

NOTIONS DE SÉCURITÉ POUR **LES GUIDES D'EXCURSION** EN VÉHICULE HORS ROUTE

Cahier du participant



Cahier du participant

**Notions de sécurité
pour les guides d'excursion
en véhicule hors route**

Troisième édition, 2021

(Version 30 août 2021)

Sécurité pour les guides de VHR

Notions de sécurité pour les guides d'excursion en véhicule hors route

Troisième édition : 2021

ISBN 978-2-922437-29-4

Le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme (CQRHT) est le comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie touristique au Québec, soutenu financièrement par Emploi-Québec, et membre du réseau des associations provinciales de formation en tourisme au Canada. Le CQRHT est un organisme formateur agréé par le ministre du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale.

Information : tél. : 450-651-1099; info@cqrht.qc.ca; www.cqrht.qc.ca.

Conception de la version originale : Les promoteurs remercient Jean-Charles Fortin et l'équipe d'Aventure Écotourisme Québec, assistés de Carolle Larose.

Réalisation de l'édition 2021 : Les promoteurs remercient Danielle Ouellet et l'équipe d'Aventure Écotourisme Québec. Ils tiennent à souligner la contribution financière du ministère du Tourisme et le soutien du ministère des Transports. Enfin, un merci spécial est adressé aux associations, fédérations et entreprises du secteur pour leurs précieux conseils aux différentes étapes de validation. Vous trouverez à la fin du document une liste des membres du comité aviseur pour cette édition.

Conception graphique de la page couverture : Alphatek

Note : Lorsqu'employé, le générique masculin l'est dans le seul but d'alléger le texte.

© Conseil québécois des ressources humaines en tourisme (CQRHT), 2021

Tous droits réservés. Aucune partie du présent ouvrage ne peut être reproduite ou transmise par quelque moyen ou sous quelque forme que ce soit, ni enregistrée dans une banque de données ou un serveur, sans l'autorisation écrite obtenue au préalable du CQRHT.

Récompense de 1 000 \$. Le CQRHT versera jusqu'à 1 000 \$ pour des renseignements menant à la condamnation d'une personne ou d'un organisme qui reproduit ce document contrairement aux modalités en vertu desquelles il a été fourni.

Tables des matières

HORAIRE DE LA FORMATION.....	4
OBJECTIFS DE LA FORMATION.....	7
MODULE 1	9
LES OBJECTIFS DU MODULE.....	10
1.1 LE RÔLE DU GUIDE	11
1.2 LE CONCEPT DE GESTION DES RISQUES.....	16
1.3 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET JURIDIQUE INFLUENÇANT LA GESTION DES RISQUES	20
MODULE 2	37
LES OBJECTIFS DU MODULE.....	38
2.1 LE LEADERSHIP	39
2.2 LES DÉPARTS	53
2.3 EN SENTIER	58
MODULE 3	59
LES OBJECTIFS DU MODULE.....	60
3.1 LE PLAN DE GESTION DES RISQUES	61
3.2 LE PLAN D'URGENCE	67
MODULE 4	93
LES OBJECTIFS DU MODULE.....	94
4.1 C'EST UN DÉPART!.....	95
4.2 LE LEADERSHIP MIS À L'ÉPREUVE.....	98
4.3 LA GESTION SÉQUENTIELLE D'UNE SCÈNE DE CRISE	99
MODULE 5	107
LES OBJECTIFS DU MODULE.....	108
5.1 LES SUIVIS	109
5.2 L'ANALYSE DE L'INCIDENT	114
MODULE 6	117
LES OBJECTIFS DU MODULE.....	118
EXERCICE: OÙ EN SUIS-JE MAINTENANT AU NIVEAU DE LA SÉCURITÉ?	119
MON PLAN D'ACTION INDIVIDUEL.....	122
ANNEXES	123
BIBLIOGRAPHIE	163
RÉFÉRENCES INTERNET	163
REMERCIEMENTS	164

Horaire de la formation

Jour 1

8 h 30 Présentations et introduction à la formation

Module 1 : Introduction : La sécurité au cœur du métier de guide de VHR

1.1 Le rôle du guide

1.2 Le concept de gestion des risques

1.3 Le contexte réglementaire et juridique

Bilan - module 1

10 h 55 Pause

11 h 10 **Module 2 : L'encadrement préventif : « Vaut mieux prévenir que guérir »**

2.1 Le leadership

- Les techniques de communication
- Reconnaître un chef - leadership 101
- Exercice - Les qualités d'un bon leader

12 h 00 Dîner

13 h 00 **Module 2 (suite)**

2.1 Le leadership

- Les pouvoirs au service du leadership
- Le leadership situationnel

2.2 Les départs

- La documentation et l'information à détenir avant le départ
- Les informations à transmettre aux participants
- L'évaluation des habiletés des participants
- L'ordre des participants dans le convoi

2.3 En sentier

- Les arrêts

Bilan - module 2

15 h 30 Pause

15 h 45 **Module 3 : La planification des sorties : Profiter du calme avant la tempête**

3.1 Le plan de gestion des risques

- Les étapes de prévention
- La gestion des risques en sentier

16 h 45 Souper

Sécurité pour les guides de VHR

- 18 h 30 Module 3 (suite)**
3.2 Le plan d'urgence
- Les rôles et les responsabilités
 - Le matériel d'urgence
 - Les communications

19 h 55 Pause

- 20 h 10 Module 3 (suite)**
- L'utilisation de cartes multiples
 - Le plan de territoire
 - Les plans d'eau et la glace

21 h 15 Fin de la première journée

Jour 2

- 8 h 30 Module 3 (suite)**
- L'activation des mesures d'urgence
 - Recherches et sauvetage d'une personne perdue
 - Comment désenliser un VHR?
- 9 h 30 Module 4 : Les situations de crise : « Là où ça fait mal »**
4.1 C'est un départ!
- 10 h 45 Pause**
- 11 h 00 Module 4 (suite)**
4.2 Le leadership mis à l'épreuve
4.3 La gestion séquentielle d'une scène de crise
- 12 h Diner**
- 13 h 00 Module 4 (suite)**
4.3 La gestion séquentielle d'une scène de crise (suite)
Bilan - module 4
- 14 h 30 Pause**
- 14 h 45 Module 5 : La rétroaction : « J'aurais donc dû »**
5.1 Les suivis
5.2 L'analyse de l'incident
Bilan - module 5

Sécurité pour les guides de VHR

- 15 h 45** **Module 6 : Plan d'action individuel**
Où en suis-je maintenant en matière de sécurité?
Mon plan d'action individuel
- 16 h 10** **Conclusion et évaluation**
- 16 h 30** **Fin de la formation**

Objectifs de la formation

Aux termes de cette formation, vous aurez amélioré vos capacités à :

- Cibler les risques associés aux randonnées guidées en VHR;
- Vous outiller pour assurer une gestion sécuritaire de ces risques lorsque vous agissez comme guide de VHR;
- Formuler un plan d'action permettant d'initier ou de poursuivre une démarche d'amélioration continue pour l'encadrement sécuritaire de groupes de VHR.

