	35
7.2	Communications avec la GCC.....	38
7.3	Communications entre intervenants.....	40
8	Déploiement des ressources durant l'intervention.....	41
8.1	Responsabilités.....	41
8.2	Les corps de police	43
8.3	Ressources externes en soutien.....	44
9	Poste de commandement	45
9.1	Rôles des officiers	45
9.2	Prise de commandement	45
10	Déplacement d'une embarcation	47

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les normes NFPA de référence pour le sauvetage nautique.....	6
Tableau 2 : Les emplacements de la GCC	9
Tableau 3.1 : Les risques associés aux interventions en milieu nautique.....	12
Tableau 3.2 : Les risques associés aux interventions en milieu nautique.....	13
Tableau 3.2 : Les risques associés aux interventions en milieu nautique.....	14
Tableau 4.1 : Les risques médicaux.....	14
Tableau 4.2 : Les risques médicaux.....	15
Tableau 4.3 : Les risques médicaux.....	16
Tableau 5 : Les exigences minimales de formation pour les membres de l'équipage d'une embarcation de travail.....	23
Tableau 6 : Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité de petits navires de plus de 6 mètres.....	29
Tableau 7 : Nombre minimal d'intervenants qualifiés dans une embarcation	31
Tableau 8 : Les choix d'habit de protection.....	34
Tableau 9 : Les responsabilités.....	41
Tableau 10 : Ressources externes en soutien.....	44
Tableau 11 : Les rôles des officiers	45

Remerciements

Un comité de travail a été mis en place dont le mandat est de développer un cadre de référence en matière de sauvetage nautique afin d'outiller les intervenants d'urgence des autorités locales et régionales lors d'interventions de sauvetage nautique. Avec le dévouement et la contribution de chacun des partenaires, il a été possible d'élaborer le présent document.

Le ministère de la Sécurité publique (MSP) tient à remercier chacun des membres de ce comité pour leur disponibilité, leur partage d'expertise et leur soutien. C'est grâce à leur participation qu'il nous est possible d'outiller les services de sécurité incendie ainsi que les corps de police pour faciliter les interventions en sauvetage nautique.



École nationale
des pompiers
Québec



CNESST



ADPQ
Association des directeurs
de police du Québec



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Il convient également de souligner que le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM) est un pionnier de la mise en place d'un programme complet sur les habiletés à la nage pour les intervenants en sauvetage nautique. Le MSP est reconnaissant de la collaboration fournie par le SIM et la Société de sauvetage du Québec, grâce à qui il sera possible d'offrir une formation répondant aux besoins des intervenants nautiques d'urgence au Québec.

Merci à tous d'avoir consacré votre temps, votre savoir, votre savoir-faire et votre expérience à ce cadre de référence.

Sigles et acronymes

Certains sigles et acronymes sont en anglais, car ils n'ont pas d'équivalents en français. Par exemple, certains désignent le nom officiel en anglais d'une organisation, pour d'autres, l'usage de l'acronyme anglais est utilisé afin de faciliter la communication opérationnelle et le langage commun entre les organisations. Dans un souci de cohérence et à la demande des organisations concernées, certains acronymes en anglais ont été conservés et sont désignés par un astérisque (*).

CCEP	Carte de conducteur d'embarcation de plaisance
CU 9-1-1	Centre d'urgence 9-1-1
CGA SQ	Centre de gestion des appels de la Sûreté du Québec
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
CRO-CM	Certificat restreint d'opérateur — commercial maritime
CRO-M	Certificat restreint d'opérateur radio — maritime
CSCU	Centre secondaire de communication d'urgence
DEP	Diplôme d'études professionnelles
DORS	Décrets, ordonnances, règlements et statutaires
ENPQ	École nationale des pompiers du Québec
FAC	Forces armées canadiennes
FUM	Formation aux fonctions d'urgence en mer
GCAC	Garde côtière auxiliaire canadienne
GCC	Garde côtière canadienne
INU	Intervenant nautique d'urgence
ISO	Organisation internationale de normalisation
JB	Jauge brute
JRCC*	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (<i>Joint Rescue Coordination Centre</i>)
LSST	<i>Loi sur la santé et sécurité du travail</i>
LSI	<i>Loi sur la sécurité incendie</i>
MPO	Ministère des Pêches et Océans Canada
MRSC*	Centre secondaire de sauvetage maritime (<i>Maritime Rescue Sub-Centre</i>)
NFPA*	National Fire Protection Association
OC	Officier commandant
OMI	Organisation maritime internationale
OS	Officier de secteur
PC	Poste de commandement
PCPB	Programme de conformité des petits bâtiments
PR	Premier répondant
SAR*	Recherche et sauvetage (<i>Search and Rescue</i>)
SQ	Sûreté du Québec

SRR*	Région de recherche et de sauvetage (<i>Search and Rescue Region</i>)
SSI	Service de sécurité incendie
SVOP*	Cours de formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments (<i>Small Vessel Operator Proficiency</i>)
TC	Ministère des Transports du Canada
TP*	Publication de transports (<i>Transport Publication</i>)
VHF*	Très haute fréquence (<i>Very High Frequency</i>)

Définitions

Bâtiment	Une embarcation autre que de plaisance.
Eau abritée	Elle désigne les eaux en deçà de 2 milles nautiques.
Étang	Bassin d'eau aux contours bien définis et qui n'excède généralement pas 2 m de profondeur au milieu de l'été. Les végétaux ne se développent qu'en périphérie du plan d'eau.
Fleuve	Le fleuve Saint-Laurent, cours d'eau qui prend sa source dans les Grands Lacs et coule en direction du nord-est pour aller se jeter dans le golfe du Saint-Laurent, puis dans l'océan Atlantique. Le fleuve Saint-Laurent est composé de trois sections : le tronçon fluvial, l'estuaire, qui comprend l'estuaire fluvial, moyen et maritime, ainsi que le golfe.
Jauge brute	La jauge brute donne la dimension totale d'un bâtiment. Elle est calculée conformément au Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments et à la Norme de jaugeage des bâtiments (TP 13430) .
Lac	Un lac ou un réservoir dont le nom a fait l'objet d'une publication dans le Répertoire toponymique du Québec, publié dans la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou dans l'un de ses suppléments, sauf s'il est reconnu par la Commission de toponymie comme ne constituant pas géographiquement un lac ou un réservoir. Ce plan d'eau est dépourvu de courant constant ou en totalité.
Plan d'eau intérieur	Les plans d'eau qui ne sont pas de compétence fédérale.
Rapides	Partie d'un cours d'eau où le courant est rapide et turbulent, sans chute prononcée (p. ex., les rapides de Lachine et ceux de la rivière des Mille Îles).
Rivière	Une rivière dont le nom a fait l'objet d'une publication dans le Répertoire toponymique du Québec, publié dans la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou dans l'un de ses suppléments, sauf si elle est reconnue par la Commission de toponymie comme ne constituant pas géographiquement une rivière, et qui draine un bassin versant d'au moins 25 km ² , le fleuve, l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent, ainsi que la baie des Chaleurs.
Voie d'eau	Entrée d'eau imprévue dans une embarcation.

Introduction

Au Québec, avec la diversité des plans d'eau et la variation importante de température durant l'année, plusieurs types de sauvetages nautiques peuvent être offerts par les différents intervenants d'urgence. Il y a principalement les sauvetages en milieu riverain, en embarcation et sur glace. Il est également possible de prévoir des services plus spécialisés dans des environnements complexes, par exemple en eaux vives ou avec des techniques d'apnée ou de plongée.

Objectif

Le présent cadre a pour objectif de préciser les mesures et les bonnes pratiques à adopter par les intervenants en sauvetage nautique. Le document permettra aux organisations de prendre en considération les différents éléments de sécurité dans l'établissement de ce service offert à la population, notamment la nature et l'analyse des risques liés au sauvetage nautique sur embarcation, de s'assurer que les travailleurs possèdent les moyens et les données nécessaires pour valider les conditions de navigabilité et connaissent les limites de leur embarcation.

Ce document intègre dans son ensemble les notions de santé et de sécurité au travail. La planification des opérations de sauvetage nautique présentée dans ce document permettra d'intervenir adéquatement et efficacement, pour ainsi réduire les préjudices liés à l'intervention. Pour assurer la sécurité des intervenants, ceux-ci doivent prendre connaissance des risques, porter les équipements de protection individuelle appropriés et bien connaître les tâches qu'ils sont en mesure d'accomplir. Voici un rappel des obligations générales prescrites en santé et sécurité au travail par la [Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail \(CNESST\)](#) :

Obligations des employeurs

- Identifier, contrôler et éliminer les dangers à la source.
- Offrir aux travailleurs la formation nécessaire afin qu'ils travaillent de façon sécuritaire.
- S'assurer de la supervision des travailleurs et du respect des normes de sécurité.
- Fournir les équipements certifiés et nécessaires au type d'intervention.
- Maintenir en état de service et entretenir les équipements en respectant les règles du fabricant.

Obligations des travailleurs

- Prendre les mesures nécessaires pour protéger sa santé et sa sécurité ainsi que celles de ses collègues de travail.
- Participer à l'identification et à l'élimination des dangers.
- Collaborer avec le comité de santé et de sécurité.
- Participer à l'élimination des risques.

Sauvetage nautique

Le sauvetage nautique concerne les activités des intervenants d'urgence visant à venir en aide à une personne exposée à un danger grave ou imminent sur un plan d'eau. Il peut s'agir d'une situation d'urgence sur une embarcation ou d'une personne qui a chuté dans un plan d'eau.

Les interventions qui se déroulent sur un plan d'eau doivent nécessairement être rapides, sécuritaires et coordonnées entre les différents intervenants en attribuant des fonctions précises à chacun, tout en assurant une communication efficace entre eux.

Le sauvetage nautique est une responsabilité partagée entre plusieurs entités, notamment les gouvernements fédéral et provincial ainsi que les autorités municipales, et ce, en fonction du lieu où se déroule l'intervention.

Objectif d'intervention

La priorité d'un sauvetage nautique est de sauver des vies. Toutefois, on considère la protection des biens ou la préservation de l'environnement comme la priorité lors d'un incendie de bateau sans victimes ou lorsqu'un bateau transportant des matières dangereuses échoue au large sans personnes à bord.

Sauveteur nautique

Un sauveteur nautique est un intervenant qualifié qui possède les compétences et l'équipement nécessaires pour soustraire un individu ou un groupe d'individus à un danger imminent. Il doit se rendre à la victime afin de lui porter secours. Si la situation le requiert, il doit procéder à son évacuation vers un emplacement sécuritaire pour prodiguer les premiers soins appropriés et prévenir la détérioration de son état. Lors d'interventions, il doit prendre tous les moyens pour protéger sa santé et sa sécurité ainsi que celles de ses collègues.

« Une personne qualifiée, c'est-à-dire une personne qui, en raison de ses connaissances, de sa formation ou de son expérience, est en mesure d'identifier, d'évaluer et de contrôler les risques.

Comme les risques sont variables d'un plan d'eau à l'autre, il est attendu que les connaissances, la formation ou l'expérience de la personne qualifiée lui permettent d'identifier, d'évaluer et de contrôler les risques dans le milieu pour lequel ses services sont sollicités. »¹

Inondation

Dans certaines circonstances liées aux crues d'un plan d'eau, des évacuations peuvent être requises afin d'assurer la sécurité des occupants. Dans ces circonstances, une planification est requise de la part des autorités municipales afin de prévoir les modalités d'intervention. Il est alors important de prendre les mesures nécessaires, d'analyser l'évolution de la situation et ainsi de prévoir le recours à des intervenants

¹ [Guide de prévention : Travail à risque de noyade dans l'eau de la CNESST.](#)

ayant les compétences pour effectuer une évacuation dans un contexte de crue ou un sauvetage spécialisé.

À cet effet, le *Guide à l'intention du milieu municipal pour l'établissement d'une préparation adaptée aux inondations* — [Préparer la réponse aux sinistres](#), a été produit par le MSP.

1 Cadre de référence

1.1 Références réglementaires et normes

La réglementation et les normes des opérations de recherche et de sauvetage nautique proviennent des organisations suivantes :

- gouvernement du Canada;
- gouvernement du Québec;
- National Fire Protection Association (NFPA) (normes nord-américaines reconnues dans le domaine de la sécurité incendie et des autres secours).

Les employeurs ont la responsabilité de s'assurer que les intervenants sont informés des règlements en vigueur afin qu'ils appliquent les bonnes méthodes de travail selon les risques associés au plan d'eau et utilisent les équipements de protection appropriés.

