

Zeitschrift: Jeunesse et sport : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin
Herausgeber: École fédérale de gymnastique et de sport Macolin
Band: 39 (1982)
Heft: 5

Artikel: La sécurité en canoë-kayak
Autor: Bäni, Peter / Gerber, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-997211>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

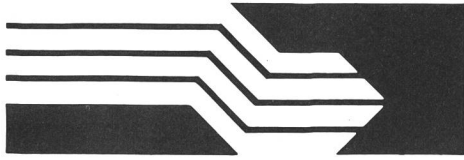
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



La sécurité en canoë-kayak

Auteurs:

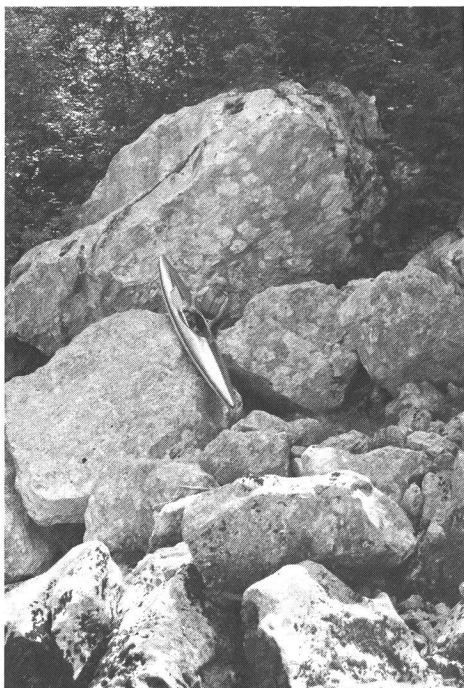
Peter Băni (chef de la branche canoë-kayak, EFGS Macolin)

Peter Gerber (chef de la commission de la FSC pour les problèmes de sécurité)

Traduction: Michel Weber

Posons le problème

Le canoë-kayak est-il un sport dangereux? La sécurité doit-elle primer sur tout? Ce sport, pour être intéressant, ne doit-il pas comporter un certain risque? Comment les accidents arrivent-ils? Les accidents sont-ils plus fréquents en canoë-kayak que dans d'autres sports? Sont-ils plus graves? Est-il vrai que celui qui a peur vit plus longtemps? Y a-t-il un type d'accident spécialement dangereux? La sécurité peut-elle s'apprendre? Peut-on acheter la sécurité (matériel)? La sécurité: pour qui et dans quelle mesure?



Introduction

Nous avons pris l'habitude de côtoyer le danger, que ce soit sur la route, au travail ou même à la maison. Pour cela, nous avons développé un certain «sens de la conservation». Mais qu'en est-il dans la pratique du sport de plein air et, plus particulièrement, du canoë-kayak? Les auteurs ont analysé à fond les accidents survenus en Suisse ces dernières années. En relation d'une part avec ceux-ci et, de l'autre, avec le nombre toujours croissant de canoéistes autodidactes, plusieurs séminaires relatifs à la sécurité ont été organisés dans notre pays. Il en ressort d'intéressantes constatations, expériences et connaissances qui seront utiles au lecteur non spécialisé.

Considérations générales

Il est réjouissant de constater le développement régulier du canoë-kayak au cours de la dernière décennie. Ce succès tient au fait que ce sport se déroule en pleine

nature. Jeunes et vieux répondent à cet appel et viennent se mesurer avec les éléments sur les rivières et torrents. Ce développement a cependant aussi conduit, spécialement ces dernières années, à augmenter les problèmes liés à la sécurité. Nombreux ont été les progrès techniques réalisés dans la construction des embarcations, particulièrement en ce qui concerne les matériaux synthétiques devenus beaucoup plus résistants aux chocs. La tendance générale est donc de descendre des rivières de plus en plus encombrées, d'un volume de plus en plus gros, et à franchir des seuils et des chutes de plus en plus hauts. A côté des matériaux de construction, ces nouvelles performances exigent:

- un meilleur entraînement (condition physique)
- une meilleure formation technique
- des mesures de sécurité approfondies

Malheureusement, la plus grande partie des canoéistes ne mettent pas encore ces mesures en pratique.

Lors d'accidents, dont certains ont été mortels, les facteurs négatifs suivants ont été décisifs:

- données techniques et physiques insuffisantes
- manque de connaissances des dangers de l'eau vive
- estimation erronée des capacités personnelles (facteur subjectif)
- mauvais comportement des sauveteurs et/ou du naufragé
- bateau inadapté, équipement défectueux ou incomplet.

Des constatations identiques sont faites en République Fédérale d'Allemagne, en France et, un peu différemment, dans certaines régions des USA.

L'analyse des accidents mortels de ces dernières années (2 à 4 cas annuels en Suisse, 18 à 22 en Allemagne) montre clairement les domaines où une instruction propre à la sécurité devrait être propagée. Près des trois quarts des accidentés sont des débutants et *des habitués de rivières faciles* (classes II et III). *Les noyades se produisent presque exclusivement alors que les embarcations ont déjà été quittées.* Il y a moins d'accidents sur les rivières difficiles, ce qui peut être expliqué par la connaissance, l'équipement et le comportement des navigateurs qui sont, en tous