Module 1

**L'introduction :
« La sécurité au cœur du métier de guide de VHR »**

Les objectifs du module



À la fin de ce module, vous serez en mesure de :

- Saisir les tenants et aboutissants de votre rôle de guide;
- Déterminer votre niveau de connaissances, à l'égard des notions de sécurité dans l'encadrement de clients en VHR;
- Reconnaître les notions de gestion des risques associées à l'encadrement de clients en VHR;
- Cerner les responsabilités du guide de VHR en matière de sécurité, en regard des lois, des règlements et des normes en vigueur.

1.1 Le rôle du guide

Le guide en véhicule hors route intervient, contre rémunération, auprès de clients, d'agences de voyages, d'entreprises en tourisme d'aventure et de divers autres acteurs de cette industrie afin de planifier des sorties en véhicule hors route en milieu naturel, de coordonner et d'animer des activités, de transmettre des techniques relatives à la pratique d'activités et à la sécurité, d'encadrer des groupes, d'interpréter le milieu naturel et d'intervenir en situation d'urgence.

Le guide en véhicule hors route peut avoir sa propre entreprise et guider des clientèles, ou être employé d'une entreprise.

Dans tous les cas, il est le représentant officiel de l'entreprise auprès des clients qui le voient comme un modèle. À ce titre, plusieurs responsabilités lui incombent.

1. Agir de façon PROFESSIONNELLE :

a) Soigner sa santé et son apparence :

- Être en bonne forme physique : démontrer de l'endurance et une bonne condition physique générale, être en mesure d'accomplir ses tâches par temps froid ou sur de longues périodes;
- S'abstenir de conduire un VHR si ses facultés sont affaiblies par l'alcool ou la drogue;
- Porter des vêtements propres;
- Avoir une bonne hygiène.

b) Adopter un comportement :

- **Respectueux des règles de sécurité** : respecter soi-même et faire respecter les lois, les règlements, les normes et les politiques de l'entreprise; prendre soin du matériel et de l'équipement;
- **Conscient de ses limites personnelles** : conduire un VHR selon ses capacités, demander de l'aide, au besoin;
- **Loyal** : parler positivement de l'entreprise, de la région, du VHR comme activité récréative;
- **Discret** : ne pas parler des affaires de l'entreprise, des collègues ou des clients; faire un usage prudent des médias sociaux;
- **Responsable** : assumer la responsabilité de ses actes;
- **Flexible** : accepter les changements, s'adapter facilement, faire preuve de souplesse;
- **Honnête** : faire rapport de tous les incidents, rapporter les articles trouvés sur les sentiers, répondre aux questions des clients;
- **Diplomate** : expliquer les situations sans offenser personne;
- **Organisé** : anticiper, planifier, être équipé pour faire face à différentes situations, gérer son temps efficacement;
- **Ponctuel** : être sur place pour l'arrivée des clients, ne pas faire attendre les collègues;

Sécurité pour les guides de VHR

- **Positif** : faire ressortir les bons côtés d'une situation;
- **Fiable** : respecter ses engagements, respecter les horaires convenus;
- **Accueillant** : reconnaître et respecter les valeurs d'autres cultures, d'autres groupes d'âge; rester toujours courtois.

2. Agir de façon RESPONSABLE EN MILIEU NATUREL afin de créer le moins d'impact possible ou de dommage à l'environnement :

- a) Planifier à l'avance et préparer les randonnées :
 - Connaître les règles et la fragilité du milieu où on circule (ex. : toundra arctique alpine, zones de reboisement, plantations, etc.) (Annexe 1);
 - Choisir les trajets et les dates des randonnées en fonction d'éviter les périodes d'utilisation intense des sites;
 - Prévoir les arrêts pour les repas ou les couchers à l'extérieur des milieux fragiles et des zones de préservation reconnues;
 - En hiver, s'assurer d'un couvert de neige suffisant pour ne pas endommager le sol et/ou la végétation;
 - Éviter en toute circonstances les traverses à gué des cours d'eau (ex : zones de frayères, drainage, etc.).
- b) Gérer les déchets de façon adéquate :
 - Rapporter tous les déchets;
 - Ne pas brûler ni enterrer les restes de nourriture.
- c) Laisser sur place ce que l'on découvre :
 - Limiter le prélèvement d'organismes vivants ou de matériel inerte, organique ou non, pour des fins d'interprétation et remettre les spécimens prélevés à l'endroit d'où ils proviennent;
 - Ne pas construire de structure ou de tranchée.
 - Restreindre l'utilisation des feux et leur impact :
 - Utiliser le moins possible de feux pour la cuisson;
 - Utiliser les ronds de feux existants;
 - Garder les feux petits et utiliser les bois morts disponibles.
- d) Respecter la vie sauvage :
 - Observer les animaux à distance pour éviter de modifier ou de déranger leur comportement;
 - Éviter d'occasionner leur dispersion;
 - Ne pas nourrir les animaux, ni les toucher, ni tenter de le faire;
 - Éviter de les approcher, particulièrement lors des périodes plus sensibles comme la période d'accouplement, la nidification, l'éclosion ou les naissances.
- e) Respecter les résidents, les communautés locales et les autres utilisateurs :
 - Éviter les cris et les bruits inutiles ;
 - Être courtois, céder le passage aux autres utilisateurs;
 - Se ranger du côté aval des sentiers lors de goulots dans les sentiers.

3. Agir de façon SÉCURITAIRE, placer la sécurité au cœur de toutes ses décisions :
- a) Respecter les ratios d'encadrement de l'industrie en fonction du niveau de difficulté des randonnées (Annexe 2);
 - b) Appliquer les règles d'encadrement sécuritaires avant et pendant la randonnée;
 - c) Adopter une approche préventive, éviter de prendre des risques inutiles;
 - d) Refuser de se laisser imposer des pratiques qui ne sont pas sécuritaires (La fonction prime le grade);
 - e) Maintenir à jour ses connaissances des lois, règlements et normes applicables à la pratique du VHR et à l'exercice du métier de guide.

Sécurité pour les guides de VHR

Exercice : Où en suis-je en matière de sécurité ?