1.1.1 Gouvernement du Canada

Les principales exigences législatives fédérales proviennent des cadres suivants :

- [Loi sur les eaux navigables canadiennes;](#)
- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada;](#)
- [Loi sur les océans;](#)
- [Normes de construction pour les petits bâtiments;](#)
- [Règlement sur les petits bâtiments;](#)
- [Règlement sur le personnel maritime;](#)
- [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation;](#)
- [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance.](#)

La Garde côtière canadienne

La [Loi sur les océans](#) (article 41) stipule que le ministre canadien des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne (GCC) est responsable des services de la garde côtière. Ses pouvoirs et ses fonctions s'étendent généralement à tous les domaines de compétence du Parlement non attribués de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux concernant :

- les services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes;
- le volet maritime du programme fédéral de recherche et de sauvetage;
- l'intervention à l'égard d'épaves et de navires dangereux ou délabrés;
- l'intervention environnementale en milieu marin;
- les services de navigation maritime et aérienne et les autres services maritimes fournis aux ministères et aux organismes fédéraux.

Transports Canada

Transports Canada (TC) élabore et applique des règlements en matière de sûreté et de sécurité. Il travaille en collaboration avec ses partenaires nationaux et internationaux à la prévention ainsi qu'à la sauvegarde de la vie humaine et de l'environnement marin.

[Publications de transports \(TP\) relatives à la sécurité maritime.](#)

La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) définit un bâtiment comme étant : « *Navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable — exclusivement ou non — pour la navigation sur l'eau, au-dessous ou légèrement au-dessus de celle-ci, indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion ou du fait qu'il est encore en construction. Sont exclus de la présente définition les objets flottants des catégories prévues par règlement.* »

Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Les autorités locales ont la possibilité de restreindre l'utilisation des embarcations à propulsion mécanique ou électrique sur certains plans d'eau lorsque des enjeux de sécurité ou d'environnement sont décelés. Pour ce faire, l'autorité locale doit préparer un rapport à la suite des consultations publiques. Ce dernier doit ensuite être présenté au ministre de TC, accompagné d'une résolution municipale.

À cet effet, TC a produit le [Guide des administrations locales — Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#).

1.1.2 Gouvernement du Québec

Au Québec, les intervenants en sauvetage nautique doivent également se conformer aux différentes lois et aux divers règlements applicables, notamment :

- [Loi sur la santé et sécurité du travail](#) (LSST) :
 - [Règlement sur la santé et sécurité du travail](#) (RSST);
- [Règlement sur le domaine hydrique de l'État](#) (environnement);
- [Loi sur la sécurité incendie](#) (LSI);
- [Loi sur la police](#) :
 - [Règlement sur les services policiers que les corps de police municipaux et la Sûreté du Québec doivent fournir selon leur niveau de compétence](#);
- [Loi sur les compétences municipales](#);
- [Code civil du Québec](#);
- [Charte des droits et libertés de la personne](#).

Loi sur la sécurité incendie

L'article 11 de la LSI permet aux autorités locales et régionales d'intégrer à leur schéma de couverture de risques d'autres types de sinistres ou d'accidents susceptibles de nécessiter l'utilisation des mêmes ressources affectées à la sécurité incendie, dont le sauvetage nautique.

À cet effet, l'objectif 5 des [Orientations du ministre de la Sécurité publique en matière de sécurité incendie](#) prévoit que les autorités locales et régionales qui décident d'inclure dans leur schéma des renseignements relatifs à d'autres risques de sinistre devraient prendre en considération différents paramètres tels que le délai d'intervention, le nombre et les compétences des intervenants ainsi que les équipements nécessaires dans les différentes circonstances.

1.1.3 Normes NFPA

Les normes de la NFPA sont des standards nord-américains et ont pour objectif de prévenir les décès et de réduire les risques dans le milieu de la sécurité incendie. En plus des normes en sécurité incendie, on y trouve des références pour les autres types de secours, notamment pour le sauvetage nautique. Le tableau suivant présente les normes à prendre en considération pour le sauvetage nautique.

Tableau 1 : Les normes NFPA de référence pour le sauvetage nautique

Norme	Sujet
NFPA 1006: <i>Standard for Technical Rescue Personnel Professional Qualifications</i>	La norme contient les exigences minimales de performance professionnelle pour le personnel qui effectue des opérations de sauvetage techniques.
NFPA 1550: <i>Standard for Emergency Responder Health and Safety</i>	La norme contient les exigences minimales pour un programme de sécurité, de santé et de bien-être au travail lié aux services de sécurité incendie, y compris les formations.
NFPA 1952: <i>Standard on Surface Water Operations Protective Clothing and Equipment</i>	La norme contient les exigences minimales de conception, de performance, d'essai et de certification pour les vêtements et les équipements de protection.
NFPA 2500: <i>Standard for Operations and Training for Technical Search and Rescue Incidents and Life Safety Rope and Equipment for Emergency Services</i> (cette norme est une combinaison des normes NFPA 1670, NFPA 1858 et NFPA 1983)	Cette norme fournit des exigences minimales pour les opérations lors d'incidents techniques de recherche et de sauvetage, la conception, les performances, les tests et la certification des cordes et des équipements de sécurité des intervenants d'urgence, ainsi que pour la sélection, l'entretien et la maintenance des cordes et des équipements pour le personnel des services d'urgence.

1.2 Intervention dans les zones de responsabilités fédérales

1.2.1 Programme de recherche et de sauvetage

C'est aux Forces armées canadiennes (FAC) qu'incombe la responsabilité première d'assurer l'exploitation efficace du système coordonné de recherche et de sauvetage (*Search and Rescue* [SAR]) aéronautiques et maritimes et de fournir les services de SAR aéronautiques. La responsabilité de la fourniture du volet maritime du programme fédéral SAR incombe au ministère des Pêches et des Océans (MPO) en vertu des dispositions contenues dans la [Loi sur les océans](#).

La zone de responsabilité maritime fédérale du programme de SAR est définie selon les accords conclus avec l'Organisation maritime internationale (OMI). Pour la coordination des opérations SAR, le Canada a été divisé en trois régions de recherche et de sauvetage (SRR) avec chacun un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) affilié. Ces centres sont situés à Victoria, à Trenton et à Halifax. Le Québec est situé dans l'est du SRR de JRCC Trenton et dans l'ouest de celui d'Halifax.



1.2.2 Garde côtière canadienne

La GCC a la responsabilité de repérer les incidents maritimes et, en collaboration avec les FAC, de coordonner, de diriger et d'exécuter les opérations maritimes SAR sur le territoire sous sa responsabilité. Elle fournit, au besoin et dans la mesure du possible, les services de communication et des unités maritimes pour faciliter l'exécution des opérations SAR.

La GCC intervient lorsqu'un bâtiment (embarcation) est en détresse (p. ex. : une personne tombe à l'eau depuis un bateau ou un bateau qui coule). Pour toute autre situation (humanitaire), la GCC interviendra seulement pour venir en aide aux autorités municipales ou provinciales (p. ex. : une personne en difficulté après avoir sauté depuis la terre).

Lors de l'appel initial, si l'incident humanitaire signalé est reçu par la GCC, celle-ci prendra les actions nécessaires pour assister les personnes en danger et s'assurera de transférer l'appel à l'entité responsable dans les plus brefs délais.

La GCC a compétence sur les plans d'eau fédéraux, elle doit être informée des situations et du déroulement des opérations de recherche et de sauvetage.

Coordination

La GCC doit être informée des situations et du déroulement des opérations de recherche et de sauvetage. La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) (article 130) stipule que le GCC désigne des coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage chargés des opérations de recherche et de sauvetage maritimes. Ces derniers coordonnent les opérations à distance et demeurent une source d'information pertinente sur le plan d'eau.

L'alinéa 2 de l'article 130 stipule que :

« Dès qu'il est informé qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef est en détresse, ou manque à l'appel dans les eaux canadiennes ou en haute mer au large du littoral du Canada dans des circonstances indiquant que la personne, le bâtiment ou l'aéronef peut être en détresse, le coordonnateur de mission de recherche et de sauvetage de la GCC peut :

- a) ordonner à tous les bâtiments se trouvant dans le rayon qu'il spécifie de lui signaler leur position;*
- b) ordonner à tout bâtiment de participer à la recherche de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef ou de leur porter secours d'une autre façon;*
- c) donner les autres ordres qu'il juge nécessaires pour les opérations de recherche et de sauvetage de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef;*
- d) utiliser tout terrain si cela est nécessaire pour sauver la vie d'un naufragé. »*

La responsabilité de la coordination revient toujours à la GCC sur les plans d'eau sous sa responsabilité. Les services de sécurité incendie (SSI) doivent l'informer de toutes situations, même sans la présence des embarcations de la GCC, par l'intermédiaire du Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC).

MRSC

Le MRSC est abordé dans la section sur les [Communications](#).

Emplacement de la GCC

Au Québec, la GCC est installée à des endroits stratégiques afin de répondre le plus efficacement possible. On y trouve six stations de recherche et de sauvetage en fonction du 1^{er} avril au 30 novembre et six stations en fonction du début du mois de juin jusqu'à la fête du Travail, en septembre.

Compte tenu de l'étendue du territoire fédéral, il est important d'avoir des ressources qualifiées à proximité pour maximiser les opérations et les possibilités de sauver des vies.

Tableau 2 : Les emplacements de la GCC

1 ^{er} avril au 30 novembre	Villes	Adresses
	Québec	Bassin Louise, Section 14 du Port de Québec 240, rue Dalhousie, Québec (Québec) G1K 4C5
	Tadoussac	Marina de Tadoussac à proximité des traversiers 103, rue Bord de l'eau, Tadoussac (Québec) G0T 2A0
	Havre-Saint-Pierre	Marina d'Havre-Saint-Pierre 772-A, avenue Amicale, Havre-Saint-Pierre (Québec) G0G 1P0
	Kegaska	Quai public de Kegaska 16, chemin Jacques-Cartier, C. P. 1908, Kegaska (Québec) G0G 1S0
	Rivière-au-Renard	Havre de pêche de Rivière-au-Renard 15, rue de la Langevin, Rivière-au-Renard (Québec) G4X 5S5
	Cap-aux-Meules	Havre de Cap-aux-Meules 264, chemin du Quai, Cap-aux-Meules (Québec) G4T 1J4
Du début du mois de juin jusqu' à la fête du Travail	Villes	Adresses
	Bainsville	22182 181 ^e Avenue, Bainsville (Ontario) K0C 1E0
	Vaudreuil-sur-le-Lac	Club de voile Deux-Montagnes 30, rue des Rigolets, Vaudreuil-sur-le-Lac (Québec) J7V 8P3
	Montréal (Beaconsfield)	Beaconsfield Yacht Club 26, chemin Lakeshore, Beaconsfield (Québec) H9W 4H3
	Longueuil	Port de plaisance Réal Bouvier 101, chemin de la Rive, Longueuil (Québec) J4H 4C9
	Sorel-Tracy	Bassin Lanctôt 2, rue du Fort, Sorel-Tracy (Québec) J3P 7X7
	Trois-Rivières	Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) Radisson 1000, chemin de l'Île Saint-Christophe, Trois-Rivières (Québec) G8T 0A3

2 Risques

2.1 Identification des risques

L'article 51.5° de la [Loi sur la santé et la sécurité du travail](#) (LSST) mentionne que : « L'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique et psychique du travailleur. Il doit notamment : utiliser les méthodes et techniques visant à identifier, contrôler et éliminer les risques pouvant affecter la santé et la sécurité des travailleurs ».

La collecte de renseignements permet de reconnaître les situations dangereuses, notamment les noyades, d'élaborer les mesures de prévention à prendre pour les éviter et de gérer les risques qui subsistent avant de procéder à une opération de sauvetage. Ces renseignements doivent être accessibles en tout temps aux intervenants.

Les éléments à considérer pour l'identification des risques comprennent les renseignements qui visent à assurer la sécurité des intervenants, en fonction des données réellement disponibles, estimées ou anticipées, selon le cas.

2.1.1 Plans d'eau

Les organisations qui effectuent du sauvetage nautique doivent bien connaître leur territoire et les plans d'eau qui le parsèment (p. ex. : un étang, une rivière, un lac, le fleuve ou des rapides). Les plans d'eau peuvent être regroupés en deux catégories, soit les eaux calmes et les eaux vives. L'identification des risques selon la catégorisation du plan d'eau et les conditions météorologiques permettront une meilleure planification des opérations.

Eau vive

Phénomène de mouvement de l'eau lorsque la pente hydraulique d'un cours d'eau provoque de fortes turbulences.

Eau calme

Phénomène de l'eau avec très peu de mouvement ou sans mouvement. La vitesse de l'eau calme peut atteindre jusqu'à un nœud (1,852 km/h).

2.1.2 Caractéristiques du plan d'eau

Profondeur et débit de l'eau

La connaissance de la profondeur et du débit du plan d'eau permet de choisir l'embarcation appropriée pour l'intervention.