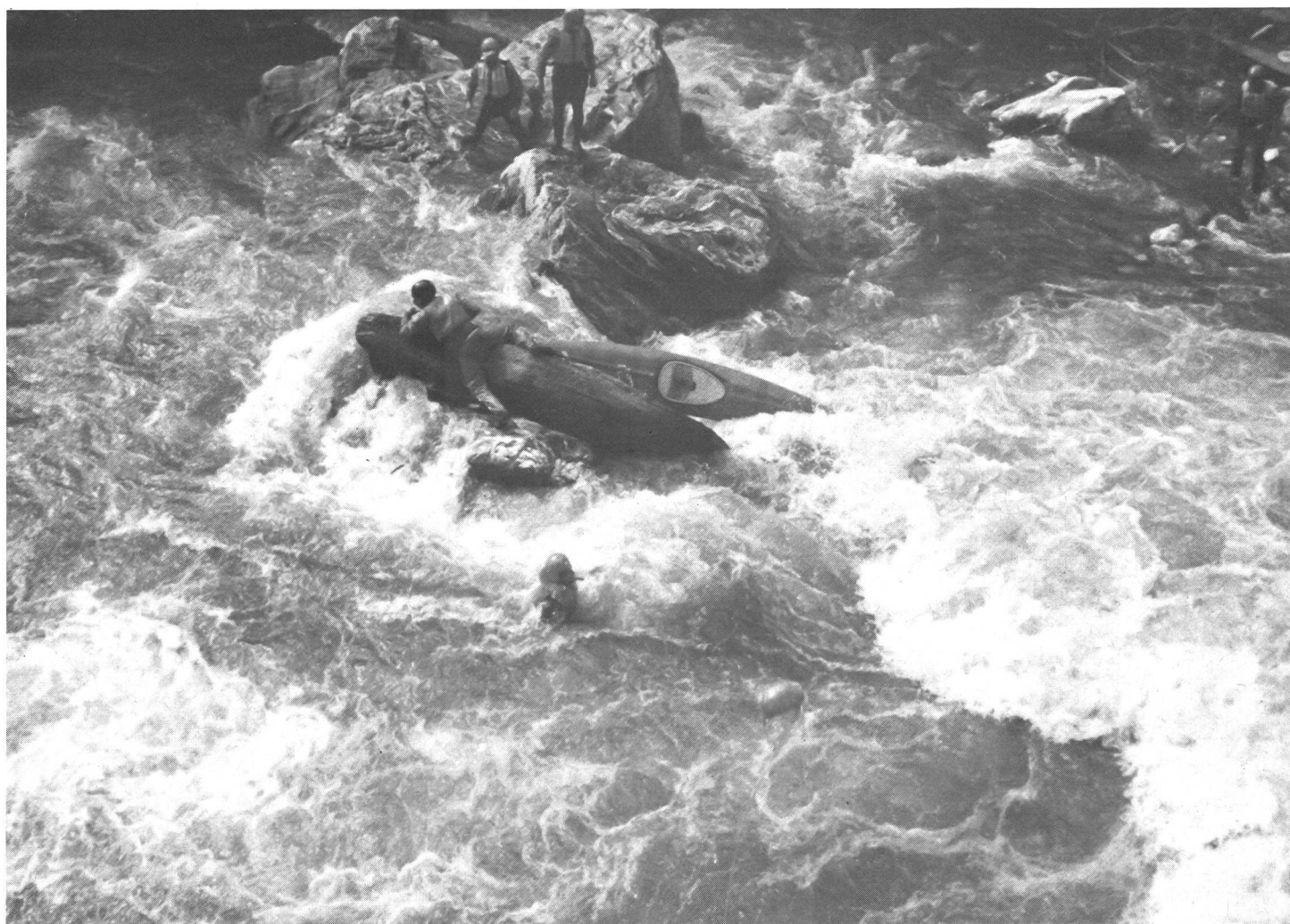


points, meilleurs. Les problèmes surviennent surtout aux canoéistes autodidactes, à qui manquent les connaissances de base et des règles de sécurité. Il serait judicieux d'éduquer systématiquement à la sécurité tout au long de la formation.

Le canoë-kayak n'est pas dangereux, mais certains canoéistes ont un comportement dangereux.

Du fait de ses multiples aspects, le canoë-kayak comprend un certain nombre d'impondérables et, par conséquent, de risques plus ou moins calculables. Il n'est toutefois pas dangereux s'il est pratiqué en toute connaissance de cause.

Le canoë-kayak ne doit pas être appris empiriquement au travers d'essais et d'erreurs.



Action de sauvetage.

En canoë, les situations critiques sont nombreuses, mais elles se terminent généralement bien (la rivière pardonne). En cas de malchance, cependant, la situation peut vite évoluer dramatiquement, voire aboutir à la noyade.

Les accidents n'arrivent pas, ils sont provoqués!

Le meilleur moyen d'acquérir les connaissances nécessaires pour pratiquer le canoë-kayak est de suivre un cours Jeunesse + Sport organisé par une section de la Fédération suisse de canoë, par le sport scolaire libre, ou par une firme disposant de moniteurs compétents.

Sans formation préalable, pas de canoë-kayak.

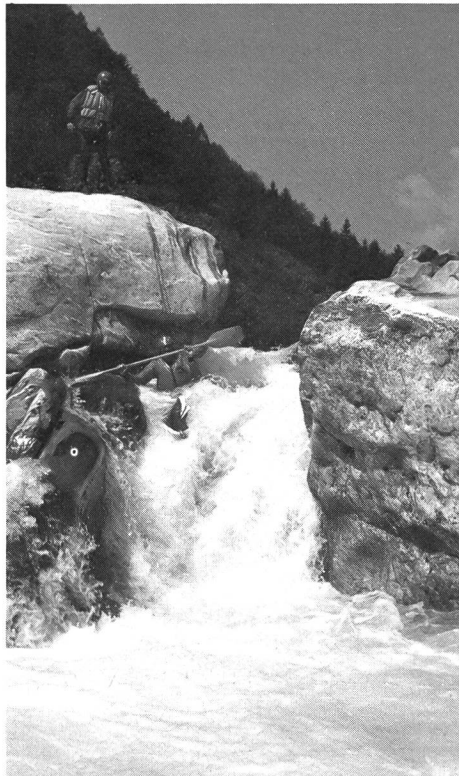
Les rivières typiques de la Suisse ont généralement un fort courant et leur lit est encombré. Elles sont tout aussi difficiles par basses eaux (risque de rester coincé). La notion de sécurité est relative. En tant que telle, elle ne peut être rendue simplement obligatoire par une réglementation. L'expérience personnelle, le caractère et les capacités du navigateur sont les éléments qui forment le cadre véritable de sa sécurité.

Contrairement à une idée répandue, le canoë-kayak n'est pas un sport individuel, mais un sport d'équipe. De ce fait, il faut tenir compte de certains problèmes relatifs au groupe.

Tout navigateur, même le meilleur, est appelé un jour ou l'autre à se retrouver à l'eau et à devoir nager: savoir nager en rivière et posséder de bonnes connaissances en matière de sauvetage font donc partie du bagage de chaque canoëiste en eau vive.

La difficile échelle des «degrés de difficulté»

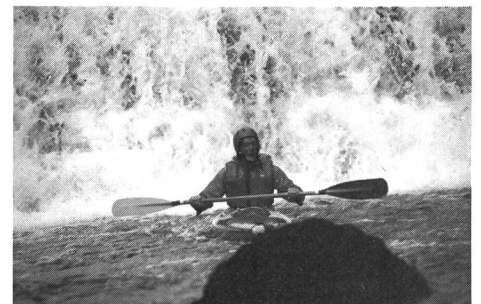
De même qu'en alpinisme, les rivières sont classées par degrés de difficulté. Celles-ci vont de la classe I (navigation facile), à la classe VI (limite extrême). Ce classement appelle quelques incertitudes du fait qu'un accord international manque encore. La France, par exemple, ne connaît que cinq degrés de difficulté, le sixième étant réservé à la catégorie «infranchissable». Mais du fait du rapide développement du matériel, de la forme des bateaux et de la technique, certains tronçons considérés, il