Questionnaire d'autoévaluation

#	Énoncé	Oui	Non	Peut-être ou pas toujours
1.	Je possède ou j'ai accès aux moyens de communication qui me permettent d'entrer rapidement en contact avec les services médicaux d'urgence (SMU), peu importe où je me trouve.	☐	☐	☐
2.	Je sais où se trouvent les planches dorsales et les traîneaux ou remorques d'évacuation sur le territoire où je travaille comme guide.	☐	☐	☐
3.	J'appelle systématiquement la Sûreté du Québec, s'il survient un accident avec blessé dans mon groupe.	☐	☐	☐
4.	J'ai suivi une formation en premiers soins, spécifique aux régions isolées, éloignées ou sauvages.	☐	☐	☐
5.	Je connais le contenu exact de la trousse de premiers soins utilisée lorsque j'effectue mon travail de guide.	☐	☐	☐
6.	Je connais les différentes étapes de la gestion des risques et je peux les nommer.	☐	☐	☐
7.	Je sais exactement quoi faire (actions et séquence des actions) si un de mes clients s'égare et que je n'arrive plus à le retrouver.	☐	☐	☐
8.	Je connais les procédures d'évacuation à mettre en œuvre en cas d'urgence, peu importe où je me trouve.	☐	☐	☐
9.	Je connais les ressources à contacter dans le cas où je dois traiter un client blessé ou malade que je ne suis pas en mesure de soigner adéquatement, en raison d'un manque de connaissance ou de moyens.	☐	☐	☐
10.	J'ai une parfaite maîtrise du groupe que j'accompagne, et ce, en toute situation.	☐	☐	☐
11.	J'effectue un parcours d'initiation avec mes clients avant de partir en randonnée.	☐	☐	☐
12.	Je connais et j'applique une méthode d'analyse systématique pour chaque difficulté technique d'un parcours avant de m'y engager avec mon groupe.	☐	☐	☐
13.	Je partage mes idées et mes techniques de guide avec mes collègues.	☐	☐	☐
14.	Lorsque survient un accident, je m'assure de concentrer mon énergie sur la scène plutôt qu'uniquement sur la victime.	☐	☐	☐
15.	J'ai une idée très claire de ce que doit comporter un plan d'urgence.	☐	☐	☐

Sécurité pour les guides de VHR

#	Énoncé	Oui	Non	Peut-être ou pas toujours
16.	Je connais les suivis à effectuer avec mon employeur lors d'un accident avec blessé.	☐	☐	☐
17.	Je connais les éléments sur lesquels me baser pour déterminer le rang de chacun des participants dans le convoi.	☐	☐	☐
18.	Je sais comment garder le contrôle sur n'importe quel groupe, peu importe la situation.	☐	☐	☐
19.	Je connais des solutions de rechange de communication d'urgence dans le cas où je n'aurais pas accès à un téléphone terrestre, portable ou satellite.	☐	☐	☐
20.	Je connais les différences entre un plan de gestion des risques et un plan d'urgence.	☐	☐	☐
21.	Je documente systématiquement tous les accidents qui surviennent lorsque je suis guide.	☐	☐	☐
22.	Je possède et j'utilise une trousse de réparation complète lorsque je suis guide.	☐	☐	☐
23.	Je suis en mesure de prédire le potentiel d'un accident lorsque je suis guide.	☐	☐	☐
24.	Je sais clairement comment déterminer les informations à transmettre aux participants avant de partir et quelles informations transmettre en cours de route.	☐	☐	☐
25.	Je connais les mesures de sécurité à observer lorsque j'effectue une pause sur les sentiers.	☐	☐	☐
26.	Je signale à l'entreprise tout problème rencontré lors de ma sortie.	☐	☐	☐
27.	Je connais les différentes vitesses maximales permises en VHR.	☐	☐	☐
28.	Je connais l'équipement de sécurité obligatoire que doit comporter un VHR.	☐	☐	☐
29.	Je connais les pratiques sécuritaires de traverse de chemin public.	☐	☐	☐
30.	Je connais la liste précise des documents que je dois avoir en main et les informations dont je dois disposer, avant de partir avec un groupe.	☐	☐	☐

1.2 Le concept de gestion des risques



Par définition, le tourisme d'aventure implique des risques : pas de risque, pas d'aventure!

L'objectif de la gestion des risques n'est donc pas d'éliminer totalement les risques. Il s'agit plutôt de contrôler et de gérer les risques afin de les maintenir à un niveau acceptable et souhaitable.

Trop d'accidents déplorables entraînent des blessures graves aux utilisateurs de véhicules hors route¹; l'objectif prioritaire de la gestion des risques en sentier est de les prévenir dans une perspective sécuritaire.

Comment faire?

Que ce soit avant, pendant ou après l'activité, le procédé demeure le même :

- Identifier les dangers que l'on retrouve dans la pratique de l'activité.
- Déterminer la probabilité de l'accident et la gravité des conséquences qui peuvent s'ensuivre.
- Réduire / transférer / éliminer les risques.

1. Pour des statistiques récentes, voir Institut national de santé publique : <https://www.inspq.qc.ca/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/prevention-des-traumatismes-non-intentionnels/dossiers/pratique-recreative-de-vehicules-hors-route>

Sécurité pour les guides de VHR

Voici un exemple d'une matrice de gestion des risques.

Les lettres A, B et C et les couleurs utilisées doivent correspondre au niveau de priorité à y accorder et/ou au type d'intervention qu'on prévoit.

Matrice d'évaluation des risques				
Conséquences	Catastrophiques (Risque élevé)	B	A	A
	Critiques (Risque moyen)	C	B	A
	Marginales (Risque faible)	C	C	B
		Improbable (Faible)	Occasionnelle (Moyenne)	Probable (Élevée)
		Probabilité		
Traduction libre du graphique tiré de www.mpiweb.org				