Phénomènes de l'eau

Les intervenants doivent être en mesure de connaître et de reconnaître les vagues, les courants et les marées. En comprenant les phénomènes de l'eau, il est possible :

- de reconnaître les zones dangereuses;
- d'évaluer le type d'embarcation nécessaire;
- de connaître les zones d'exclusion;
- d'anticiper la dérive des objets flottants (p. ex. : embarcation ou victime);
- d'anticiper le mouvement de débordement d'un cours d'eau (p. ex. : période d'inondation).

C'est la force du courant qui peut déplacer les personnes sur une longue distance.

Température de l'eau

La température des plans d'eau doit être évaluée afin de déterminer les bons équipements de protection à utiliser et de connaître l'état possible de la victime pour adapter la préparation des soins à prodiguer. Elle sera influencée notamment par :

- la saison;
- la période de la journée;
- la profondeur et l'étendue du plan d'eau;
- l'emplacement du plan d'eau;
- la turbulence de l'eau.

2.2 Conditions de navigabilité

Avant chaque période de travail ou opération de sauvetage, il est important de s'informer sur les conditions de navigabilité. Plusieurs applications sont à la disposition des intervenants pour permettre une meilleure prévisibilité :

- [Marées, courants et niveaux d'eau](#) : services et renseignements, stations marégraphiques et niveaux des eaux;
- [Portail e-Navigation](#) : données et services officiels, pour le territoire couvert par la GCC, y compris la météo maritime, les marées, les courants, les avertissements de navigation, les conditions de glace, les cartes marines et les instructions nautiques.

2.3 Risques associés aux interventions en milieu nautique

Lors d'un sauvetage nautique, il est possible de faire face à différents risques particuliers selon le plan d'eau. Il est important d'analyser les plans d'eau sur le territoire et de déterminer les risques liés à l'environnement ainsi que ceux causés par les embarcations.

Tableau 3.1 : Les risques associés aux interventions en milieu nautique

	Risques	Conditions dangereuses
Liés à l'utilisation d'une embarcation	Abordage/collision	Un fort achalandage des eaux peut entraîner un risque plus élevé de collision entre les embarcations.
	Échouement	Peut comporter un danger en contexte isolé, en zone côtière accidentée ou lorsque les conditions de la « mer » sont périlleuses.
	Défectuosité de l'équipement	Représente un risque pour la sécurité des intervenants lorsqu'il s'agit d'une défaillance d'une composante importante telle que le ou les moteurs, le gouvernail ou les équipements de navigation.
	Chavirement	La perte de stabilité ou l'exposition à des mers déchaînées augmente le risque de chavirement.
	Surcapacité de l'embarcation	Peut entraîner une élévation du centre de gravité lorsque l'excès de poids est en hauteur ou une diminution du franc-bord et la perte de flottabilité lorsque le poids est excessif dans son ensemble.
	Envahissement	L'embarcation qui prend l'eau est à risque de chavirer ou de couler.
	Personne à la mer	Une personne à la mer est exposée aux dangers environnementaux. Une personne à la mer qui a perdu conscience doit être récupérée le plus rapidement possible.

Tableau 4.2 : Les risques associés aux interventions en milieu nautique

Liés à l'environnement de travail	Risques	Conditions dangereuses
	Barrages	Le courant créé par les barrages peut changer subitement, ce qui peut représenter un risque pour les intervenants (p. ex. : le changement rapide du niveau de l'eau, l'inversion ou l'augmentation de la vitesse du courant).
	Force du courant	La force du courant peut compliquer l'intervention (p. ex. : trajectoire aléatoire de la victime, difficulté d'accéder à la victime, complexité pour la navigation).
	Distance entre les rives	Les grandes distances entre les rives peuvent avoir une influence sur les capacités d'autosauvetage ou sur le temps d'arrivée des secours.
	Conditions maritimes	Les conditions maritimes de certains lacs ou rivières peuvent ressembler à celles d'une mer (p. ex. : fortes vagues, coup de vent, orages).
	Visibilité	Selon la température, la météo ou le moment de la journée, la visibilité peut être réduite, ce qui contribue à perdre les points de repère visuels.
	Cartographie des petits lacs	L'absence ou l'imprécision de la cartographie des petits plans d'eau augmente les risques de collisions et d'échouement. La bathymétrie ² de la plupart des lacs est disponible sur le site du gouvernement du Canada ou des municipalités régionales de comté (MRC).
	Marée	Il peut y avoir des conséquences sur les conditions de navigation, dont la profondeur de l'eau.

² Technique qui permet de mesurer les profondeurs et le relief de l'océan pour déterminer la topographie du fond de la mer.

Tableau 5.2 : Les risques associés aux interventions en milieu nautique

Liés à l'environnement de travail	Risques	Conditions dangereuses
	Navigation commerciale	Il y a des navires commerciaux qui peuvent représenter des risques ou nuire lors de sauvetage (p. ex. : collision, perturbations hydrographiques importantes autour du navire, capacité de manœuvre limitée de ces types de navires pouvant augmenter le risque de collision).
	Secteurs isolés	Les plans d'eau isolés peuvent engendrer des restrictions quant aux communications pour appeler les services d'urgence (p. ex. : aucun réseau cellulaire).
	Rivage	Les rivages peuvent représenter des risques en raison des parois rocheuses, glissantes et instables. Il peut y avoir des risques de chute dans l'eau ou de noyade.

2.4 Risques médicaux

En plus des risques liés à l'environnement et à l'utilisation d'une embarcation, les intervenants doivent porter attention aux risques médicaux créés par les conditions météorologiques. Il est important d'être alerte et vigilant à l'égard des symptômes afin de gérer le risque et éviter de s'exposer à des situations pouvant mettre en danger la santé et la sécurité des intervenants.

Tableau 6.1 : Les risques médicaux

Risques	Définitions	Symptômes	Moyens de contrôle
Blessures	Lésions causées par un choc avec un corps étranger (p. ex. : contact avec l'hélice du moteur, chute sur des roches, etc.).		<ul style="list-style-type: none"> Prendre les mesures raisonnables pour assurer sa sécurité et celle de ses coéquipiers. Éviter les comportements à risque.

Tableau 7.2 : Les risques médicaux

Risques	Définitions	Symptômes	Moyens de contrôle
Coup de chaleur	Défaillance de la régulation de la température corporelle. Le coup de chaleur est le plus sérieux des troubles physiques dus à la chaleur. Il peut causer des dommages cérébraux et même la mort si des soins ne sont pas apportés rapidement.	<ul style="list-style-type: none"> • Température du corps au-dessus de 41 °C • Étourdissement, nausée, mal de tête • Peau chaude et rouge • Pouls rapide et fort, puis faible • Confusion, perte de conscience, coma 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la durée de travail, surtout lorsque la chaleur est excessive. • Assurer la rotation des équipes de travail. • Boire beaucoup d'eau. • Permettre au personnel de se reposer et aérer le corps en enlevant les vêtements de protection.
Crampe de chaleur	Spasme ou contraction musculaire causée par une transpiration excessive. La crampe de chaleur survient plus fréquemment aux mollets et à l'abdomen.	<ul style="list-style-type: none"> • Spasme ou contraction musculaire 	
Épuisement par la chaleur	État de choc mineur causé par la déshydratation.	<ul style="list-style-type: none"> • Peau pâle, froide et moite • Transpiration excessive • Faiblesse, lassitude • Étourdissement • Soif • Nausée, vomissement et parfois crampes 	
Noyade	Insuffisance respiratoire résultant de la submersion ou de l'immersion en milieu liquide.	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Porter un vêtement de flottaison individuel (VFI). • Éviter de se retrouver à l'eau.

Tableau 8.3 : Les risques médicaux

Risques	Définitions	Symptômes	Moyens de contrôle
Engelures	<p>Lésion due au froid qui atteint principalement les mains, les pieds et le visage, notamment le nez et les oreilles.</p> <p>Les engelures sont causées par l'exposition de la peau à l'eau froide ou au vent froid.</p> <p>Une exposition prolongée peut également causer des engelures malgré une température plus clémente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Engourdissement progressif • Fourmillement • Rougeur parsemée de plaques blanches • Peau blanche, glacée et cireuse • Cloques • Insensibilité de la peau, parfois dure au toucher 	<ul style="list-style-type: none"> • Porter un habit de protection thermique. • Se protéger les extrémités du corps. • Éviter de porter des bottes, des vêtements, des mitaines ou des gants trop ajustés. • Réduire la durée de travail. • Assurer la rotation des équipes de travail. • Permettre au personnel de se réchauffer dans une aire de repos. • Garder son calme. • Garder les voies respiratoires hors de l'eau en portant un VFI. • Prendre les mesures pour éviter l'hypothermie en portant un VFI offrant une protection thermique, des vêtements qui offrent une telle protection et adopter la position du fœtus.
Hypothermie	<p>Abaissement de la température centrale corporelle en dessous de 37 °C, ce qui ne permet plus au corps d'assurer correctement ses fonctions vitales.</p> <p>Cette situation apparaît lorsqu'une personne est exposée à une ambiance froide, comme l'air extérieur en hiver ou un séjour prolongé dans une eau froide (naufage).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Douleur aux extrémités du corps • Grelotement excessif • Respiration et pouls lents • Euphorie • Somnolence • Fatigue accrue 	
Choc hypothermique	<p>Le choc hypothermique est le premier danger qui guette une personne exposée à de l'eau froide (15 °C et moins). Le choc coupe le souffle et crée ensuite une hyperventilation pouvant atteindre un rythme de 600 à 1 000 % de la respiration normale, ce qui peut entraîner une noyade.</p>		

2.5 Zones dangereuses

Le recensement des plans d'eau et la reconnaissance du territoire permettent d'en connaître les risques et de déterminer les zones dangereuses. Avec les données recueillies, l'organisation doit déterminer les zones dangereuses et juger s'il est possible d'intervenir à ces endroits. Ces zones doivent être bien définies et connues de chaque intervenant. Un plan d'opération pour chacune de ces zones devrait être élaboré en fonction de ses risques.

Les intervenants devraient connaître les autres moyens d'intervention pour parvenir à secourir une personne en détresse (p. ex. : sauvetage héliporté) et connaître les organisations qui l'offrent.



2.5.1 Zone à risque

La zone à risque est un secteur comportant un danger particulier pour la sécurité du personnel lors d'interventions pour un sauvetage nautique, lors de formations ou d'activités de surveillance. Le danger peut être lié à un ou à plusieurs facteurs tels que :

- la force du courant;
- des hauts-fonds;
- des roches;
- des éléments physiques (p. ex. : câbles, barrage).

Lors d'une intervention dans une zone à risque, l'ensemble des intervenants à bord d'une embarcation doivent avoir été formés à des manœuvres sécuritaires face aux risques et à des tactiques à déployer dans ces zones répertoriées :

- un SSI en soutien devrait être mobilisé et se diriger vers les lieux;
- lorsque nécessaire, la GCC doit être avisée de l'intervention;
- aucun remorquage ne devrait être fait dans ces zones.



2.5.2 Zone de non-intervention (zone d'interdiction)

Une zone où toute intervention ou navigation est interdite à cause de son risque trop élevé pour la sécurité des intervenants. Pour caractériser une zone d'interdiction, il faut évaluer :

- le niveau de formation des intervenants;
- la qualification des intervenants;
- la disponibilité de l'équipement;
- la complexité du plan d'eau.

De la prévention et des activités de sensibilisation devraient être mises en place aux abords des secteurs dangereux afin d'inviter les citoyens à adopter des comportements sécuritaires, surtout lorsque des activités aquatiques (p. ex. : pêche, kayak, plage) y sont pratiquées.

2.6 Plan de sauvetage d'un intervenant (*mayday*)

Le plan de sauvetage d'un intervenant (*mayday*) est primordial lors de la planification des opérations. Il permet de mettre en œuvre une stratégie et des mesures adéquates pour secourir un intervenant tombé dans l'eau.

Le plan devrait comprendre :

- les équipes à mobiliser en entraide;
- le délai d'intervention estimé;
- les équipements et les moyens pour secourir un intervenant tombé à l'eau dans le délai estimé;
- un protocole d'appel et de communication (y compris les entraides) pour déclencher les opérations de sauvetage;
- une personne doit être nommément désignée pour diriger les opérations de sauvetage (mentionner le grade et le nom).

Pour éviter la confusion, il est important de mentionner qu'un intervenant est en détresse, car dans les communications maritimes, le terme *mayday* est utilisé pour tout navigateur en détresse.

Le plan de sauvetage d'un intervenant (*mayday*) doit être éprouvé par des exercices permettant notamment aux intervenants de se familiariser avec :

- leurs rôles;
- les protocoles de communication;
- l'utilisation des équipements de sauvetage prévus;
- la coordination avec les autres services d'urgences.