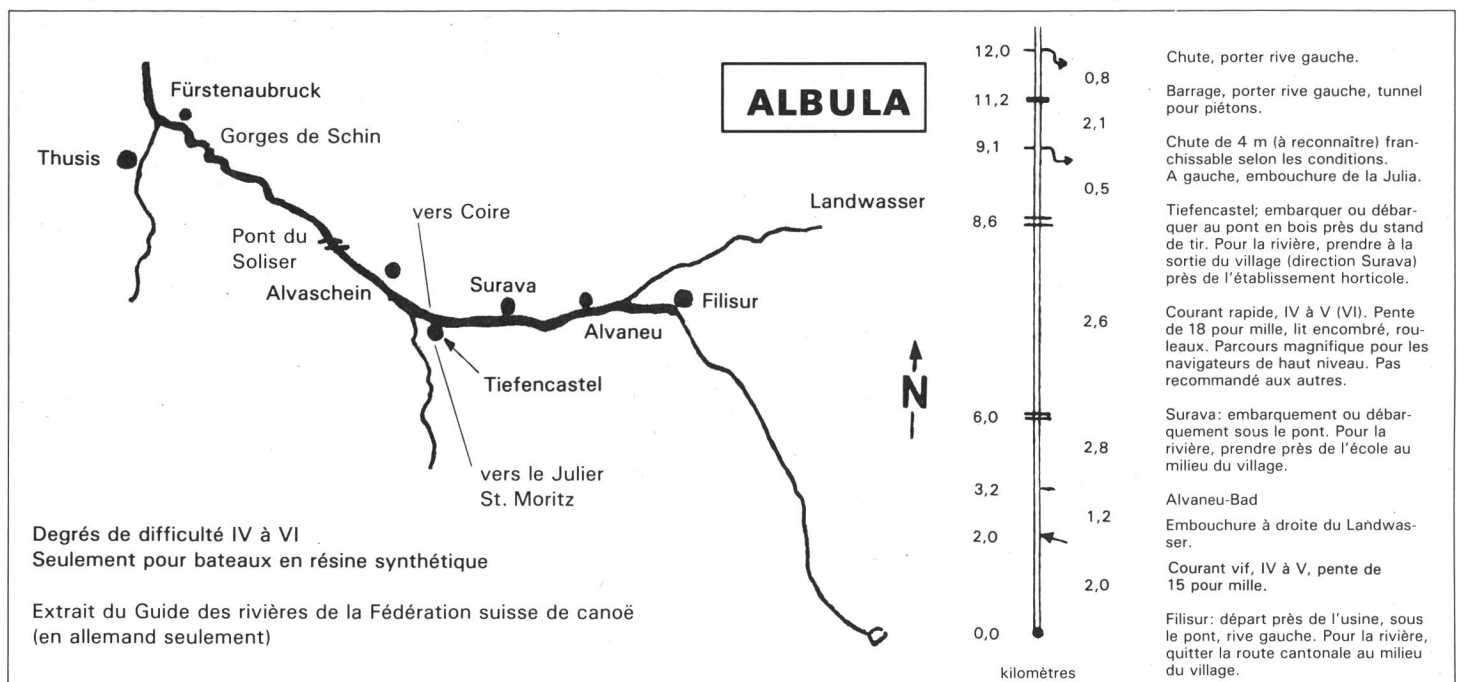
«Limite du possible»?

y a peu, comme infranchissables, peuvent maintenant être parcourus par de bonnes équipes. Ceci n'est évidemment possible que lorsque les conditions d'eau sont idéales, et à partir de mesures de sécurité appropriées. Ces progrès se répercutent sur les «degrés de difficulté», qui peuvent être abaissés d'un ou deux points. Il faut aussi savoir que les niveaux d'eau changent et que le lit des rivières se modifie à la suite de crues, d'éboulements ou sous l'effet de l'érosion. On voit à quel danger s'exposerait celui qui utiliserait à la lettre les informations fournies par les cartes et guides (mois favorables, niveaux d'eau, obstacles). Ces renseignements, de même que ceux donnés verbalement par d'autres canoëistes, ne doivent pas être considérés comme absolus, mais comme une orientation modifiable à tout instant. Il est aussi arrivé que des canoëistes soient mis en difficulté par la montée subite des eaux, en raison de l'ouverture des vannes d'une centrale électrique. En cas de doute, il est indispensable de se renseigner. Les passages et tronçons difficiles doivent être reconnus à pied.

Il faut parfois autant de courage pour renoncer et porter son embarcation que pour forcer un passage difficile.



Passage réussi.



Savoir estimer le danger

La difficulté d'une rivière et, par conséquent, le danger qu'elle représente, sont des éléments relatifs. Ils dépendent de deux facteurs:

- l'aspect naturel des lieux
- la technique personnelle.

Il est nécessaire de posséder, en plus des capacités et de l'expérience, une bonne faculté d'estimation.

Les conditions des lieux doivent être estimées avec exactitude.

Ainsi, un tronçon de rivière franchissable aujourd'hui sans problème peut tout à coup devenir dangereux et requérir une meilleure technique du fait de la montée des eaux, du bois flottant et coincé, ou de troncs d'arbres tombés en travers.

A ces facteurs extérieurs, il faut encore ajouter le handicap psychique de la peur due, par exemple, au changement de couleur des eaux en crue, au fracas qui s'amplifie et peut-être au manque de confiance dans sa propre maîtrise technique. Mais on rencontre aussi des canoéistes qui surestiment leurs possibilités et font montre d'une témérité excessive et inadaptée aux circonstances. Le cumul de ces conditions négatives peut amener à une véritable situation de panique.

Principaux dangers

Dans ce chapitre, nous analysons les difficultés tangibles dues, par exemple, à l'environnement, à la déclivité, aux mouvements des eaux, à l'encombrement, aux courants et aux obstacles, ainsi que l'équipement et le matériel. Les dangers potentiels qui peuvent résulter de ces éléments doivent être reconnus à temps pour être surmontés. Les plus importants sont:

a) Les ouvrages artificiels

Appartiennent à cette catégorie, les barrages avec leurs vannes, les seuils et chutes artificiels, les pieux, les passerelles, les

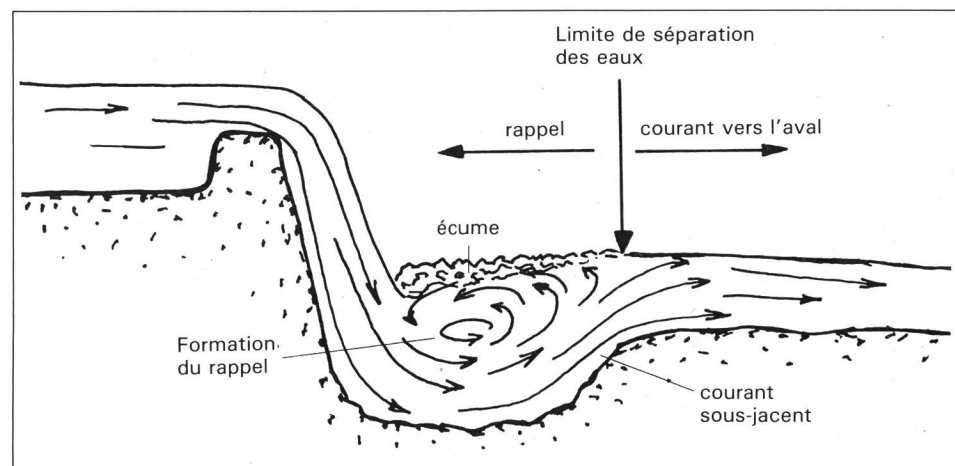
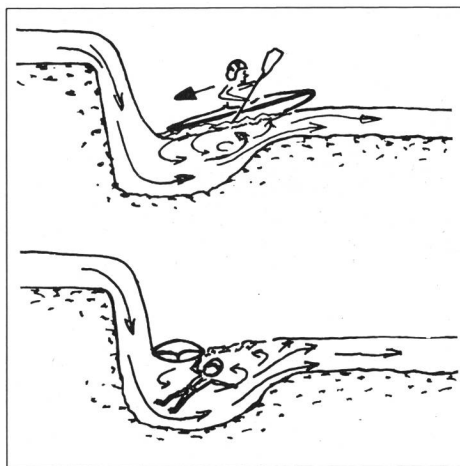
piers de ponts, les câbles etc. Ces obstacles peuvent être très visibles, peu visibles ou cachés. Tous représentent un sours danger lors de toutes les descentes de rivières.