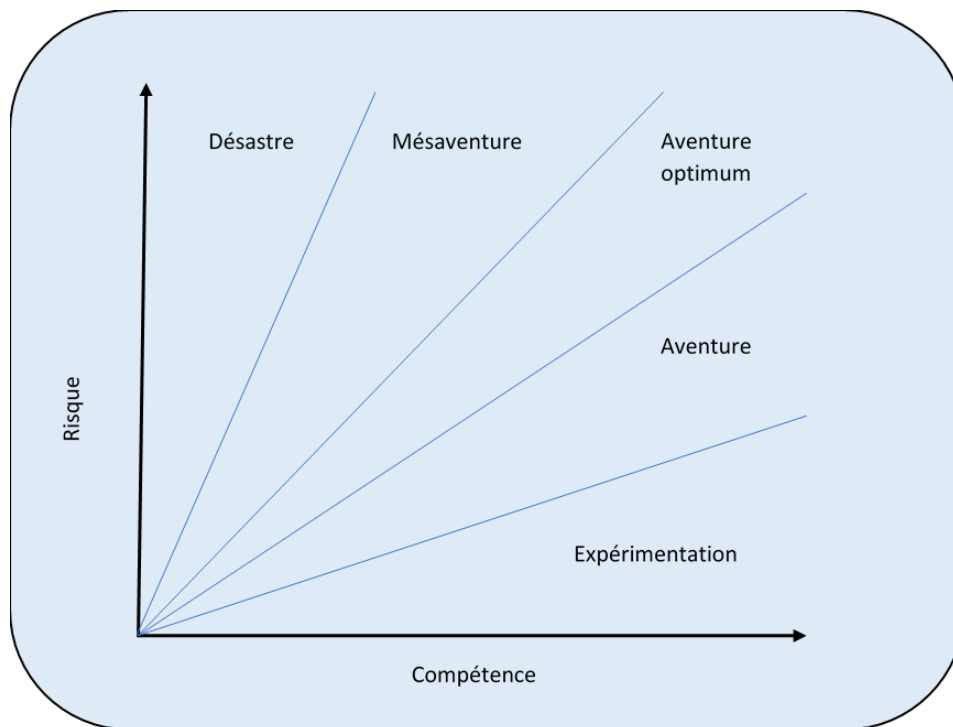
Sécurité pour les guides de VHR

Le risque perçu versus la compétence²

Le travail de gestion des risques pour une organisation et pour les guides représente un réel défi. Un des aspects importants à considérer dans ce travail est la perception que les gens de l'organisation ont du risque. En effet, cette perception peut à elle seule biaiser l'exercice.

Les facteurs de risque peuvent être de nature biologique, environnementale, sociale ou humaine. Pour être évalués de la façon la plus objective possible, les facteurs de risque doivent être identifiés et mesurés par un groupe de personnes très hétérogène, ce qui contribue à éliminer la déformation induite par la perception. Les gestionnaires, les guides, les participants peuvent tous être impliqués dans un travail de planification et de gestion du risque.

Graphique représentant le paradigme de l'expérience d'aventure

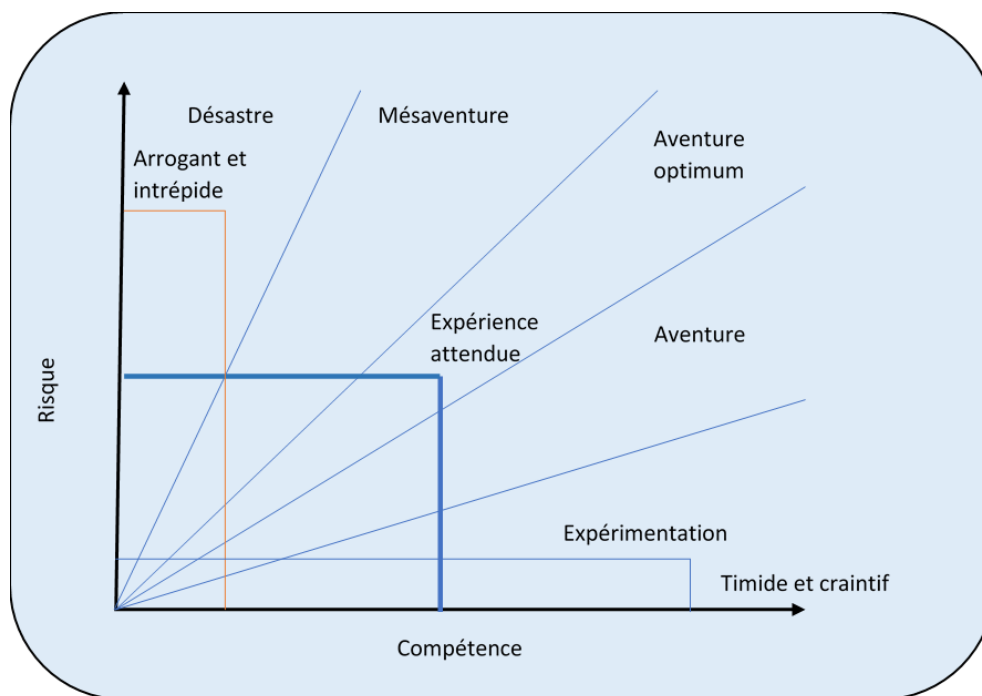


Sur le terrain lors de l'activité, la gestion du risque sera aussi influencée par la perception du risque et la compétence des participants et des guides faisant partie de l'activité. Ces deux éléments viendront modifier l'état de danger dans une situation donnée et ainsi changer la nature de la sortie.

2. Référence : Adapté de Priest et A. Gass. *Effective Leadership in adventure programming*. Ed. Human Kinetics, University of New Hampshire, 2nd ed. 2005, 319 p., par Emmanuel Laferrière, guide et formateur

Sécurité pour les guides de VHR

Graphique illustrant certains profils personnels dans l'expérience d'aventure



Dans une sortie en activité d'aventure, le résultat attendu par les participants se situe toujours dans la sphère de **l'aventure optimum**. Cependant, selon leur compétence et leur perception du risque, les participants ne se situeront pas toujours dans cette zone. En effet, dans le graphique ci-haut, il est possible d'observer une situation où un participant surestime le risque et sous-estime sa compétence. Dans ce cas, la personne timide et craintive reste dans l'expérimentation. Elle devient très compétente pour le niveau d'activité et le risque reste en-dessous de ce qu'il devrait être pour une aventure optimum. Le contraire de cette situation, comme l'indique le graphique ci-haut, présente une situation désastreuse et hors de contrôle. En effet, quand le participant sous-estime le risque et surestime sa compétence, il se retrouvera dans une zone de danger très élevée.

Ce concept est très important pour un guide de VHR qui doit gérer le risque. Le guide doit comprendre la perception de chacun des participants sur les deux aspects présentés dans le graphique parce que leur perception déterminera la zone dans laquelle ils se situeront dans la pratique de l'activité.

1.3 Le contexte réglementaire et juridique influençant la gestion des risques



Il existe plusieurs lois, règlements, normes et standards régissant la pratique du VHR au Québec :

- La loi sur les véhicules hors route
- Les règlements sur les véhicules hors route
- Les règlements sur la motoneige
- Les règlements sur les véhicules tout-terrain
- Le Code de la sécurité routière
- Le Code civil du Québec (Responsabilité civile)
- Le Code criminel / Projet de loi C-21 (Responsabilité criminelle)
- La pratique des pairs

La loi et les règlements sur les véhicules hors route au Québec

Le tableau synthèse des pages suivantes propose un résumé, par sujet, des principaux éléments de la loi et des règlements spécifiques à la pratique des véhicules hors route (VHR) au Québec.

La seconde colonne précise la loi ou le règlement desquels sont issues les obligations décrites.