Il est conseillé de planifier des exercices de plan de sauvetage tous les trois ans entre les services.

Il est également important que les intervenants appelés en entraide dans ce contexte disposent des équipements appropriés, notamment pour le type de plan d'eau et des systèmes de communication compatibles (connaissance des codes et des procédures).

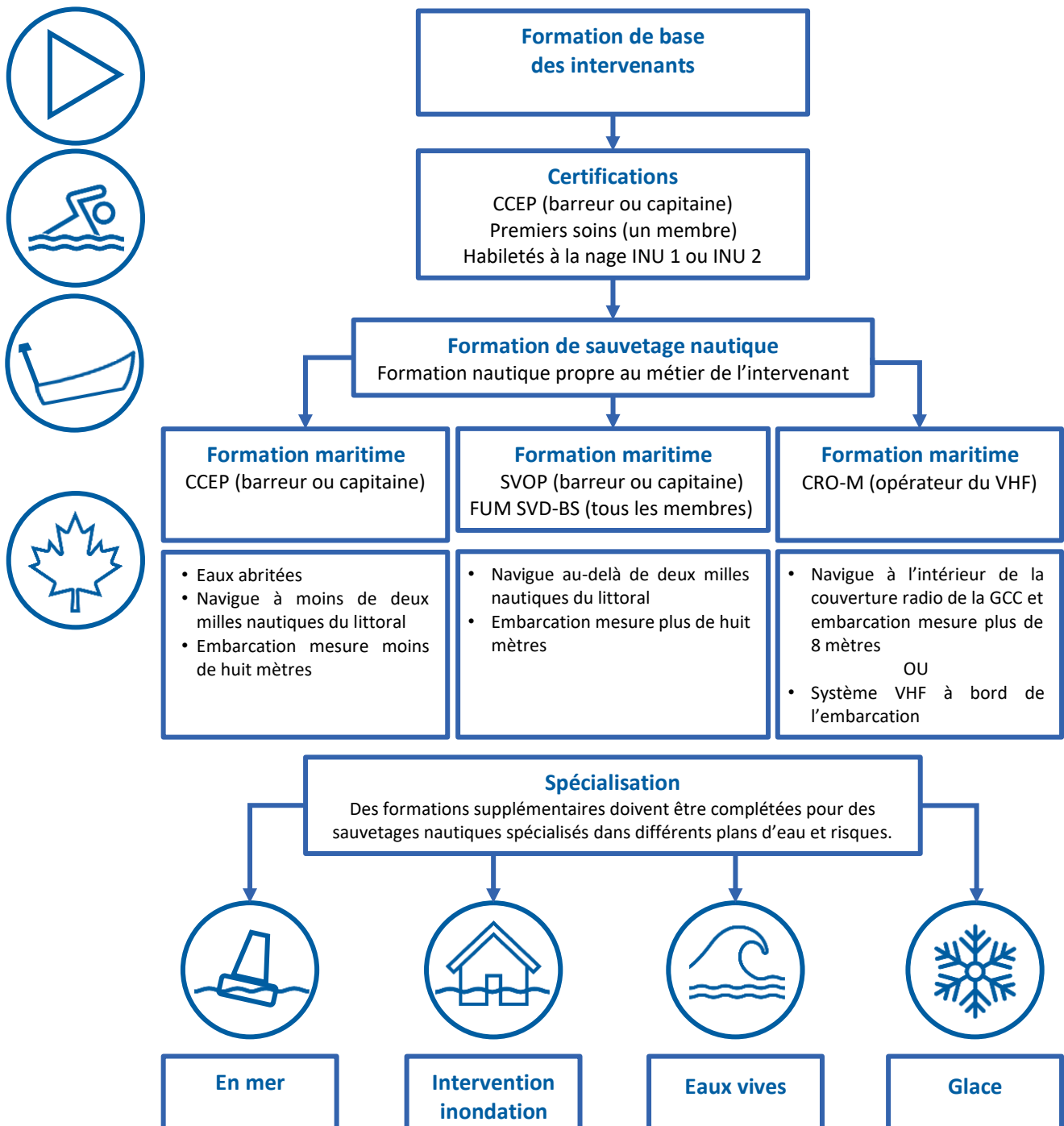
Lors d'une situation de *mayday*, il est nécessaire de connaître tous les intervenants disponibles afin de procéder à un sauvetage. De plus, le travail de collaboration entre les différents partenaires doit être priorisé. **Dans les eaux de compétence fédérale, la GCC doit coordonner le sauvetage amorcé par l'intervenant : cette dernière devient donc le commandant de la scène.**

Mayday

Mayday est une expression utilisée, par les SSI, dans les communications radio pour transmettre un message d'un intervenant en détresse.

3 Formation

Les intervenants faisant partie d'une équipe spécialisée en sauvetage nautique doivent avoir suivi des formations selon la nature du service offert. Certaines formations sont obligatoires, alors que d'autres sont recommandées. Le schéma précise les formations de base pour les intervenants qui effectuent du sauvetage sur embarcation. Certaines spécialisations peuvent également être offertes aux intervenants selon les plans d'eau et les services offerts par les municipalités.



3.1 Formation de base des intervenants

Pour être dans une équipe spécialisée en sauvetage nautique, les SSI doivent s'assurer que leur personnel respecte la formation à titre de pompier comme cela est établi dans le [Règlement sur les conditions pour exercer au sein d'un service de sécurité incendie municipal](#).



Les corps de police sont responsables de fixer les exigences de formation requise pour le personnel affecté à des unités ou assigné à des activités spécialisées en fonction de la nature des interventions réalisées.

3.2 Certifications



Avant d'entamer le processus pour devenir sauveteur nautique, les intervenants devraient avoir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP), un certificat de premiers soins et un certificat d'habileté à la nage Intervenant nautique d'urgence (INU)³.

3.2.1 Carte de conducteur d'embarcation de plaisance

En fonction de la jauge et de la longueur du bateau, l'opérateur doit être détenteur d'un certificat particulier selon le bâtiment et de son utilisation.

Selon l'article 212 du [Règlement sur le personnel maritime \(DORS/2007-115\)](#), la Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) peut permettre à une personne d'être conducteur d'un bateau de travail, uniquement si l'embarcation **mesure 8 m et moins et si elle navigue toujours à moins 2 milles marins (3 704 m) du littoral**. Si ce n'est pas le cas, voir la section [Formation maritime](#).

[Plan de cours et d'examen de sécurité nautique](#) (TP-14932 F) ainsi que la liste des [prestataires de cours agréés](#) en ligne pour l'obtention de la CCEP.

L'embarcation utilisée par les intervenants nautiques n'est pas considérée comme un bateau de plaisance, mais une embarcation de travail.

³ Une période transitoire de 18 mois à la suite de la publication du Cadre permettra aux organisations de former leur personnel en vue de cette certification.

3.2.2 Premiers soins

Le [Bulletin de la sécurité des navires \(BSN\) 03-2009](#) exige que l'intervenant qui désire effectuer des opérations de sauvetage nautique détienne un certificat de [Secourisme élémentaire en mer](#) ou ait suivi une formation de deux jours minimum reconnue par la province de Québec. Les formations de [premier répondant \(niveau 1, 2 et 3\)](#) respectent cette exigence et sont reconnues comme équivalence.

Une formation sur la gestion d'une personne souffrant d'hypothermie devrait être considérée, ainsi que la stabilisation d'une victime souffrant d'une blessure à la colonne vertébrale.

La liste des [Établissements reconnus et cours de formation approuvés](#) (TP-10655 F) de TC qui offre la formation de secourisme, le chapitre 3 des [Normes de formation en secourisme en mer et en soins médicaux en mer](#) (TP-13008F) et le [Bulletin de la sécurité des navires 03-2009](#) : [Formation requise pour la personne désignée pour prodiguer les premiers soins à bord d'un bâtiment et période de validité](#).

La CNESST a mis à la disposition des travailleurs le document [La formation des secouristes en milieu de travail — Secteur maritime](#) qui traite des particularités du milieu de travail dans le secteur maritime.

3.2.3 Intervenant nautique d'urgence

Niveau 1 INU

Le programme niveau 1 INU de la Société de sauvetage du Québec s'étale sur 12 heures et il permet aux intervenants d'obtenir des compétences minimales pour agir en situation de survie. Le cours a été adapté à la réalité des sauveteurs nautiques sur embarcation. Il permet à l'intervenant :

- de développer des habiletés minimales à la nage;
- d'apprendre les techniques d'autosauvetage (p. ex. : lorsque le bateau chavire);
d'acquérir les techniques nécessaires pour sauver un collègue tombé à l'eau.

Niveau 2 INU

Le programme niveau 2 INU, en plus des compétences du premier niveau nommées préalablement, permettra à l'intervenant d'aller chercher une victime dans un plan d'eau afin de l'évacuer de manière sécuritaire. Cette formation est de 24 heures.

3.3 Formation de sauvetage nautique



Lorsque l'intervenant possède les compétences et les certifications requises, il sera en mesure d'amorcer la formation de sauvetage nautique propre à son métier et offerte par des organismes reconnus.

3.3.1 Formation nautique propre au métier de l'intervenant spécialisé

Lorsque l'intervenant possède toutes les certifications nécessaires, il pourra terminer la formation de sauvetage nautique propre à son métier. La formation doit être vérifiée ou homologuée par une organisation reconnue, telle que le ministère de l'Éducation, l'École nationale des pompiers du Québec et l'École nationale de police du Québec.

Pompiers

Le pompier doit posséder une formation de base en sauvetage nautique reconnue par le ministère de l'Éducation ou l'École nationale des pompiers du Québec soit :

- le Diplôme d'études professionnelles (DEP) intitulé : « Intervention en sécurité incendie »;
- les formations données par l'École nationale des pompiers du Québec.

Le dépliant [La formation en sécurité incendie au Québec du MSP](#) présente les prestataires de la formation de base ainsi que ceux des formations spécialisées, notamment du sauvetage nautique.

Policiers

Le policier doit posséder une formation nautique adaptée aux tâches effectuées qui lui permettra d'obtenir les compétences pour réaliser son travail en toute sécurité. Ces formations qualifiantes peuvent être données par l'École nationale de police du Québec, par un organisme reconnu ou développé par les organisations policières.

3.4 Formation maritime



TC encadre le contenu des formations donnant accès aux certificats et aux brevets minimaux exigés dans la réglementation maritime canadienne.

La [Loi de 2001 sur la marine marchande](#) du Canada stipule que les intervenants doivent avoir suivi la formation exigée selon le type d'embarcation et posséder les compétences requises pour assurer la sécurité d'un bâtiment.

L'article 205 du [Règlement sur le personnel maritime \(DORS/2007-115\)](#) présente un tableau des exigences de formation et de familiarisation des personnes travaillant à bord. L'ensemble des exigences de la

présente sous-section constitue le minimum que les intervenants devraient respecter avant de devenir des sauveteurs nautiques.

Tableau 9 : Les exigences minimales de formation pour les membres de l'équipage d'une embarcation de travail

	Voyage à proximité du littoral, classe 2		Voyage en eaux abritées
	Plus de 2 milles marins de littoral	2 milles marins du littoral ou moins	
JB de plus de 5	Capitaine avec restrictions — JB de moins de 60 SDV-BS		
JB d'au plus de 5 et de plus de 8 m	SVOP FUM SDV-BS	SVOP FUM SDV-BS	SVOP FUM SDV-BS
Ne dépassant pas 8 m	CCEP		

Source : [Transports Canada](#).

3.4.1 Formation — Cours sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments

L'intervenant **qui agit comme barreur ou capitaine** et qui navigue à plus de 2 milles nautiques (3 704 m) de la rive ou que la jauge brute (JB) de l'embarcation est de moins de 5 et mesure plus de 8 m doit posséder le certificat de [formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments \(SVOP\)](#) (TP-14692) de TC.

La liste des [Établissements reconnus et cours de formation approuvés](#) (TP-10655 F) de TC pour l'obtention du SVOP.

3.4.2 Formation — Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer

Tous les membres de l'équipe sur l'embarcation doivent suivre la formation en Fonctions d'urgence en mer sur la sécurité de base des petits bâtiments autre que des embarcations de plaisance (FUM SDV-BS), indépendamment de la jauge du bâtiment ou lorsque ce dernier mesure plus de 8 m et lorsqu'il navigue au-delà de 2 milles nautiques du littoral.

Dans le tableau 5 : Les exigences minimales de formation pour les membres de l'équipage d'une embarcation de travail, la CCEP y est décrite comme une formation acceptable en remplacement de la formation de SDV-BS pour un bâtiment naviguant en eaux abritées et ne naviguant jamais au-delà de 2 milles nautiques du littoral avec une embarcation de moins de 8 m.