Les barrages, chutes et seuils artificiels peuvent provoquer de violents rappels, même s'ils sont de faible hauteur. La longueur du rappel ne dépend pas, comme on



Ce rappel peut être mortel.

le croit souvent, de la hauteur de la chute mais, bien davantage, de la forme du barrage (verticale, oblique, en escalier etc.), de la masse d'eau en mouvement et de la forme du radier (voir croquis). Les points suivants permettent de juger si une chute artificielle est franchissable ou non:



Avant l'obstacle:

- visibilité, nature de l'obstacle, rapidité du courant, angle d'attaque possible et vitesse propulsive maximale pouvant être atteinte.

Durant le passage:

- angle de réception, nature de l'obstacle (manteau en escalier ou oblique).

Au bas de la chute:

- profondeur, hauteur et forme du rouleau à traverser, longueur du rappel, cheminement à suivre.

Secours possibles:

- propres ressources ou poste de sauvetage et matériel.

En cas de dessalage dans un rappel, les chances de s'en sortir sans l'aide extérieure de camarades formés à ce genre d'exercice et sans disposer d'un matériel approprié sont assez minces. Elles dépendent davantage du hasard que des capacités personnelles.

Les pieux et les câbles sont généralement des vestiges de constructions anciennes. Ils ne sont pas discernables à temps car, même en plein courant, ils sont trop minces pour former un bourrelet d'eau visible de loin. Un bateau ou un nageur arrivant contre un tel obstacle aura tendance à se faire plaquer et à s'enrouler autour. C'est la cravate classique! Ce type d'accident peut être fatal à celui qui reste coincé dans son bateau.



Rail par basses eaux.

Etudier à l'avance la documentation nautique, mais reconnaître sur place tous les passages douteux.

b) Les obstacles naturels

En font partie, les arbres tombés en travers d'une rivière, les branches basses, les buissons au ras de l'eau et le bois flottant et coincé. Ces obstacles peuvent bloquer partiellement ou entièrement un passage. Les roches isolées, les passages encombrés, les seuils naturels et les rapides sont des obstacles d'une grande diversité dont la difficulté varie. Ces obstacles, par les jeux de courants qu'ils créent, donnent de l'attrait à nos rivières, pour la plus grande joie des canoéistes.

Les passages encombrés sont caractéristiques de nos rivières. La disposition des roches forme des courants et des contre-courants permettant un jeu subtil avec les forces de la nature. Lorsque les eaux sont basses, de nombreuses pierres apparaissent. De ce fait, certains tronçons de rivière deviennent plus techniques mais aussi plus dangereux, le risque de rester

coincé augmentant. Les débutants et les navigateurs occasionnels se laissent facilement bernier, une rivière par basses eaux leur paraissant plus sûre que par hautes eaux.

Les roches à fleur d'eau, lorsqu'elles se trouvent en plein courant ou cachées par les vagues sont de véritables pièges. Si un bateau avec son navigateur se trouvent dressés sous l'eau contre un tel obstacle, une aide extérieure devra être apportée immédiatement. Celle-ci sera cependant difficile à mettre en place et arrivera probablement trop tard. Ici plus qu'ailleurs encore, il s'agit donc de prévenir l'accident.

Les arbres placés en travers d'une rivière, souvent dans les goulets, à l'entrée ou à la sortie d'une gorge, forment avec leurs branches une sorte de peigne. Ils laissent passer l'eau librement, mais peuvent retenir dangereusement un bateau avec son équipier, plaqués contre les branches par la forte pression. Un effet identique peut être provoqué par des buissons et des branches basses qui s'étendent au-dessus de l'eau, à l'extérieur des virages, là où le courant est le plus fort.

Ne te fie pas à des suppositions, ne navigue qu'avec des certitudes.

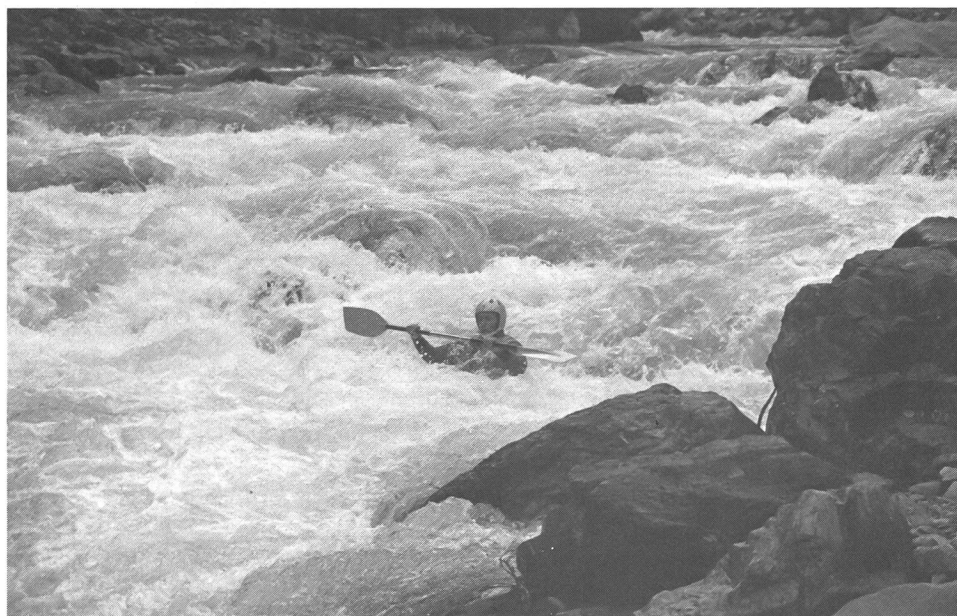


Roche acérée, immergée en plein courant, difficilement visible. Se mettre en travers ou baquer en amont d'un tel obstacle doit absolument être évité, le risque d'être dressé, de dessaler et de rester pris en cravate étant extrême.