Les acronymes suivants ont été utilisés pour alléger le format de ce tableau :

Loi ou règlement	Acronyme
Loi sur les véhicules hors route LRQ, chapitre V-1.3 (Projet de loi n° 71; 2020, chapitre 26)	LVHR
Règlement sur les véhicules hors route RLRQ, chapitre V-1.2, r. 5	RVHR
Règlement sur la motoneige RLRQ, chapitre V-1.3, r. 1	RM
Règlement sur les véhicules tout-terrain RLRQ, chapitre V-1.3, r. 6	RVTT
Code de la sécurité routière LRQ, chapitre C-24.2	CSR

Note : les trois règlements précités feront l'objet d'une révision complète en 2021-2022 en vue de l'édiction d'un règlement d'application de la Loi sur les véhicules hors route.

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
Âge minimal du conducteur et autres conditions d'utilisation	Art. 16 à 18, 21, 112 et 113 LVHR	Pour conduire un véhicule hors route ou un véhicule d'entretien sur un sentier, sur une route, sur une terre publique ou sur une terre privée appartenant à une municipalité : • Âge minimal requis : 16 ans • Obligation de détenir un permis de conduire valide approprié à la classe du véhicule utilisé (<i>entrée en vigueur le 10 septembre 2021</i>) Condition supplémentaire pour les 16 et 17 ans : • Être titulaire d'un certificat de formation attestant de sa réussite à l'examen ou à la formation prévus par règlement du ministre. Conducteur provenant de l'extérieur du Québec • Âge minimal requis : 16 ans • Obligation de détenir un permis ou une autorisation, délivré à l'extérieur du Québec, accepté ou reconnu d'une valeur équivalente en vertu des articles 85 et suivants du Code de la sécurité routière. • L'exigence du certificat de formation ne s'applique pas. Amendes prévues 1) 450 \$ à 900 \$ pour une personne physique, 2 500 \$ à 25 000 \$ dans les autres cas : Pour le conducteur mineur : ▪ Qui n'a pas l'âge requis ▪ Qui n'a pas le certificat de formation exigé ▪ Qui ne respecte pas les conditions et exigences de supervision sur une terre privée Pour la personne qui a l'autorité sur un mineur et le contrôle du VHR ou véhicule d'entretien, qui permet ou tolère qu'il conduise un tel véhicule : ▪ Sans avoir l'âge requis

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
		▪ Sans détenir le certificat de formation exigé ▪ En contravention des conditions et exigences de supervision sur une terre privée Pour le propriétaire ou le gardien d'un VHR ou d'un véhicule d'entretien utilisé par un mineur, qui permet ou tolère qu'il le conduise : ▪ Sans avoir l'âge requis ▪ Sans détenir le certificat de formation exigé ▪ En contravention des conditions et exigences de supervision sur une terre privée 2) 350 \$ à 700 \$ pour une personne physique, 2 000 \$ à 20 000 \$ dans les autres cas : Pour le conducteur qui n'a pas le permis de conduire exigé Pour la personne en autorité d'un mineur et qui a le contrôle d'un VHR ou un véhicule d'entretien, qui permet ou tolère qu'il conduise un tel véhicule sans détenir le permis de conduire exigé
Équipement obligatoire	Art. 52 LVHR	Tout conducteur et tout passager doit s'assurer de porter des vêtements, des chaussures et des équipements protecteurs suffisants (ex. casque); Tout conducteur doit être chaussé de manière à pouvoir facilement contrôler les pédales dont est pourvu le véhicule et pour éviter les risques de blessures; Tout conducteur et tout passager d'un VHR, d'un traîneau ou d'une remorque doivent porter un casque pourvu d'une visière conforme aux normes réglementaires prévues par le gouvernement; en l'absence d'une visière, ils sont alors tenus au port d'un casque avec des lunettes de sécurité.
Alcool et drogue	Art.32 à 34 LVHR, Code de la sécurité routière	Doit s'abstenir de conduire un véhicule la personne dont l'état physique ou mental affecte son aptitude à le conduire en toute sécurité, notamment si ses facultés sont affaiblies par l'alcool ou par la drogue. Aucun conducteur ni passager d'un véhicule, d'un traîneau ou d'une remorque tirée par un véhicule ne peut y consommer de boissons alcoolisées; il ne peut non plus y consommer du cannabis ou toute autre drogue, sous réserve des exceptions prévues par règlement du gouvernement.

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
	Art. 253 à 261 du Code criminel	La limite légale de 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang s'applique, de même que les sanctions prévues.
Documents requis lors de l'utilisation d'un VHR	Art. 27 LVHR	• Certificat d'immatriculation du véhicule exigé en vertu du Code de la sécurité routière; • Permis de conduire; • S'il est âgé de 16 ou 17 ans, le certificat de formation; • Attention : il y a une exemption pour les personnes de l'extérieur du Québec • Attestation d'assurance responsabilité civile; • Document attestant son âge; • Lorsque cette exigence trouve application sur un sentier, une attestation du paiement du droit d'accès pour y circuler; • En cas de prêt ou de location pour une période inférieure à un an consenti par une personne dans le cadre de son commerce : copie du contrat de location.
Règles de circulation	Art. 28 à 31, 36, 37, 39, 40, 43, 44, 45, 51. 88 LVHR	Le conducteur doit : • Rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence; • Ne pas gêner ni mettre en danger les autres usagers des sentiers ou des autres lieux qu'il fréquente; • Respecter la signalisation et la vitesse maximale permise; • Réduire la vitesse de son véhicule pour l'adapter aux circonstances; • À l'approche d'une intersection ou d'un passage, laisser la priorité à ceux qui se trouvent déjà sur le passage ou qui s'y engagent; • Lorsqu'il s'apprête à apporter un changement important dans la vitesse ou la direction de son véhicule, préalablement s'assurer qu'il peut le faire sans danger et, autant que possible, en avertir les autres usagers; Sur une route, respecter le Code de la sécurité routière et les autres lois applicables;

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
	Code de la sécurité routière	- Maintenir le VHR à une distance suffisante avec tous les usagers des lieux et à une distance prudente et raisonnable de tout véhicule qui le précède; - Veiller à n'être gêné dans sa conduite ni par le chargement du véhicule ni d'aucune autre manière; - Éviter que le véhicule et, le cas échéant, que le traîneau ou la remorque qu'il tire soient surchargés; - Obéir aux ordres d'un agent de la paix ou de surveillance de sentier; - Avant de traverser un chemin public, un chemin privé ou une voie ferrée, immobiliser son véhicule et ne repartir qu'après s'être assuré qu'il n'y aura pas de risque de collision; - Vérifier, avant de pouvoir faire marche arrière, que cela peut s'effectuer sans risque de collision; - Le passager d'un VHR muni d'une selle doit monter derrière le conducteur et demeurer assis en faisant face vers l'avant, les pieds reposant sur les appuie-pieds, tant que le véhicule est en mouvement; - Lors de l'utilisation d'une motoneige, lorsqu'il la laisse en stationnement, enlever la clé du contact ou prendre les précautions nécessaires pour empêcher qu'elle ne soit utilisée par un enfant ou une autre personne qui n'est pas autorisée. Ne peuvent être transportés sur un VHR plus de passagers que la capacité indiquée par le fabricant ou, lorsque des ceintures de sécurité y sont installées, plus passagers que n'en permet le nombre de ceintures installées. Nul ne peut, alors qu'un véhicule est en mouvement, s'agripper, se tenir ou prendre place sur une partie du véhicule qui n'est pas une place pour un passager, ni ne peut être tiré ou poussé par le véhicule. Lorsque le transport d'un passager est permis, ce dernier doit être assis derrière le conducteur, en faisant face vers l'avant, garder ses pieds sur les appuis-pieds et ne pas se tenir debout. Sont interdits dans l'utilisation d'un véhicule toute vitesse et tout acte susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou d'endommager la propriété.