La liste des [Établissements reconnus et cours de formation approuvés](#) (TP-10655 F) pour l'obtention du FUM SDV-BS.

La formulation FUM SDV-BS est la nouvelle appellation à utiliser en remplacement du FUM A3.

La publication [Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer](#) (TP-4957 F) permet de consulter ce qui encadre la formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM).

Lorsque les membres sont assujettis aux exigences du SVOP et du FUM SDV-BS, la CCEP n'est plus exigée.

3.4.3 Formation — Certificat restreint d'opérateur — maritime (CRO-M)

Le certificat restreint d'opérateur maritime CRO-M est délivré par Industrie Canada et il est nécessaire pour opérer un poste de radio maritime, de Très haute fréquence/*Very High Frequency* (VHF).

Selon l'article 204 du [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation \(DORS/2020-216\)](#), l'installation d'une radio VHF est obligatoire dans une embarcation lorsque les deux conditions suivantes s'appliquent :

- dans une embarcation de plus de 8 m de longueur;
- navigation à l'intérieur de la couverture radio de la GCC.

Si le service d'urgence décide tout de même de munir son embarcation (bâtiment) d'un tel appareil, l'article 266 du [Règlement sur le personnel maritime](#) exige qu'au moins une personne à bord soit désignée pour faire la veille radio (responsable des communications par la radio VHF). À ce moment, il est donc requis qu'il y ait minimalement une personne formée à bord pour agir à titre d'opérateur. Cette personne doit donc avoir un CRO-M délivré après le 1^{er} janvier 2005 ou un certificat restreint d'opérateur — commercial maritime (CRO-CM).

La liste des [Instituts accrédités pour la conduite des examens](#) menant au CRO-CM.

La gestion du programme de certification CRO-M est déléguée aux [Escadrilles canadiennes de plaisance](#).

La circulaire d'information du [Programme menant à l'obtention du CRO-CM](#) parcourt la matière abordée dans l'examen.

L'opérateur de l'embarcation doit avoir en sa possession la preuve des compétences et des formations acquises, que ce soit une CCEP, le SVOP, un CRO-M et le SDV-BS. Elles doivent être accessibles en tout temps.

3.5 Spécialisation

Des formations supplémentaires doivent être suivies pour des sauvetages spécialisés dans différents types de plans d'eau ou avec des équipements particuliers. Elles doivent répondre aux exigences et aborder les risques de manière exhaustive. Lorsque le service offre une spécialisation nautique qui requiert une embarcation à moteur, les intervenants devraient être en mesure de répondre aux exigences de formations et à la certification.

3.5.1 Formation de sauvetage nautique — Glace



Cette section sera développée dans une prochaine version.

3.5.2 Formation de sauvetage nautique — Eaux vives

Cette section sera développée dans une prochaine version.



- Technicien de sauvetage en eaux vives — niveau 1 (TSEV-1)
- Technicien de sauvetage en eaux vives — niveau 2 (TSEV-2)
- Technicien de sauvetage en eaux vives — niveau 3 (TSEV-3)
- Technicien de sauvetage en eaux vives — niveau 4 (TSEV-4)

3.5.3 Formation de sauvetage nautique — Intervention inondation



Lors d'une inondation et que des évacuations d'urgence doivent se faire, les intervenants doivent posséder les formations adéquates pour intervenir à proximité d'un cours d'eau et en contexte d'inondation.

Cette section sera développée dans une prochaine version.

3.5.4 Formation de sauvetage nautique — En mer



Le [Règlement sur le personnel maritime \(DORS/2007-115\)](#) exige un brevet limité ou supérieur pour les bâtiments d'une jauge de plus de 5. Ce brevet doit être obtenu individuellement d'un examinateur de TC. Le candidat doit également répondre aux exigences de [Capitaine, avec restrictions, bâtiment d'une jauge brute de moins de 60 m](#) à l'article 131, notamment quant à l'expérience et à la certification.

4 Maintien des compétences

Un programme de maintien des compétences permet aux intervenants d'actualiser leurs connaissances, d'apprendre de nouvelles notions et de s'adapter à différentes réalités. Il est à noter que les fréquences précisées dans cette section sont basées sur la norme NFPA qui s'adresse aux SSI. De plus, ils développent les compétences acquises dans le cadre de la formation initiale. Le maintien des compétences peut être un moyen d'améliorer des lacunes observées lors d'interventions précédentes.

Si, pour une quelconque raison, un intervenant n'a pas été en mesure d'assister au maintien des compétences de sauvetage nautique, et ce, durant deux années consécutives, celui-ci devrait être retiré de l'équipe spécialisée pour la durée entière de la mise à niveau.

Le maintien des compétences devrait comporter une partie théorique et une partie pratique. Afin d'optimiser la réalité des interventions, ces formations doivent être offertes dans différentes conditions.

Annuellement, une intervention complète devrait être simulée en interne. Elle permet de mettre en œuvre le maintien des compétences et les techniques pratiquées durant l'année. De plus, tous les trois ans, le scénario d'une intervention devrait être planifié en collaboration avec tous les partenaires pouvant être impliqués lors d'un sauvetage nautique (p. ex. : corps de police, SSI limitrophes, GCC).

4.1 Renouvellement des certifications

Dans la planification du maintien des compétences, il est important d'inclure le renouvellement de certaines certifications. Pour que les intervenants puissent bénéficier pleinement de leurs compétences et recevoir une mise à niveau adéquate, il faut prendre contact avec les organismes reconnus pour la préparation et la tenue des formations.

4.1.1 Intervenant nautique d'urgence

Les capacités de nage peuvent diminuer avec le temps si l'intervenant ne s'entraîne pas suffisamment. Il est alors primordial d'avoir une mise à niveau qui est requise pour maintenir à jour les compétences de nage.

Habilité à la nage

À la suite de la certification INU, les services peuvent fournir l'aide nécessaire à leurs intervenants afin qu'ils continuent à développer leur aisance dans l'eau et à se perfectionner. Des plages horaires pour l'accès à une piscine et un instructeur peuvent être offerts. Cette portion essentielle au maintien des compétences permet à l'intervenant de s'entraîner en cas de situation

4.1.2 Premiers soins

Les formations de premiers soins sont généralement valides pendant trois ans. L'intervenant doit se requalifier afin d'être à jour. Selon le niveau de premiers soins, le nombre d'heures de formation peut varier.

5 Embarcations

5.1 Types d'embarcation

Les exigences réglementaires applicables à une embarcation sont déterminées selon l'utilisation (activité) faite par l'exploitant. Les bateaux utilisés par les organismes gouvernementaux (provincial et municipal) et d'autres organismes bénévoles sont désignés comme étant des bâtiments « commerciaux », puisqu'ils ne servent pas seulement à la plaisance. Les embarcations utilisées par les SSI ou les corps de police sont donc considérées comme des bateaux de travail au sens de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#). Ils sont utilisés par les intervenants pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage nautique et ils doivent répondre aux exigences du [Règlement sur les petits bâtiments \(DORS/2010-91\)](#).

Les intervenants doivent disposer d'une embarcation qui répond aux besoins et aux risques répertoriés sur le territoire desservi. L'embarcation choisie doit être construite conformément aux [Normes de construction pour les petits bâtiments \(TP 1332\)](#) de TC, en plus de répondre aux exigences légales d'une utilisation commerciale.

5.2 Exigences des embarcations

Plusieurs dispositions s'appliquent aux embarcations commerciales et elles doivent être respectées par les exploitants et leurs employés.

5.2.1 Immatriculation

Le [Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments \(DORS/2007-126\)](#) exige que chaque bateau de travail soit immatriculé au [Registre des petits bâtiments](#) ou au [Grand Registre](#). Le Registre des petits bâtiments s'applique uniquement aux bâtiments commerciaux (et non aux embarcations de plaisance) d'une jauge brute de 15 tonnes ou moins.

Ces bâtiments sont utilisés à des fins autres que récréatives et il est obligatoire d'enregistrer l'embarcation comme petit bâtiment commercial (un numéro officiel au format CxxxxxQC sera attribué).

5.2.2 Avis de conformité

Un avis de conformité indique que le fabricant d'un bâtiment a respecté les exigences de construction en vigueur au moment où le bâtiment a été construit, importé ou transféré. Les exigences relatives à la construction des petits bâtiments au Canada sont expliquées dans le [Règlement sur les petits bâtiments](#) et les [Normes de construction pour les petits bâtiments \(TP 1332\)](#).

Les intervenants doivent se conformer à différentes lois et normes ainsi qu'à divers règlements et documents connexes à l'exploitation de leur bâtiment et obtenir les certificats nécessaires pour ce type d'embarcation.

Lorsqu'un service d'urgence se procure une embarcation de plaisance d'un particulier, pour l'utiliser à des fins de sauvetage nautique, les exigences de construction commerciale s'appliquent.

5.2.3 Programme de conformité des petits bâtiments

Pour être propriétaire d'un petit bâtiment commercial ou pour l'exploiter, le représentant autorisé⁴ et le capitaine doivent s'acquitter de diverses obligations en matière de sécurité et d'environnement énoncées dans la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) et dans les règlements et les normes connexes.

Le [Programme de conformité des petits bâtiments](#) (PCPB) procure aux propriétaires un outil convivial qui regroupe toutes les exigences relatives aux petits bâtiments qui ne sont pas des embarcations de plaisance, et contient des notes explicatives.

L'adhésion au PCPB est volontaire (sauf si l'avis de conformité n'est pas conforme à une exploitation commerciale). Il aide les propriétaires ou les exploitants à s'acquitter d'obligations telles que :

- s'assurer que le navire, ses machines et ses équipements sont conformes aux règlements;
- prévoir des procédures d'exploitation en toute sécurité et pour les cas d'urgence;
- s'assurer que l'équipage suit une formation en matière de sécurité.

Les participants reçoivent une vignette bleue qu'ils doivent afficher sur leur bâtiment afin de prouver que le bâtiment est bien inscrit au PCPB.

Voir le [Rapport de conformité détaillé \(formulaire 85-0475 F\)](#) ainsi que les [Notes d'orientation \(TP-15111-F\)](#).

5.3 Capacité et stabilité de l'embarcation

La stabilité des bâtiments est un élément fondamental de la navigabilité. Les exploitants doivent se référer à la partie 7 du [Règlement sur les petits bâtiments \(DORS/2010-91\)](#) et aux [Normes de construction pour les petits bâtiments \(TP-1332 F\)](#) qui stipulent les exigences.

L'article 501 du [Règlement sur les petits bâtiments \(DORS/2010-91\)](#) contient deux alinéas qui doivent être pris en considération pour le choix de l'embarcation :

- tout bateau de travail est conçu et équipé de manière à être utilisé sans risques dans sa zone d'utilisation;
- il est interdit d'utiliser un bateau de travail dans des circonstances qui dépassent ses limites de conception, s'il y en a.

⁴ Le terme « représentant autorisé » signifie le propriétaire de l'embarcation en référence à la *Loi de 2001 sur la marine marchande*.

Les normes de TC peuvent incorporer par renvoi des normes de l'[Organisation internationale de normalisation \(ISO\)](#) de stabilité telles que, les normes :

- [ISO 12217-1 Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité](#);
- [ISO 6185 Bateaux pneumatiques](#).

5.4 Choix de l'embarcation

Le choix de l'embarcation doit être défini en fonction de son utilisation. Il faut alors porter attention à sa construction et au respect des exigences des [Normes de construction pour les petits bâtiments \(TP-1332F\)](#).

Afin que les embarcations possèdent un niveau de stabilité adéquat, TC exige que [les bateaux à moteur autres que de plaisance dont la longueur dépasse 6 mètres et dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonnes](#) soient conformes aux exigences de la norme [ISO 12217-1 Petits navires — Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité](#). Pour les embarcations pneumatiques d'une longueur de plus de 6 mètres, mais d'au plus de 8 mètres, la norme [ISO 6185-4 : Bateaux pneumatiques](#) doit être appliquée.

Tableau 10 : Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité de petits navires de plus de 6 mètres

Catégorie de conception	A	B	C	D
Hauteur de la vague (significative/maximale)	7 mètres	4 mètres	2 mètres	0,5 mètre
Force typique du vent sur l'échelle de Beaufort	Jusqu'à 10	Jusqu'à 8	Jusqu'à 6	Jusqu'à 4
Rafales jusqu'à	100 km/h	60 km/h	60 km/h	45 km/h

Source : [Transports Canada](#).

En plus de posséder un niveau de stabilité adéquat, les services doivent être en mesure de choisir une embarcation en fonction de leur besoin et du nombre d'intervenants à bord, mais aussi selon les risques inhérents au plan d'eau.

5.5 Entretien et inspection des embarcations

Les embarcations doivent être entretenues selon les recommandations du fabricant, les normes en vigueur et les règles de l'art. L'entretien et les inspections devraient être prévus dans une directive ou un programme qui devrait comprendre :

- les fréquences d'entretien et d'inspection;
- la méthodologie d'entretien et d'inspection;
- l'entreposage.