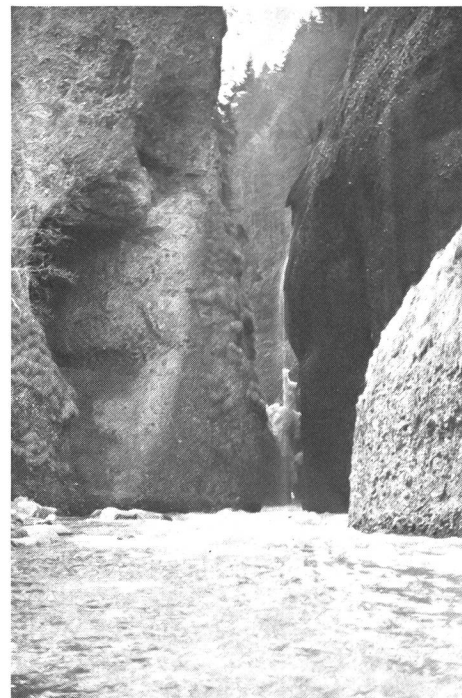
coincé augmentant. Les débutants et les navigateurs occasionnels se laissent facilement bernier, une rivière par basses eaux leur paraissant plus sûre que par hautes eaux.



Infran, arbre en travers.



Seuils et volume sur l'Inn.



Le Räßloch (III/IV), sur la Grande-Emme, par fortes eaux. Tôt dans la saison, un bouchon de glace bloque le goulet. Voici la description qu'en donne le guide (actuellement en allemand uniquement):

«Après le rapide encombré, on trouve des passages tranquilles, la plupart en virage, et de courts rapides. Parfois, les parois se rapprochent, ne laissant qu'un étroit passage de 2 m. Sur environ 2 km, il y a impossibilité de sortir de la gorge.

Attention: Tôt au printemps, on rencontre généralement, peu après le rapide, un bouchon de glace (jusqu'à 50 m de longueur) affleurant la surface de l'eau! Aller reconnaître auparavant. Après les crues, des troncs d'arbres peuvent être coincés en travers de la gorge. Lors du dégel ou pendant de fortes pluies, il y a un grave danger de chutes de pierres dans toute la gorge.»

c) La navigation difficile

Les caractéristiques d'un cours d'eau sont dues à la formation géologique du lit et des rives de ce dernier, à sa déclivité, à son encombrement et au volume de ses eaux. Tous ces facteurs sont variables et se modifient constamment (crues, érosion, éboulements). De ce fait, chaque passage délicat devrait être constamment réexaminé.

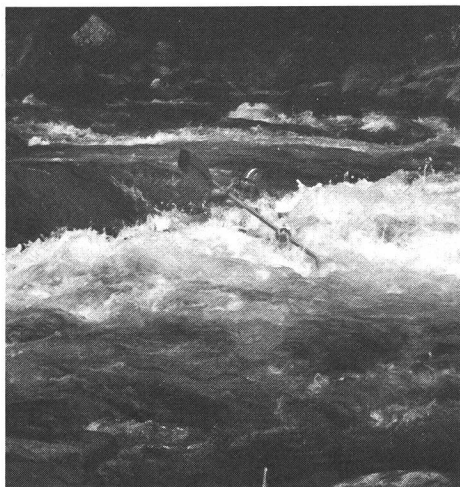
Le passage de seuils et de chutes naturels provoque des émotions fortes et cette joie profonde que l'on aime ressentir en eau vive, à condition que l'esprit soit dégagé de toute crainte et que le niveau d'eau soit normal.

Les tronçons à grande déclivité, alliant seuils et gros volume d'eau, sont les plus difficiles et doivent être reconnus. Nager veut dire être plus souvent entre deux eaux qu'en surface, d'où contusions, bris ou perte de matériel. Des chocs violents, des aspirations d'eau et la perte des moyens physiques peuvent amener à un évanouissement nécessitant une aide extérieure.

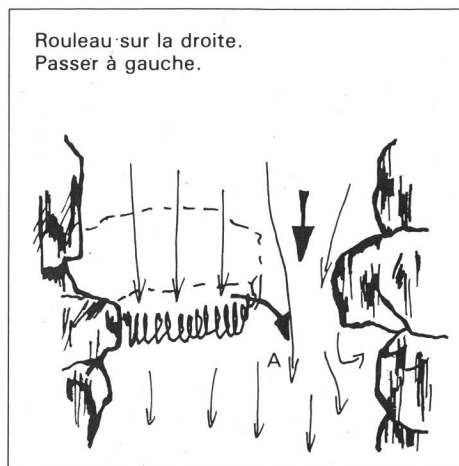
Gorges, défilés et goulets forment de fantastiques sculptures naturelles. Du fait cependant de leur difficultés d'accès – un retour ou une escalade sont souvent impossibles – ces passages ne doivent être entrepris que par des canoéistes chevronnés et sous la conduite d'un habitué.

Des goulets avec un courant violent et une pente en conséquence comme, par exemple, le fameux «Schlitz» sur le Glenner (GR), doivent être franchis bien parallèlement aux rives. Rester pris en travers ou dressé peut avoir des suites fatales, du fait de l'extrême pression des eaux. Dans une telle circonstance ou en cas de dessalage, quitter immédiatement le bateau.

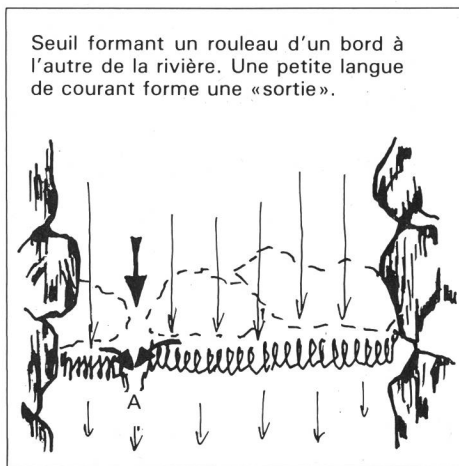
Les rouleaux sont des eaux qui «roulent» sur elles-mêmes, en surface. Ils sont provoqués par un cisaillement de la surface relativement calme de l'eau par un fort courant, par exemple derrière une pleureuse (grande roche à peine immergée) ou après un seuil. Ils sont disposés transversalement, mais parfois aussi diagonalement. Ils ont la propriété, lorsque la force d'inertie du bateau n'est pas suffisante pour les traverser, de le retenir. Cet effet est utilisé par les connaisseurs qui, volontairement, entrent transversalement entre la chute et le rouleau et s'y maintiennent «en suspension», ou se déplacent en avant et en arrière. Un rouleau doit avoir



Plaisir de jouer dans le rouleau.



A = sortie possible.