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
		Il est interdit : - De détériorer, d'obstruer un sentier ou d'y entraver la circulation; - De pourchasser, de harasser, de mutiler ou de tuer un animal; - De jeter ou d'abandonner tout objet ou déchet; - Sauf en cas d'accident ou d'urgence, de circuler sur tout sentier ou sur toute voie dont la largeur, la vocation ou les caractéristiques ne se prêtent manifestement pas à sa circulation, par exemple les sentiers réservés à la randonnée pédestre ou les pistes qui ont été spécifiquement aménagées pour le vélo de montagne ou le ski de randonnée. Certaines règles quant aux équipements sur le VHR : - Le phare blanc avant et le feu de position rouge arrière doivent être maintenus allumés en tout temps lorsque le véhicule est en marche. - Les rétroviseurs, phares, feux de freinage ou de position du VHR ainsi que les feux du traîneau ou de la remorque doivent être libres de tout objet ou de toute matière pouvant les rendre inefficaces. - La plaque d'immatriculation doit être solidement fixée et libre de tout objet ou de toute matière pouvant en empêcher la lecture. - L'équipement visé par la loi et ses règlements doit être tenu en bon état de fonctionnement.
Endroits où il est permis de circuler	Art. 68 à 75 LVHR Code de la sécurité routière	Sentier de clubs d'utilisateurs : permis avec un droit d'accès. Le segment de sentier établi sur une étendue d'eau gelée ne doit être utilisé que durant la période déterminée chaque année par l'exploitant du sentier. Terre publique : permis sous réserve des conditions, restrictions et interdictions imposées par les lois suivantes : - Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (c. C-61.1), - Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (c. E-12.01), - Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (c. A-18.1), - Loi sur les mines (c. M-13.1), - Loi sur les parcs (c. P-9),

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
		- Loi sur la qualité de l'environnement (c. Q-2), - Loi sur le régime des eaux (c. R-13), - Loi sur la conservation du patrimoine naturel (c. C-61.01), - Loi sur les terres agricoles du domaine de l'État (c. T-7.1), - Loi sur les terres du domaine de l'État. Terre privée : non permis à moins d'une autorisation du propriétaire et du locataire. Sur les chemins privés, la circulation des véhicules hors route est permise. Toutefois, le propriétaire de la voie et le responsable de son entretien peuvent, au moyen d'une signalisation conforme aux normes réglementaires, soit l'interdire, soit la restreindre à certains types de véhicules hors route ou à certaines périodes. Ailleurs sur les terres privées, la circulation des véhicules hors route est subordonnée à l'autorisation expresse du propriétaire et du locataire. Chemin public : interdit sauf exceptions. Une signalisation routière conforme aux normes est installée et le conducteur doit respecter les règles de la circulation routière. La circulation d'un véhicule hors route n'est permise sur une route ou sur un sentier où il est autorisé à circuler qu'entre 6 h et 24 h.
Vitesse permise	Art. 39, 41, 117 LVHR	La vitesse maximale d'une motoneige est de 70 km/h, et celle de tout autre VHR, de 50 km/h. Cette vitesse peut être inférieure dans les endroits où une signalisation l'indique : - Sur une terre publique; - Sur une terre privée appartenant à une municipalité affectée à l'utilité publique. À moins de 100 mètres d'une habitation, d'une installation exploitée par un établissement de santé ou d'une aire réservée à la pratique d'activités culturelles, éducatives, récréatives ou sportives, aucun véhicule ne peut circuler à une vitesse de plus de 50 km/h. et, lorsque la circulation est permise à moins de 30 mètres de ces lieux, à plus de 30 km/h. Sur une route, lorsque la circulation des VHR y est permise en vertu de la loi, en cas de conflit entre la limite de vitesse affichée en vertu du CSR (ex. 70 km/h) et la limite de vitesse imposée par la LVHR, les dispositions les plus strictes pour assurer la sécurité du public prévalent. Le conducteur d'un véhicule tout-terrain doit donc circuler à la vitesse la moins élevée, soit 50 km/h.

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
		Amendes : • Si la vitesse excède de 1 à 20 km/h la vitesse permise, 15 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise; • Si la vitesse excède de 21 à 30 km/h la vitesse permise, 20 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise; • Si la vitesse excède de 31 à 45 km/h la vitesse permise, 25 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise; • Si la vitesse excède de 46 à 60 km/h la vitesse permise, 30 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise; • Si la vitesse excède de 61 km/h ou plus la vitesse permise, 35 \$ par tranche complète de 5 km/h excédant la vitesse permise. Si l'excès de vitesse survient dans un lieu où la vitesse maximale est de 30 km/h ou moins, les montants mentionnés sont haussés de 5 \$. Sur un chemin public, les amendes sont prévues au CSR.
Situations particulières: En cas d'accident	Art. 6, 7 et 8 RVHR	Le conducteur impliqué dans un accident doit : • Rester sur les lieux ou y retourner immédiatement après l'accident et fournir l'aide nécessaire à toute personne qui a subi un préjudice; • Lors d'un accident au cours duquel une personne a subi un préjudice corporel, faire appel à un agent de la paix afin que celui-ci puisse rédiger un rapport; • Si le véhicule est complètement détruit, en informer sans délai la SAAQ.
Respect des riverains, de la faune et de l'environnement	Art. 39, 45 à 48 LVHR	Quelques exemples importants : • Dans les cas où la circulation des véhicules est permise à moins de 100 mètres d'une habitation, d'une installation exploitée par un établissement de santé ou d'une aire réservée à la pratique d'activités culturelles, éducatives, récréatives ou sportives, aucun véhicule ne peut circuler à une vitesse de plus de 50 km/h et, lorsque la circulation est permise à moins de 30 mètres de ces lieux, à plus de 30 km/h. • Veiller à ne pas incommoder les autres usagers et les voisins des lieux où le véhicule circule, notamment en provoquant du bruit, de la poussière, de la fumée, une lumière excessive ou des odeurs qui peuvent être évitées.