Toutes les sections de l'embarcation, y compris le moteur, les équipements de sécurité, de navigation, d'urgence et la remorque, doivent être inspectées.

5.6 Équipements de sécurité obligatoire dans une embarcation⁵

Les intervenants doivent prévoir le matériel exigé par la réglementation fédérale, notamment le [Règlement sur les petits bâtiments](#) ainsi que la réglementation provinciale, entre autres le [RSSI](#). La longueur du bâtiment influence la liste, le nombre et le type d'équipement exigé (p. ex. : la longueur du cordage).

5.6.1 Équipement de sécurité

La partie 5 du [Règlement sur les petits bâtiments \(DORS/2010-91\)](#), intitulée « Bateaux de travail d'une jauge brute d'au plus 15 », traite des équipements de sécurité requis relativement à la longueur du bâtiment. Ce règlement s'applique aux embarcations des SSI et des corps de police.

L'équipement doit être protégé contre tout dommage et rangé de façon sécuritaire. Dans le cas où il serait rangé dans une case ou un contenant, celui-ci doit porter une inscription bien distincte afin d'indiquer son contenu.

5.6.2 Matériel dans l'embarcation pour le sauvetage

Les services de sauvetage devraient, minimalement, avoir le matériel de sauvetage suivant :

- deux sacs à lancer;
- un sac avec cordage pour sauveteur à l'eau;
- une perche de récupération télescopique;
- une bouée de sauvetage avec cordage.

Le [Règlement sur les petits bâtiments](#) prévoit des exigences en regard de l'équipement requis à bord de l'embarcation, notamment ce qui doit être :

- à bord en tout temps;
- fonctionnel;
- facilement accessible et prêt pour utilisation immédiate;
- remplacé s'il est défectueux;
- conforme aux normes exigées dans le règlement.

⁵ <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/equipement-securite-obligatoire-bord-petite-embarcation>.

5.7 Pompiers dans une embarcation

Afin d'accomplir les manœuvres de sauvetage de façon efficace et sécuritaire, l'équipe de pompiers spécialisés en sauvetage nautique doit être composée de la manière suivante, selon le plan d'eau et le type d'embarcation :

Tableau 11 : Nombre minimal d'intervenants qualifiés dans une embarcation

	Nombre minimal d'intervenants qualifiés
Sur les eaux intérieures	Trois intervenants, y compris un officier
Sur les eaux fédérales	Quatre intervenants, y compris un officier

5.8 Mise à l'eau de l'embarcation

Les endroits conçus pour la mise à l'eau des embarcations devraient être prédéterminés et illustrés sur une carte (géomatique). Lors d'une intervention, les intervenants seront en mesure de repérer rapidement l'endroit le plus adapté selon la stratégie d'intervention et les besoins.

5.8.1 Sécurité des intervenants

La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) mentionne que la sécurité demeure une responsabilité partagée, notamment entre le représentant autorisé et le capitaine, comme stipulé par les articles ci-dessous :

Article 106 (1) « Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien :

- a) veille à ce que le bâtiment ainsi que ses machines et son équipement satisfassent aux exigences prévues par les règlements d'application [...];*
- b) élabore des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence;*
- c) veille à ce que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité. »*

Article 109 (1) : « Le capitaine d'un bâtiment prend toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes qui sont à son bord ou qui le chargent ou déchargent lorsqu'elles utilisent l'équipement à bord. »

5.8.2 Procédures de sécurité

Le représentant autorisé est tenu de fournir des procédures conformes aux exigences suivantes :

- à l'article 106 — Obligations générales, la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) confère au représentant autorisé la responsabilité de fournir des procédures opérationnelles pour la sécurité du bâtiment ainsi que des procédures d'urgence;
- à l'article 519 — Mesures de sécurité, le [Règlement sur les petits bâtiments \(DORS/2010-91\)](#) exige que des procédures soient établies au sujet de l'utilisation de l'équipement de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie, et il confie au propriétaire et à l'utilisateur la responsabilité de veiller à ce que l'équipage s'entraîne à exécuter les procédures afin qu'il puisse utiliser l'équipement avec compétence, au besoin;
- à l'article 206 — Formation et familiarisation, le [Règlement sur le personnel maritime \(DORS/2007-115\)](#) exige que le représentant autorisé d'un bâtiment fournisse par écrit au capitaine des instructions qui, à tout le moins, déterminent les procédures et, le cas échéant, les politiques à suivre pour s'assurer que, avant qu'une tâche lui soit assignée, chacun des membres de l'effectif se familiarise avec le matériel de bord et les procédures d'exploitation qui sont propres au bâtiment ainsi qu'avec les tâches qui lui sont assignées.

TC suggère [des modèles de procédures et de fiches pour les petits bâtiments commerciaux](#) adaptables à chaque opérateur dans le cadre de ses activités.

6 Habits et équipement des intervenants

Un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) doit être approprié aux besoins des intervenants pour un sauvetage nautique et permettre de maintenir la tête hors de l'eau. Ses attributs doivent répondre à l'article 312.97 de la [RSST](#).

L'habit de combat pour incendie ne correspond pas aux exigences d'un vêtement pour le sauvetage nautique. Il ne doit pas être porté durant ce type d'intervention.

6.1 Gilet de sauvetage

En présence d'un plan d'eau à proximité, soit à moins de 3 m, les intervenants devraient porter en permanence un gilet de sauvetage bien attaché. En aucun cas, ce dernier ne peut être retiré ou détaché et il doit être approuvé comme tel par TC, la Garde côtière canadienne ou le ministère des Pêches et Océans.

Il est également possible de se référer au RSST qui établit les règles de l'art quant au port du gilet de sauvetage à proximité d'un

6.2 Vêtement de flottaison individuel

Le gilet de sauvetage peut être remplacé par un VFI, si celui-ci est porté en permanence et qu'il répond aux exigences du [Bulletin de la sécurité des navires n°06/2012 — « Port et utilisation des dispositifs de flottaison — Petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance et petits bateaux de pêche commerciale » \(modification 2012-11-23\)](#).

6.3 Habit de protection

Le choix de l'habit de protection doit se faire à la suite de l'analyse de risques en prenant en considération les conditions météorologiques et environnementales. Les intervenants doivent prendre en compte la saison, la température extérieure, la température de l'eau et les intempéries pour le choix de la protection thermique. Elle doit être appropriée en fonction de son niveau de performance et de son application.

Lorsque la température de l'eau est inférieure à 15 °C, les intervenants doivent porter une combinaison isothermique.

Tableau 12 : Les choix d'habit de protection

	Température de l'eau	Choix de l'habit
Eau tempérée	Plus de 15 °C	Minimalement un gilet de sauvetage.
Eau froide	De 5 à 15 °C	Isothermique pour eau froide (p.ex. : combinaison de flottaison).
Eau glacée/glacée	Moins de 5 °C	Isothermique pour eau glacée et glace (p.ex. : combinaison étanche ou combinaison immersion).

En plus de l'habit de protection isothermique, les intervenants doivent avoir en leur possession un équipement de base bien entretenu et conforme aux exigences :

- casque avec lampe frontale;
- lunette de protection;
- lampe stroboscopique;
- sifflet;
- couteau;
- gants d'immersion ou en néoprène;
- harnais avec des mousquetons nautiques;
- bottes en néoprène.

Tous les intervenants doivent en tout temps avoir une radio portative fonctionnelle.

6.4 Entretien de l'équipement et des habits

Les équipements et les habits doivent être entretenus et en bon état, selon les recommandations du fabricant et les normes en vigueur. L'entretien et les inspections de chaque équipement et habit devraient être prévus dans une directive ou un programme qui comprend :

- les fréquences d'entretien et d'inspection;
- la méthodologie d'entretien et d'inspection;
- les techniques de séchage;
- l'entreposage.

Avant d'amorcer les manœuvres, chaque intervenant doit se faire contrevérifier par un autre sauveteur nautique.

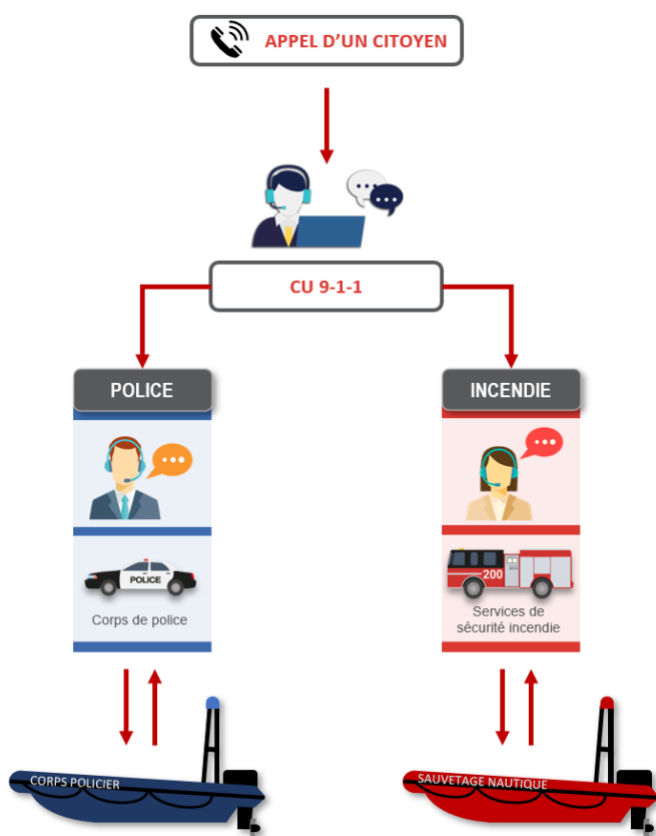
7 Communications et interopérabilité

7.1 Cheminement d'une communication d'urgence pour le sauvetage nautique

La définition de système de communication inclut tous les aspects d'une communication fonctionnelle lors d'une intervention (VHF, radio en communication avec la centrale, radio en communication avec le poste de commandement [PC]). Il est essentiel de concentrer les systèmes de communication afin de simplifier leur usage et faciliter l'intervention.

À partir des embarcations, seul le VHF devrait être utilisé pour coordonner les opérations avec le MRSC (centre secondaire de sauvetage maritime de la GCC). Le PC devrait également être équipé d'une radio VHF pour faciliter la coordination avec le MRSC et le responsable de la scène.

7.1.1 Dans les eaux intérieures



Communication à partir du CU 9-1-1

Lorsqu'un citoyen contacte le centre d'urgence 9-1-1 (CU 9-1-1), le préposé au traitement des communications d'urgence prend les renseignements pertinents et transfère la communication au bon centre secondaire de communications d'urgence (CSCU) incendie et/ou avise le CSCU de la police municipale ou le Centre de gestion des appels de la Sûreté du Québec (CGA SQ)⁶.

Le CSCU incendie mobilise le SSI du secteur selon les protocoles établis par ce dernier. Le CSCU de la police municipale ou le CGA SQ mobilise des policiers, au besoin⁷.

Communications et demandes

Pendant les interventions, les sauveteurs peuvent avoir des besoins particuliers. Ils doivent, comme durant les opérations pour un

⁶ Voir la section 8.2.2 – Assistance policière.

⁷ Voir la section 8.2.2 – Assistance policière.

incendie de bâtiment, communiquer les demandes par l'intermédiaire du CSCU incendie.

7.1.2 Dans les eaux de compétence fédérale

Lors des interventions de sauvetage nautique, il est important de connaître le rôle de chaque ressource et à quel moment les mettre à contribution. Pour optimiser les opérations, il est essentiel de contacter le bon centre de communication.

Les corps de police peuvent venir en soutien à un sauvetage nautique lorsque ceux-ci possèdent l'équipement adéquat dans de telles situations.

Centre secondaire de sauvetage maritime — *Maritime Rescue Sub-Center*



Un MRSC est localisé à Québec et il a pour but de planifier, de coordonner, de diriger et de gérer les opérations de SAR du Québec. Le territoire s'étend sur les principaux affluents du fleuve Saint-Laurent, délimité à l'ouest par la longitude 074° 46' W. (Cornwall) et à l'est par la longitude 056° 52' W. (Blanc-Sablon–Pointe Amour). On y trouve aussi la rivière des Outaouais jusqu'à Carillon, la rivière

Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis et le fjord du Saguenay ainsi que la rivière du même nom jusqu'au pont Dubuc à Saguenay.