A = sortie possible.

une sortie, sinon il présente le danger d'en rester prisonnier. A ce propos, rappelons que le rouleau n'a un effet qu'en surface et qu'il est toujours possible d'en sortir à la nage par le fond (ce n'est pas le cas du rappel, qu'il convient de différencier). Si un rouleau s'étend d'une rive à l'autre sans être interrompu par une langue d'eau, il est difficile, sinon impossible au canoéiste d'en sortir par sa seule force musculaire. En règle générale, les rouleaux, très reconnaissables, peuvent être évités ou être traversés en force, à angle droit. Les rouleaux importants se rencontrent par fortes eaux. Au cas où un rouleau connu ou supposé paraîtrait suspect, s'arrêter en amont et le reconnaître à pied.

d) L'équipement et les matériaux de construction

A côté du savoir technique, des capacités physiques, d'un jugement réaliste et d'une grande confiance en soi, un équipement de qualité et un bon matériel sont nécessaires à la sécurité en eau vive.

Équipement du navigateur

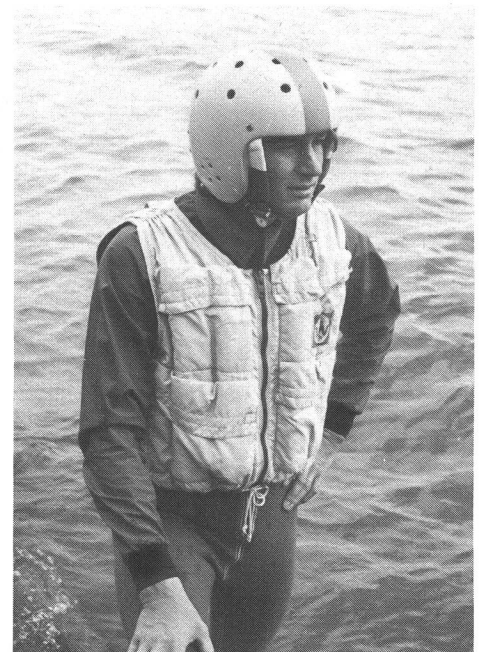
La température de l'eau de nos rivières alpines est très basse (6 à 12 °C), même en été. Le corps ne résiste pas longtemps à

un tel froid et le nageur verra ses facultés baisser rapidement. Même par une température estivale, il est nécessaire de porter *un vêtement protecteur, de même que des chaussures* (néoprène recommandé).

L'eau froide abaisse la température du corps 32 fois plus vite que l'air froid.

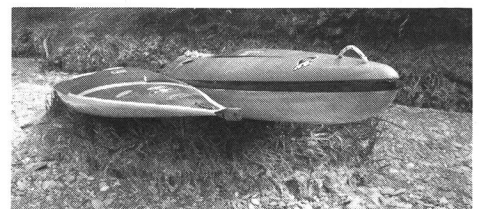
Une veste de sauvetage bien adaptée, en bon état et de couleur voyante est la pièce maîtresse de l'équipement. Lors des cours de formation, le gilet de sauvetage doit toujours être porté, même en eau calme. En cas de défaillance (par exemple à la suite d'un bain forcé en eau froide, sur une grande distance, ou d'un choc à la tête) des tierces personnes pourront rapidement repêcher la victime. Mis à part son pouvoir de sustentation (6 à 10 kg), le gilet de sauvetage est utile contre les chocs et protège du froid.

Le casque, avec protection des tempes et des oreilles, est particulièrement utile lors d'esquimautages intempestifs, lorsqu'il est nécessaire de quitter son bateau sous l'eau après dessalage, ou lors du passage sous des branches basses.

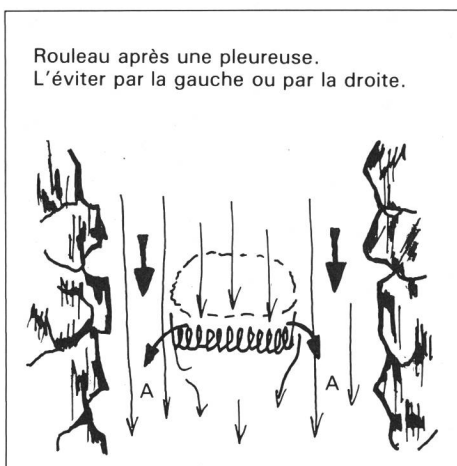


La forme des bateaux

Le problème de la forme des bateaux s'est posé après la venue, sur le marché, des bateaux de slalom modernes. Ces der-



Kayak de compétition de slalom et kayak volumineux de haute rivière.



A = sorties possibles.

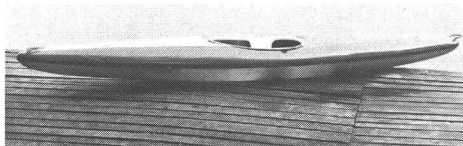
niers, très plats et peu volumineux sont destinés à naviguer au ras de l'eau afin de passer sous les piquets de slalom. Ils ne conviennent pas à une navigation difficile en haute rivière.

Les critères de construction les plus importants pour un bateau de haute rivière sont les suivants :

- rigidité de la coque
- volume
- forme longitudinale ovoïde
- coupe transversale ovale
- absence d'angles vifs.

Volume

Un bateau volumineux se maintient plus facilement en surface et, de ce fait, se manœuvre et se contrôle mieux. Un kayak, pour un navigateur d'environ 70 kg, devrait avoir un volume de 300 à 350 litres.

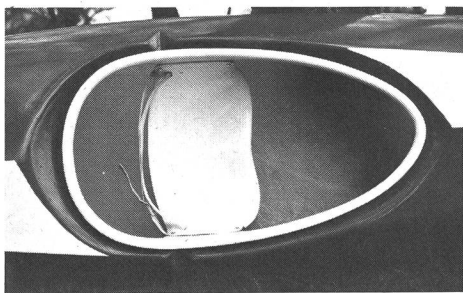


Forme

Proue et poupe doivent être arrondies et volumineuses, afin de ne pas rester coincées et de remonter à la vague. La coque doit être convexe pour permettre des manœuvres aisées tout en gardant bien la direction. Trop de bateaux de haute rivière roulent latéralement du fait de leur coque trop ronde.

Hiloire

L'hiloire ou «trou d'homme» devrait avoir une longueur de 75 à 78 cm, afin de permettre une sortie des genoux même sous une pression d'eau très forte. A l'hiloire sont généralement moulés, d'une seule pièce, les cale-genoux et le siège.

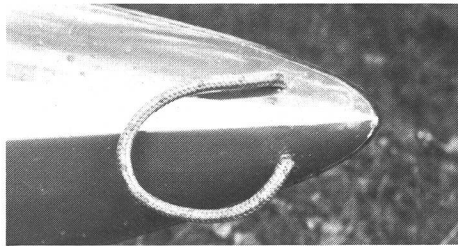


Cale-pied

Celui-ci doit être solide et bien adapté à la taille du pagayeur. C'est, en effet, par son intermédiaire et par le siège que la force propulsive est transmise au bateau. Enfin, le cale-pied devrait être suffisamment large pour éviter les blessures et même la cassure du pied en cas de choc frontal. Pour les bateaux-école, cet accessoire devrait être facilement adaptable à chacun.