Sécurité pour les guides de VHR

Tableau synthèse - Principales obligations légales relatives aux VHR		
Sujets pertinents	Références	Résumé
		• Éviter d’accomplir tout acte de nature à perturber la quiétude qui règne dans un milieu naturel ou champêtre, à déranger le comportement des animaux sauvages ainsi qu’à nuire à l’écoulement des eaux ou aux interactions entre les animaux les végétaux et leur habitat. En particulier, il est interdit : ○ D’effrayer, de pourchasser, de mutiler ou de tuer un animal, avec le véhicule ou autrement; ○ De jeter ou d’abandonner tout objet ou déchet.

Sécurité pour les guides de VHR

La signalisation

La signalisation en sentier, effectuée par les clubs, relève de la Loi sur les VHR. Il existe toute une panoplie de panneaux utilisés en sentier, parmi lesquels certains sont obligatoires. Les voici :

Sentiers de VTT et sentiers de motoneige



Passage pour personnes - Skieurs de fond



Signal avancé d'un passage routier



Surfaceuse



Trou



Détour

Sécurité pour les guides de VHR

Sentiers de VTT



Obligation de circuler sur l'accotement



Trajet obligatoire séparé pour moto quads et raquetteurs



Sentier de VTT barré



Chaussée désignée



Signal avancé de chaussée désignée



Pente raide



Visibilité restreinte

Sentiers de motoneige



Obligation de circuler sur le trottoir



Trajet obligatoire séparé pour motoneiges et raquetteurs



Sentier de motoneige barré



Chaussée désignée



Signal avancé de chaussée désignée

Sécurité pour les guides de VHR



Pente raide



Visibilité restreinte

Il est interdit de masquer, d'enlever ou de détériorer la signalisation.

Tous les utilisateurs, **y compris les guides**, ont le devoir d'informer les clubs des défaillances en matière de signalisation en sentier.

La responsabilité civile au Québec

« 1457 C.c.Q. Toute personne a le devoir de respecter les règles de conduite qui, suivant les circonstances, les usages ou la loi, s'imposent à elle, de manière à ne pas causer de préjudice à autrui. »

Elle est, lorsqu'elle est douée de raison et qu'elle manque à ce devoir, responsable du préjudice qu'elle cause par cette faute à autrui et tenue de réparer ce préjudice, qu'il soit corporel, moral ou matériel.

Elle est aussi tenue, en certains cas, de réparer le préjudice causé à autrui par le fait ou la faute d'une autre personne ou par le fait des biens qu'elle a sous sa garde. »

« 1458 C.c.Q. Toute personne a le devoir d'honorer les engagements qu'elle a contractés.

Elle est, lorsqu'elle manque à ce devoir, responsable du préjudice, corporel, moral ou matériel, qu'elle cause à son cocontractant et tenue de réparer ce préjudice; ni elle, ni le cocontractant ne peuvent alors se soustraire à l'application des règles du régime contractuel de responsabilité pour opter en faveur de règles qui leur seraient plus profitables. »

En résumé, ces textes de loi signifient que tous les citoyens - incluant les guides en fonction - ont **l'obligation de ne pas nuire aux autres, donc de ne pas les inciter à poser des gestes qui pourraient leur être nuisibles**. Lorsqu'une personne douée de raison manque à son devoir de ne pas nuire à autrui, elle peut être tenue responsable du préjudice (dommage) qu'elle a causé par sa faute et être obligée de le réparer. Le participant lésé peut alors poursuivre l'entreprise pour laquelle travaille le guide puisque, comme le mentionne l'article 1463 :

« Article 1463 C.c.Q. Le commettant est tenu de réparer le préjudice causé par la faute de ses préposés dans l'exécution de leurs fonctions : il conserve, néanmoins, ses recours contre eux. »

Selon ce dernier article, un employeur peut être tenu responsable du dommage causé à un client par la faute d'un de ses employés. L'entreprise peut donc être poursuivie au civil.

Enfin, il est important de souligner que la signature d'une déclaration d'acceptation des risques par le participant ne met pas le guide et l'entreprise à l'abri de poursuites éventuelles. En effet :

« 1477 C.c.Q. L'acceptation des risques par la victime, même si elle peut, eu égard aux circonstances, être considérée comme une imprudence, n'en porte pas renonciation à son recours contre l'auteur du préjudice. »

Sécurité pour les guides de VHR

La responsabilité criminelle au Canada

Le 31 mars 2004 entrain en vigueur le projet de loi C-21 amendant le Code criminel (*L.R.C. 1985, c. C-46*). La principale nouveauté de ce projet de loi est qu'il stipule clairement qu'une entreprise peut être tenue criminellement responsable de la sécurité des personnes. De plus, le guide pourrait lui aussi être tenu responsable puisque, tel que stipulé :

« **Article 217.1** *Il incombe à quiconque dirige l'accomplissement d'un travail ou l'exécution d'une tâche ou est habilité à le faire de prendre les mesures voulues pour éviter qu'il n'en résulte de blessure corporelle pour autrui. »*

Ainsi, toute personne travaillant pour une organisation pourrait donc être mise en accusation pour une infraction criminelle à l'égard des devoirs prévus par ce projet de loi. Parmi ces devoirs, notons, entre autres choses, le devoir d'autorité qui se traduit dans les faits par l'intolérance face aux conduites dangereuses.

Pratique des pairs (*Peer practice*)

En plus des lois et règlements, d'autres mécanismes d'encadrement peuvent également avoir effet.

Il arrive qu'en certains cas, l'expertise développée par le milieu et les normes utilisées dans l'industrie puissent être prises en compte dans les procédures judiciaires.

En effet, lorsqu'il n'existe pas de dispositions légales officielles délimitant la portée d'un aspect particulier (ex. ratio guide / client, matériel d'urgence à apporter avec soi, conditions d'annulation d'une sortie pour cause de température exécrable, etc.), il arrive que l'on fasse appel à l'avis d'experts, souvent des professionnels issus du milieu.

Au Québec, les professionnels de l'encadrement de groupes touristiques de VHR sont regroupés au sein de l'association **Aventure Écotourisme Québec (AEQ)**. Les membres de ce regroupement se sont dotés d'un manuel de référence pour la gestion des risques dans lequel des normes d'encadrement sont suggérées.

Selon les circonstances, les normes établies par AEQ pourraient être utilisées comme références lors d'un procès ou d'une enquête du coroner à la suite d'un accident. Entre autres choses, on pense ici aux ratios d'encadrement, aux formations requises, au matériel d'expédition recommandé, etc. Incidemment, même les individus et les entreprises non-membres d'AEQ auraient tout avantage à respecter ces normes afin d'éviter de se retrouver dans une position fâcheuse.