Au moment où un centre est avisé qu'une personne est en danger, le coordonnateur du SAR amorce l'organisation des activités de sauvetage. Que l'alerte d'incident soit potentielle ou réelle, l'acheminement de toutes les données pertinentes doit se faire vers les JRCC/MRSC dès que possible. Le contact doit se faire :

Les numéros pour joindre le MRSC de Québec sont accessibles en tout temps :

- 1 800 463-4393
- 418 648-3599

- lorsqu'il y a un incident SAR maritime ou aéronautique;
- lorsqu'une situation pourrait provoquer un incident SAR;
- lorsqu'un incident pourrait représenter un danger pour la vie humaine, l'environnement ou la propriété, et pourrait exiger des actions de la part des services SAR ou d'autres autorités.

Pour optimiser le transfert de données entre les organisations de SAR, tous les SSI offrant ce service doivent transmettre toutes les données utiles à partir de la fiche proposée.

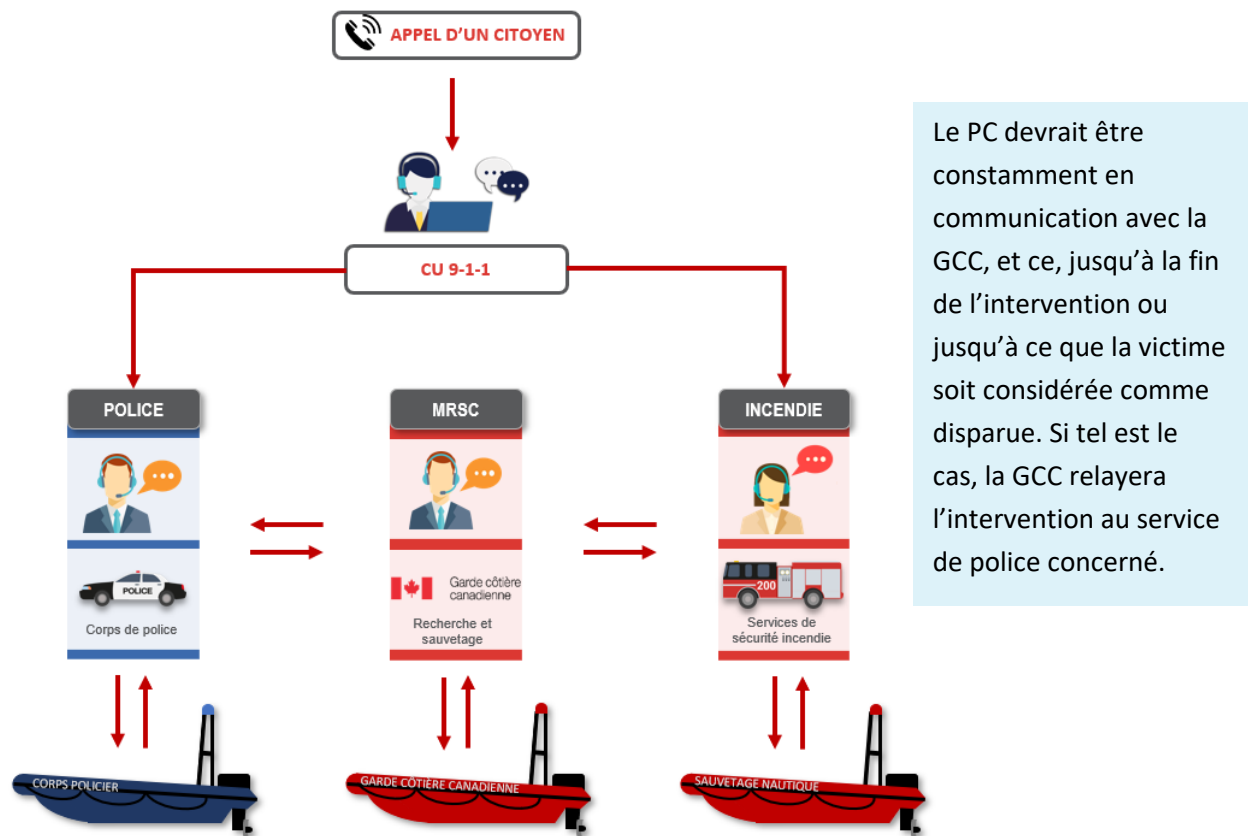
Services de communications et de trafic maritimes

Les [Services de communications et de trafic maritimes \(SCTM\)](#) ont notamment pour objectif de maintenir la sécurité et l'efficacité de la navigation dans les eaux fédérales. Étant le lien entre les usagers de la VHF et la GCC, les SCTM filtrent et transmettent les messages prioritaires, dont les sauvetages d'une embarcation, au centre de sauvetage MRSC afin qu'il soit en mesure de mobiliser les intervenants nécessaires. Les priorités des SCTM sont la détresse, l'urgence et la sécurité.

Au Québec, il y a deux centres SCTM, soit aux Escoumins et à Québec. Ces deux centres couvrent le territoire québécois en entier.

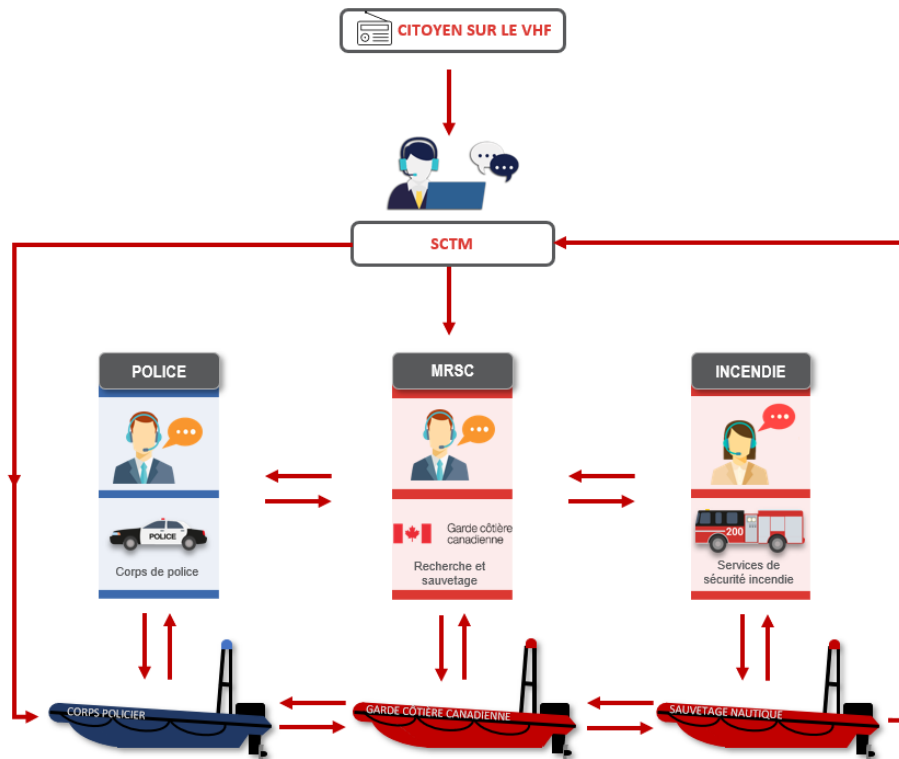
Communication à partir du CU 9-1-1

Lorsqu'un citoyen contacte le CU 9-1-1, le préposé au traitement des communications d'urgence prend les renseignements pertinents et transfère la communication aux bons CSCU police⁸ et/ou incendie. À partir de ce moment, ces derniers déploient les ressources prévues dans les protocoles d'intervention établis par les services d'urgence



⁸ Voir la section 8.2.2 – Assistance policière.

Communication à partir du VHF 16



Lorsqu'une embarcation est en détresse et qu'un citoyen utilise la fréquence VHF 16, c'est le SCTM qui reçoit la demande. Par la suite, les officiers du SCTM analysent la situation et transfèrent la requête au MRSC. Ce dernier contacte, lorsque nécessaire, les bons CSCU incendie et police⁹ pour que ceux-ci déploient les ressources selon les protocoles établis.

Communications et demandes

Tout comme pendant les interventions dans les eaux intérieures, les sauveteurs doivent communiquer les demandes de besoins particuliers par l'intermédiaire du CSCU incendie. Cependant, dans les eaux fédérales, pour solliciter une équipe supplémentaire, ces demandes doivent être acheminées au MRSC. Ce dernier transmet la requête au bon CSCU incendie.

7.2 Communications avec la GCC

7.2.1 Intervention sous la responsabilité de la GCC

Sous la coordination du MRSC, lorsque possible, la GCC pourrait demander à communiquer uniquement avec les intervenants qui se trouvent à bord de l'embarcation de sauvetage. Cette façon de faire permet :

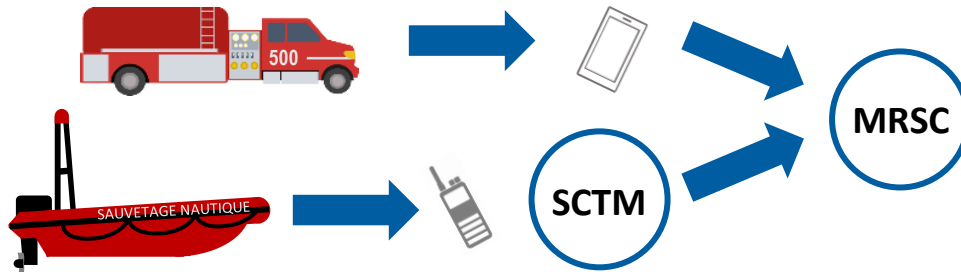
- une transmission plus efficiente, fluide et rapide;
- des échanges plus précis;
- une évaluation en temps réel du trajet (temps de déplacement de l'embarcation au point de l'incident) ainsi que l'heure probable d'arrivée.

⁹ Voir la section 8.2.2 – Assistance policière.

7.2.2 Procédures pour les demandes au MRSC

Les communications avec le MRSC devraient se faire dès le début de l'intervention, et ce, avec le bon système de communication.

En direction vers le site d'intervention, le cellulaire devrait être utilisé pour contacter le MRSC.



Sur le plan d'eau, dans l'embarcation, le canal VHF 16 devrait être utilisé pour contacter le MRSC.

Officier commandant

L'officier commandant (OC) active en tout temps son système de radio VHF pour suivre l'intervention. Il devrait aussi confirmer au CSCU incendie l'établissement du lien direct avec le MRSC afin de réduire les communications entre la centrale et le MRSC.

L'officier commandant doit partager certains de ses renseignements personnels avec le MRCS, notamment son nom, son grade et son numéro de téléphone pour faciliter le lien.

Le relais des communications VHF pourrait être effectué par l'officier commandant à la demande de l'unité SAR, ou lors de situations particulières. Il continue de communiquer avec les ressources internes et externes qui sont sur la rive.

L'unité SAR doit valider l'information et aviser le PC de tous les ordres de mission reçus du MRSC.

Poste de commandement

Le PC a la charge du lien de communication avec la GCC jusqu'à la fin de l'intervention ou jusqu'à ce que le cas soit relayé par la GCC au corps de police responsable du territoire, lorsque la personne est considérée comme disparue.

7.3 Communications entre intervenants

Sur une intervention nécessitant la collaboration de différentes organisations, il est primordial que tous les intervenants puissent communiquer efficacement. Une interopérabilité des communications est essentielle, mais les systèmes de communications peuvent s'avérer incompatibles entre deux services. Il faut alors mettre en place des procédures pour optimiser le déroulement de l'intervention.

Puisque la distance entre les différents intervenants sur les plans d'eau peut être très grande, l'ensemble des communications devraient se faire en mode duplex.

Dans les eaux fédérales, le VHF 16 est une fréquence réservée aux appels de détresse. Pour éviter de surcharger le canal, il est préférable d'établir une fréquence de travail en collaboration avec la GCC. Il est important de partager cette fréquence avec le MRSC, pour maintenir une bonne communication durant toute l'intervention.

7.3.1 Un seul service de sécurité incendie mobilisé

Les communications entre l'embarcation du SSI et le PC se font sur la fréquence locale incendie préétablie. L'officier de secteur (OS) sauvetage nautique dans l'embarcation est toujours à l'écoute sur la bande VHF préétablie et la bande locale incendie.

7.3.2 Plusieurs services d'urgence mobilisés

Les communications devraient être effectuées sur la même fréquence préétablie ou sur une fréquence du VHF. C'est le PC qui communique avec les différentes embarcations et, lorsque la GCC n'est pas impliquée, il a la responsabilité de coordonner les opérations de recherches et de sauvetage. Les officiers de sauvetage nautique dans les embarcations sont toujours à l'écoute sur la bande VHF préétablie ainsi que sur la bande locale incendie.

Corps de police mobilisé

Les communications seront effectuées par l'entremise du CSCU incendie jusqu'à l'arrivée d'un officier du corps de police au PC. Si leur embarcation est à l'eau, le corps de police doit utiliser la même fréquence radio que le SSI ou la fréquence VHF préétablie. Le SSI doit l'informer du plan de sauvetage (si applicable).