Boucles de corde aux extrémités

Celles-ci doivent être solidement fixées dans la masse même des pointes avant et arrière. Elles devraient avoir un diamètre de 10 mm au minimum. Le soin apporté à cette pièce a une importance extrême lors du sauvetage du bateau. Lorsque ce dernier est plein d'eau, coincé au fond par la pression, il faut parfois une force de plusieurs centaines de kilos pour le libérer. Or, les seuls points de traction possibles sont les boucles.



Procédés de construction et matériaux

En relation avec l'usage qui sera fait d'un bateau et, par conséquent, des sollicitations auxquelles il sera soumis, divers types de construction et de matériaux sont utilisés. Il n'est pas (encore) possible de prendre position quant aux divers systèmes dits «de sécurité»: «cellule de sécurité», zone de rupture, renforts, chandelles, etc.



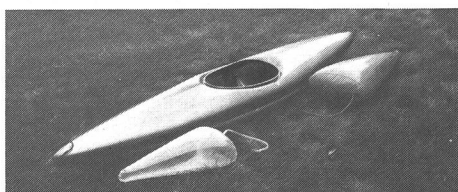
Bateau plat en tissu indéchirable, dans lequel le kayakiste est resté pris en cravate.

Accessoires

Il ne sera question, ici, que des accessoires propres au bateau et non de ceux utiles au voyage tels que pharmacie, matériel de réparation, outils, provisions, boissons, vêtements, etc.

Flotteurs

Ils devraient remplir le bateau du cale-pied jusqu'à la pointe avant et toute la partie



Bateau avec ses 2 flotteurs.

arrière. Plus les flotteurs seront importants et plus l'embarcation chavirée se maintiendra en surface. Bon nombre de chocs seront ainsi évités et le bateau pourra être ramené plus facilement au bord. Un kayak ou un canadien muni de bons flotteurs est aussi une aide précieuse pour le naufragé, qui pourra s'y agripper comme à un engin de sauvetage.

Pontage ou jupette

Cet accessoire empêche l'eau d'entrer dans le bateau. Afin de résister à l'assaut des éléments (poussée sur le pontage par les masses d'eau), il doit être solidement maintenu à l'hiloire par un élastique et permettre une rapide sortie du bateau lorsque les circonstances l'exigent.

Pagaie

Il en existe un grand choix. Le genre, la forme, la longueur et le matériau sont plutôt une affaire de goût. Par contre, on devrait l'avoir bien en main et pouvoir compter sur une solidité à toute épreuve. Il ne faut en tout cas pas, comme déjà vu, la fixer par une cordelette au poignet afin de la récupérer en cas de perte. Lors des descentes de rivières, une pagaie démontable devrait se trouver à bord d'un bateau pour chaque groupe de 3 à 5 navigateurs.

Aspects subjectifs du danger

Lors de la pratique de son sport, le canoëiste est soumis à toutes sortes de contraintes, d'ordre psychique surtout. De cette dernière dépend largement le succès (ou l'échec) d'une entreprise, même si l'équipement est bon et la condition physique parfaite.

Un «état d'esprit» positif est d'une importance décisive, car il permet de contrer tous les effets négatifs poussant à renoncer à une descente (froid, couleur de l'eau, fracas des éléments, temps gris, sentiment d'oppression, puissance des courants, etc.).

Il est indispensable de tenir compte des *indispositions psychiques* que l'on ressent, si celles-ci sont profondes. Elles agissent, en effet, directement sur les possibilités physiques. Au cas où l'envie n'y serait pas, mieux vaut renoncer à la descente prévue ou choisir un parcours plus facile. *L'ambiance euphorique de l'«exploit accompli»*, lors d'une descente couronnée de succès, peut avoir un effet de relâchement de la tension nerveuse. Il en résulte un manque de concentration qui a déjà provoqué, en fin de descente, des accidents graves, voire très graves.

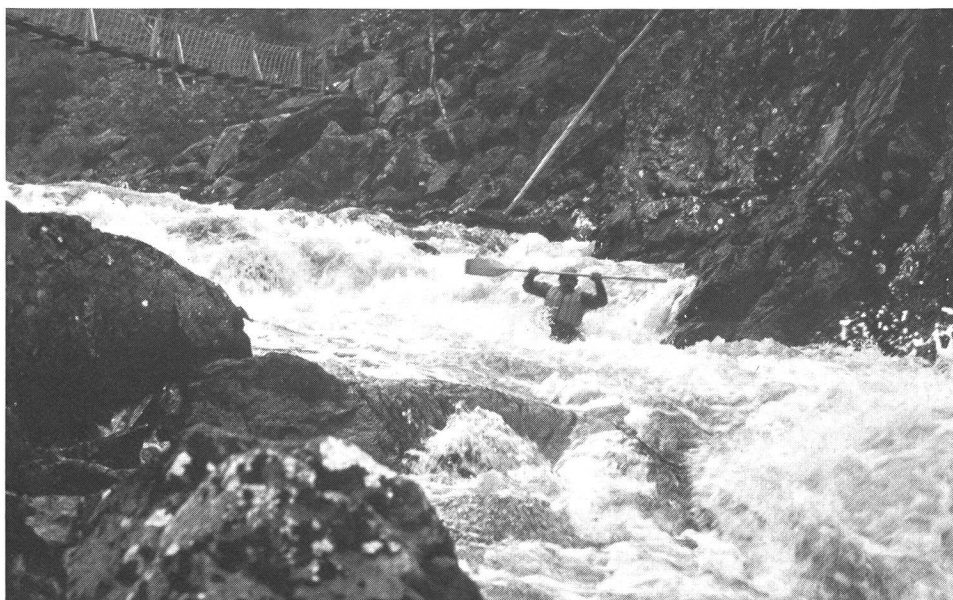
Une *fierté exagérée* et, en l'occurrence, très mal placée, est malheureusement répandue dans le monde des canoëistes. Un navigateur ne devrait jamais se sentir poussé par les quolibets de ses camarades ou par la présence de spectateurs à franchir un passage difficile et que son subconscient refuse.

Pour mériter le qualificatif d'«expérimenté», un canoéiste doit posséder, outre les connaissances techniques, un jugement sûr, jugement que l'on ne peut acquérir que par une longue pratique sur une trentaine de rivières différentes et de difficultés variables (y compris les degrés V et VI), et après avoir parcouru des milliers de kilomètres. Seul le grand nombre d'expériences acquises de cette façon permet de *prendre les décisions exactes imposées par la situation*. Ceci est particulièrement valable lorsque l'on n'est pas seul en cause, mais que l'on doit prendre des responsabilités pour d'autres.

Porter n'est pas déshonorant, mais faire preuve de maturité et de clairvoyance.

Un entraînement régulier, de même que le contrôle et l'entretien du matériel, contribuent aussi à une navigation plus sûre. L'entraînement, malheureusement, est souvent négligé dans le milieu des navigateurs de hautes rivières. Avoir acquis une excellente technique n'est pas une garantie suffisante. Elle ne peut être optimale que jointe à un physique bien entraîné.

Ce sont *les groupes de 3 à 5 personnes* qui conviennent le mieux pour accomplir une descente difficile. Le contrôle du groupe, l'aide réciproque et, éventuellement, la mise en place d'un système de sécurité, peuvent être garantis. Une descente à deux ne permet pas de trouver les bras nécessaires au dégagement rapide d'un camarade coincé. Enfin, avec un groupe



plus grand, il est difficile d'avoir la situation bien en mains, et l'organisation entière s'alourdit.

Les informations concernant la descente, le comportement du groupe, etc., doivent obligatoirement être données avant le départ. En font partie, *les signes conventionnels* de «OK», «STOP», etc., qui seront utilisés et qui devraient être enseignés déjà au stade des débutants. Ces signes conventionnels faits avec le bras, la pagaie ou donnés à l'aide d'un sifflet sont souvent les seuls moyens de communication dès que la descente en eaux tumultueuses a commencé.

Y a-t-il des canoéistes au comportement dangereux?

Pour le moment, nous ne possédons pas de données précises à ce sujet, bien que plusieurs signes semblent le confirmer. Ceux qui ont le plus souvent des accidents – ou qui ont risqué en avoir – semblent être du type «nonchalant» (mou, sans souci) et «casse-cou»; le premier du fait de sa méconnaissance de ce qui pourrait arriver, le deuxième du fait, avant tout, de son manque de technique. L'un et l'autre font montre, lors de situations difficiles, de réactions différentes: le casse-cou essaie,



par tous les moyens mais pas toujours à bon escient, de porter assistance; le nonchalant s'enfonce, en face du péril, dans une passivité fatale.

Limites de la sécurité

L'expérience montre que la «sécurité à n'importe quel prix» doit être évitée. Par exemple, il est possible de franchir un rapide difficile sans toutes les connaissances nécessaires. Comment? Tout simplement en le modifiant à l'explosif ou en posant une glissière artificielle. Le prix à payer, particulièrement en ce qui concerne la défiguration du paysage, ne serait plus supportable et ne correspondrait pas aux aspirations des canoéistes.

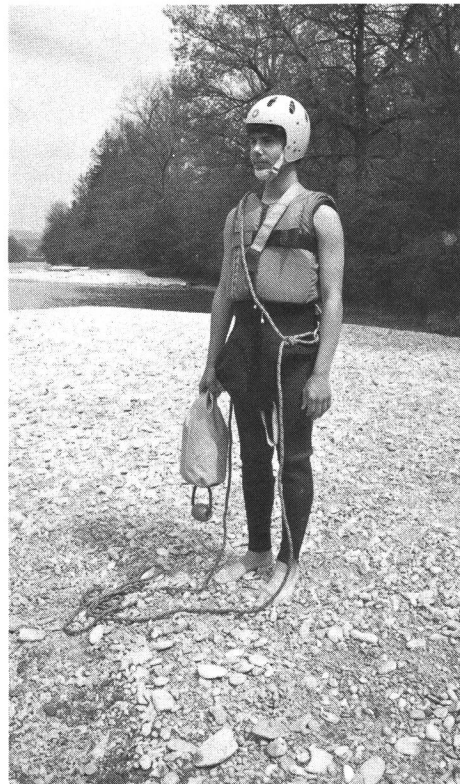
Dans le sens contraire, on rencontre des pagayeurs qui connaissent les principes de la sécurité, mais ne les appliquent pas, voire agissent en sens contraire. Bien qu'ils soient d'éminents techniciens, ces canoéistes agissent avec plus de chance que d'idée. Ce sont des présomptueux qui ne forment, heureusement, qu'une toute petite minorité. Espérons qu'il ne sera pas nécessaire, à cause d'eux, de promulguer des lois et des interdictions.

Le sauvetage

Afin de ne pas mettre d'autres vies en danger, le canoéiste doit savoir se sortir d'affaire tout seul. Comme tout sportif nautique, il devrait être un bon nageur ou, au moins, se sentir à l'aise dans l'eau. Dans le cadre des premiers secours à apporter à ses camarades, il devrait aussi savoir pratiquer avec sûreté la respiration artificielle.

Lorsqu'une action de sauvetage doit être entreprise, il faut savoir différencier entre un naufragé ayant encore toute sa conscience, donc à même d'agir, et celui nécessitant la venue d'un sauveteur pour une aide directe.

Les actions de sauvetage doivent être exercées et vécues. Elles ne doivent pas rester du domaine théorique.



Sac de sauvetage prêt à être lancé.



Exercice de sauvetage avec harnais.

Le sac de sauvetage

Ce n'est que récemment que la grande utilité de cet accessoire de sauvetage à été reconnue. Grâce aux cours sur la sécurité, il connaît une diffusion toujours plus grande. Il est utilisé partout avec succès. D'une longueur d'environ 35 cm, on trouve, à l'intérieur, la corde flottante. L'une des extrémités de cette dernière est solidaire du fond du sac tandis que l'autre sort par l'ouverture. Sa longueur est d'environ 25 mètres et son diamètre de 10 mm. Ce sac se trouve à bord du bateau de chacun des responsables du groupe. *Passages et tronçons difficiles sont assurés depuis le bord.* Les sauveteurs lancent le sac au naufragé tout en gardant l'extrémité libre de la corde en mains. Celle-ci se déroule et est saisie par la victime. Il n'y a plus qu'à tirer doucement la corde vers le bord.

Le harnais de sécurité

Le harnais est utilisé conjointement avec la corde du sac de sauvetage. Il permet à des sauveteurs d'atteindre une victime inconsciente ou dans l'incapacité d'agir. Les sauveteurs doivent être deux au moins, l'un se rendant auprès de la victime alors que l'autre assure le premier de la rive et donne le mou nécessaire. Retirer deux personnes de l'eau, lorsque le courant est fort, demande parfois la contribution de plusieurs volontaires. Afin d'être prêt dans un minimum de temps, le harnais de sauvetage est porté en permanence lors des passages difficiles.

L'analyse des accidents mortels en Suisse montre que, dans presque tous les cas, aucun matériel de sauvetage n'était à disposition. Il faut insister avec énergie pour que chacun s'initie au maniement du sac de sauvetage et l'utilise.

Victime et sauveteurs doivent avoir une connaissance précise du déroulement de l'action de secours.

Conclusion

Pratiquer le canoë-kayak est un sport qui convient à tous les âges et à tous les tempéraments. Les uns apprécient une promenade le long des rives tranquilles d'un lac, les autres aiment à se hasarder dans l'écume d'un torrent. Respectons ces goûts qui conduisent, en fin de compte, à une réalisation de soi en accord avec la nature.

Dans un cas comme dans l'autre, il faut se rappeler que:

- l'équipement doit être adapté aux circonstances et à la difficulté du cours d'eau
- Les possibilités et le plaisir au sein du groupe dépendent pour beaucoup du sentiment de sécurité qui y règne.

Le présent article, il faut en être conscient, ne donne qu'un aspect sommaire des éléments propres à la sécurité en canoë-kayak. ■