7.3.3 Radio VHF (*Very High Frequency*)

Il est recommandé pour les embarcations intervenant sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents d'avoir au minimum une radio VHF portative.

Pour les embarcations intervenant sur les plans d'eaux intérieures, il est fortement recommandé d'avoir un système de communication bidirectionnel entre les intervenants.

8 Déploiement des ressources durant l'intervention

8.1 Responsabilités

Trois natures d'appels sont possibles pour les interventions nautiques.

Tableau 13 : Les responsabilités

Interventions	Responsables
<p>Recherche et sauvetage</p> <ul style="list-style-type: none">Incident impliquant une embarcation : personne tombée à l'eau à partir d'une embarcation, accident d'embarcation, etc.<ul style="list-style-type: none"><u>Exceptions dans les eaux de compétence fédérale</u> : Lorsqu'une personne tombe à l'eau sans qu'une embarcation à moteur soit impliquée (p. ex. : depuis un pont, un quai ou un équipement comme une planche à pagaie) ou en cas d'une personne disparue, noyée ou en difficulté la GCC soutient les services d'urgence impliqués dans l'intervention.	<p>Eaux fédérales</p> <ul style="list-style-type: none">• GCC• SSI• Corps de police <p>Eaux intérieures</p> <ul style="list-style-type: none">• SSI• Corps de police
<p>Problèmes mécaniques ou autres</p> <ul style="list-style-type: none">Incident impliquant un navire désemparé causé, par exemple, par une panne de moteur ou une panne sèche. Le CU 9-1-1 avise la GCC de l'événement. Les services d'urgence ne sont pas mobilisés.En cas de besoin, la GCC demandera au répartiteur de transmettre l'appel aux services d'urgence concernés.	<p>Eaux fédérales</p> <ul style="list-style-type: none">• GCC
<p>Sécurité nautique</p> <ul style="list-style-type: none">Toutes interventions sur un plan d'eau impliquant une ou des embarcations qui ne nécessitent pas d'intervention de recherche et de sauvetage (p. ex. : pour un accrochage mineur ou une querelle entre plaisanciers).L'objectif est de mettre en application les lois et les règlements de navigation.	<ul style="list-style-type: none">• Corps de police

Problèmes mécaniques dans les eaux intérieures

La gestion d'un problème mécanique relève en premier lieu du propriétaire de l'embarcation. Il est de sa responsabilité de trouver une solution à la situation tant qu'il n'y a aucun danger imminent pour la santé et la sécurité des passagers. Si personne n'est en danger, le SSI ne devrait pas intervenir. Il appartient au SSI de mettre en place des procédures internes claires pour traiter ce type d'appels ainsi que des directives

spécifiques pour la gestion par le CSCU incendie. Cela permet d'éviter des interventions non nécessaires, tout en assurant que les ressources sont disponibles pour les situations urgentes. Les autorités locales pourraient opter pour la sensibilisation du public afin d'informer les plaisanciers que les services d'urgence n'interviennent pas pour des problèmes mécaniques.

Les autorités locales pourraient opter pour la sensibilisation du public afin d'informer les plaisanciers que les services d'urgence n'interviennent pas pour des problèmes mécaniques.

8.2 Les corps de police

8.2.1 Les plans d'eau devant faire l'objet d'une surveillance policière

Les plans d'eau prévus dans le [Règlement sur les services policiers que les corps de police municipaux et la Sûreté du Québec doivent fournir selon leur niveau de compétence](#) doivent faire l'objet d'une surveillance policière par les corps de polices municipaux ou par la SQ, selon leur niveau de compétence. Ceux-ci devront :

- mener des actions de prévention et de surveillance ciblées sur les plans d'eau navigables;
- appliquer la [Loi de 2001 sur la marine marchande](#) et les règlements qui en découlent;
- assurer une présence policière afin de prévenir et de réprimer la commission d'infractions liées, entre autres, au [Code criminel](#) et aux règlements municipaux.

8.2.2 Assistance policière

Les corps de police ont des obligations d'assistance policière durant un sauvetage en vertu du [Règlement sur les services policiers que les corps de police municipaux et la Sûreté du Québec doivent fournir selon leur niveau de compétence](#). Plusieurs corps de police n'ont pas d'équipe de sauvetage ni d'équipe nautique formée et équipée afin de se déployer en urgence pour répondre à des appels de sauvetage nautique. Les responsabilités et les obligations policières peuvent varier en fonction des niveaux de service et des ententes locales ou régionales.

Si l'officier de secteur sauvetage nautique juge que la présence d'une équipe de plongeurs hélicoptérée est nécessaire, la demande doit se faire rapidement par l'intermédiaire du CSCU incendie ou du MRSC, car le délai peut être important.

8.3 Ressources externes en soutien

Pendant les interventions, des ressources externes peuvent être appelées pour porter assistance aux intervenants d'urgence.

Tableau 14 : Ressources externes en soutien

Intervenants	Actions
Technicien ambulancier paramédical	Pour stabiliser l'état de la victime, lui prodiguer des soins préhospitaliers d'urgence et la transporter au centre hospitalier.
Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC)	Pour soutenir les sauveteurs nautiques lors des opérations de recherche et de sauvetages. La GCAC interviendra seulement à la demande de la GCC par l'intermédiaire du MRSC.
Parcs Canada	Responsables de certains plans d'eau (p. ex. lieu historique national du Canal-de-Chambly).
Services des travaux publics municipaux	Pour faciliter l'accès au plan d'eau et le rendre sécuritaire (p. ex. enlèvement de neige ou de glace).
Organismes privés	Pour recourir à de l'équipement spécialisé qui peut être utile dans une situation grave (p. ex. : motomarine, motoneige ou véhicule tout-terrain).
Service de sécurité des ports	Pour obtenir certains renseignements relatifs aux ports, repérer une victime sur l'eau à l'aide d'une caméra ou ouvrir l'accès à certaines portions du territoire portuaire.

Il est possible que d'autres ressources puissent être appelées pour différentes situations.

9 Poste de commandement

Le PC devrait être situé sur la rive à un endroit stratégique pour assurer la gestion de l'intervention, et ce, à proximité de l'emplacement de mise à l'eau ou du point de sortie de l'embarcation.

Selon l'analyse de la situation, il est possible que le PC soit établi à un endroit éloigné de la mise à l'eau pour une meilleure gestion de l'intervention. Idéalement, le PC sera situé à l'extérieur de l'eau pour permettre une surveillance continue des opérations.

9.1 Rôles des officiers

Tableau 15 : Les rôles des officiers

Rôles	Actions
Officier commandant	<p>Le premier officier arrivé sur les lieux devient l'officier commandant (OC) responsable de l'ensemble de l'intervention impliquant ses intervenants. Il dirige les opérations et veille à la sécurité des intervenants.</p> <p>L'OC prend position sur la rive.</p>
Officier de secteur sauvetage nautique	<p>L'officier de secteur (OS) sauvetage nautique est responsable du plan d'eau. C'est la personne possédant les compétences en sauvetage nautique. Il recommande à l'OC les opérations à mettre en œuvre. Lorsqu'il est dans l'embarcation de sauvetage, il :</p> <ul style="list-style-type: none">• détermine les tactiques en adéquation avec les objectifs de l'OC;• s'assure de faire des comptes rendus régulièrement à l'OC;• veille à la santé et à la sécurité des sauveteurs nautiques.

9.2 Prise de commandement

La première unité du SSI établira un PC, qu'elle soit ou non spécialisée en sauvetage nautique. En arrivant sur les lieux, le PC doit :

- informer le CSCU incendie de l'établissement du PC et de son emplacement. Ces renseignements doivent aussi être transmis lorsque le sauvetage se produit dans les eaux sous la responsabilité de la GCC;
- coordonner les équipes sur les lieux de l'intervention. Dans les eaux fédérales, il est important de collaborer avec la GCC;
- communiquer les renseignements pertinents au CSCU incendie et, lorsque nécessaire, au MRSC, pour un bon début d'intervention, notamment sur les unités déployées et le plan de sauvetage en cours;

- demander des ressources supplémentaires, si nécessaire au CSCU incendie, et dans les eaux fédérales, au MRSC.

Puisque la GCC a comme responsabilité de coordonner les opérations de sauvetage sur son territoire, elle fournira des instructions supplémentaires, au besoin, pour assurer une meilleure recherche sur le plan d'eau selon les ressources disponibles et la superficie de la zone de recherche.

9.2.1 Équipe de sauvetage nautique demandée

L'équipe de sauvetage nautique mobilisée en renfort communique avec le CSCU pour connaître la localisation du PC du SSI demandeur. À l'arrivée sur les lieux de l'intervention, il doit se rapporter au PC.

Le corps de police doit être informé de l'intervention.

Le SSI demandeur maintient son PC jusqu'à la fin de l'intervention, car il en est le responsable. L'équipe de sauvetage nautique est présente pour soutenir la coordination du plan de sauvetage ou de recherche. L'OC sauvetage nautique ne prendra que la décision du code d'évolution de son secteur et le confirmera avec le PC.

9.2.2 En attente de l'équipe de sauvetage nautique

Lors de l'attente de l'arrivée d'une équipe de sauvetage nautique, le SSI demandeur doit :

- mettre en place un PC;
- préciser les zones d'intervention;
- localiser le lieu de l'intervention sur le plan d'eau et localiser l'emplacement de la mise à l'eau;
- informer le CSCU incendie de l'évolution de la situation et lui transmettre tous les renseignements pertinents ainsi qu'au MRSC, lorsqu'applicable;
- demander les ressources nécessaires.

Pour optimiser l'intervention et minimiser le nombre de ressources matérielles impliquées dans un déplacement à l'extérieur du territoire, il est important de connaître l'inventaire des SSI en soutien.

Lors d'une situation de recherche et de sauvetage dans les eaux fédérales, les demandes d'équipes spécialisées doivent être transmises au MRSC.

10 Déplacement d'une embarcation

La mission des SSI est de sauvegarder la vie et de préserver l'intégrité physique des victimes. Selon l'article 2 de la [Charte des droits et libertés](#), « tout être humain dont la vie est en péril a droit au secours ». Donc, dans une situation de panne d'embarcation où il y a un danger imminent, l'officier commandant doit déterminer si les pompiers peuvent déplacer l'embarcation en fonction des renseignements recueillis et, surtout, il doit analyser les risques possibles pour les intervenants.

Les embarcations des SSI et des corps de police ne sont pas conçues pour déplacer des embarcations. Les organisations doivent s'assurer que leur embarcation possède les capacités requises avant de déplacer une embarcation en difficulté. Ce type d'intervention doit être encadré par des politiques et des procédures opérationnelles. De plus, en raison de la particularité de ce type d'intervention, il est important que les intervenants possèdent les compétences appropriées.

La priorité est d'inviter les passagers à monter dans l'embarcation d'urgence et de les ramener en toute sécurité jusqu'à la rive. Leur propre embarcation ne devrait pas être déplacée par une embarcation du service, mais on devrait plutôt diriger les propriétaires vers une connaissance ou une entreprise privée spécialisée dans la récupération de celle-ci. Toutefois, il est crucial de veiller à ce que l'embarcation des passagers soit laissée dans un endroit sécuritaire et qu'elle ne constitue pas un danger pour la navigation.

Lorsque les sauveteurs nautiques interviennent dans le cas d'une embarcation en difficulté, ils peuvent la déplacer lorsque la situation l'exige pour des motifs de sécurité et, en dernier recours, si :

- la sécurité des passagers est menacée ou l'embarcation à la dérive représente un danger pour la navigation ou constitue une obstruction à son égard;
- l'embarcation a échoué à un endroit isolé et que le déplacement est plus sécuritaire que le transbordement des passagers à bord de l'embarcation;
- une voie d'eau mineure s'est ouverte dans la coque de l'embarcation et elle doit retourner rapidement au quai;
- après évaluation, le déplacement se révèle la meilleure ou la seule solution envisageable et elle est autorisée par le PC.

Si un déplacement d'embarcation doit se faire, il ne doit pas être improvisé. Les intervenants doivent être en mesure d'agir de façon sécuritaire et avec de l'équipement adéquat. Les services devraient se référer à la proposition de [Politique et procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désemparés](#) de la GCC.

Dans la situation où une embarcation doit être déplacée, le SSI peut demander de remplir un formulaire pour se dégager des responsabilités pour tout dommage matériel causé durant les manœuvres.

Toutefois, il est impossible de déplacer une embarcation à une marina ou à un quai privé sans avoir obtenu l'autorisation du responsable de l'endroit. Cependant, lorsqu'il s'agit d'une vie qui est en danger (p. ex. : un plaisancier qui a besoin de soins médicaux urgents), aucune autorisation n'est nécessaire. L'accès le plus rapide à la rive doit être considéré.