Au même titre, comme la formation *Notions de sécurité pour les guides de randonnée en VHR* est obligatoire en vertu du RVHR, son contenu pourrait faire partie des éléments considérés par les tribunaux.

Sécurité pour les guides de VHR

Que faut-il retenir de toutes ces lois ?

On retient essentiellement que le fait pour un guide de conduire un VHR de manière imprudente revêt un caractère illégal à bien des égards.

D'une part, lorsqu'un guide fait une utilisation non sécuritaire d'un VHR, il enfreint la loi et devient lui-même passible de sanctions. Mais surtout, le guide qui outrepassa la loi en conduisant un VHR de manière imprudente se retrouve, par sa position de leader de groupe, à banaliser la situation, ce qui pourrait inciter certains participants à faire de même. Ainsi, non seulement les participants peuvent-ils en venir à outrepasser les lois et les règlements à leur tour, mais aussi, ils peuvent se retrouver, bien malgré eux, dans une situation de réel danger.

De plus, est-il nécessaire de le répéter, inciter quiconque à poser des gestes qui pourraient lui être nuisibles représente une infraction grave en soi. Le guide et son employeur pourraient alors faire l'objet de recours légaux.

Tout cela étant bien considéré, une entreprise est légitimée de mettre en place des procédures de contrôle afin de s'assurer que les guides respectent en tout temps leurs obligations légales.

Assurance responsabilité civile

Parce que les risques sont importants et toujours présents, le guide de VHR doit s'assurer de détenir lui-même une couverture d'assurance responsabilité civile suffisante ou d'être entièrement couvert par l'assurance responsabilité civile de l'entreprise qui l'embauche.

À ce titre, les entreprises membre d'Aventure Écotourisme Québec doivent respecter des normes strictes :

- L'entreprise doit détenir une assurance en responsabilité civile offrant une couverture minimale de 2 millions de dollars pour toutes les activités de tourisme d'aventure et d'écotourisme qu'elle offre.
- L'entreprise engage uniquement des sous-traitants qui ont des assurances en responsabilité civile offrant une couverture minimale de 2 millions de dollars pour toutes les activités sous-traitées. L'entreprise doit alors être inscrite comme assuré additionnel sur le contrat d'assurance du sous-traitant.

Qu'en est-il des entreprises pour lesquelles vous travaillez?

Module 2

**L'encadrement préventif :
« Vaut mieux prévenir que guérir »**

Les objectifs du module



À la fin de ce module, vous serez en mesure de :

- Distinguer les attitudes et les comportements attendus d'un guide à l'égard de l'encadrement sécuritaire;
- Préciser les actions à mettre en place et les consignes à donner au départ d'une sortie guidée en VHR;
- Reconnaître les techniques d'encadrement favorisant un niveau de sécurité accrue pendant une sortie en VHR.

2.1 Le leadership



Les techniques de communication

Le secret d'une communication efficace réside dans sa préparation. Avant de procéder à l'acte de communiquer, le guide doit se poser quelques questions :

À QUI?

- Individu ou groupe, groupe homogène ou hétérogène
- Provenance, motifs de voyage, intérêts
- Compétences linguistiques (français, anglais ou autres) et références culturelles
- Condition physique (décalage horaire, stress, état de santé, intoxication, etc.)
- Besoins particuliers et attentes
- Expérience et niveau d'habilités en VHR
- Connaissance du territoire
- Diversité de styles d'apprentissage

QUOI?

- Informations (heure de repas, point de rendez-vous, etc.)
- Directives techniques (rester à droite dans les sentiers, se pencher dans les courbes, etc.)
- Commentaires (félicitations, améliorations à apporter à leur conduite, etc.)
- Animation du groupe (interaction personnelle, anecdotes, etc.)
- Interprétation du milieu (arrêt dans une érablière, arrêt dans une communauté autochtone, etc.)

Sécurité pour les guides de VHR

COMMENT?

- Débuter par les points généraux et terminer par les plus spécifiques.
- Utiliser des mots et expressions accessibles (éviter le jargon et le patois : freiner avec la compression, « partir sur un spin », etc.) et reformuler avec d'autres mots si les clients ne semblent pas comprendre.
- Illustrer par des images, faire des comparaisons (ex. : les ornières sont comme des rails de chemin de fer, tenter de tourner sur l'asphalte en motoneige se compare à tenter de tourner sur de la glace vive, etc.).
- Être conscient du défi des langues secondes, surtout en ce qui a trait aux consignes de sécurité et au vocabulaire technique.
- Varier les modes de communication (ex. : pictogrammes, explications verbales, démonstrations pratiques, etc.).
- S'assurer de la compréhension de tous les participants (poser des questions, demander de répéter ce qu'ils ont compris, vérifier s'ils ont des questions, etc.).
- S'assurer de l'adéquation entre le verbal (le message), le para-verbal (le ton, le débit, l'intonation) et le non-verbal (l'expression faciale, la posture).

QUAND?

- Nature du message à passer en fonction des événements récents
- Niveau de réceptivité du groupe (émotions)
- Niveau de fatigue de groupe
- Est-ce que tout le groupe est présent ?

OÙ ?

- Niveau de risque associé au lieu choisi (en sentier, sur un plan d'eau mal gelé, etc.)
- Participants qui ont le soleil dans les yeux
- Endroit très venteux ou bruyant
- Température froide
- Paysage panoramique derrière le guide
- Agitation derrière le guide (rue passante, autres utilisateurs de sentier, etc.)

POURQUOI?

Sécurité pour les guides de VHR

Reconnaître un chef



Leadership 101

Qu'est-ce qu'un leader?

« Personne qui prend la tête d'un mouvement, d'un groupe. »
(Petit Robert) Un leader est donc une personne qui :

- Commande ;
- Dirige ;
- Exerce une certaine autorité ;
- A une influence sur autrui.

Qu'est-ce que le leadership?

L'art de persuader ou d'influencer le comportement humain de manière à convaincre une personne de réaliser une tâche de la façon souhaitée par le leader.

Décortiquons le leadership...

On parle ici de relations de personne à personnes, à partir desquelles un individu réussit à influencer les membres d'un groupe dans le sens qu'il veut, sans avoir recours à la contrainte (menace, force...). Pour qu'il y ait du leadership, il doit y avoir une tentative d'influencer dans une direction voulue ET la direction indiquée doit être suivie!

Lorsque l'on veut amener une personne ou un groupe à réaliser une tâche, il faut donc miser sur sa capacité à mobiliser. Pour y arriver, on a besoin de comprendre ce qui pourrait pousser la personne ou le groupe à agir. On doit donc découvrir leurs intérêts et leurs besoins à ce moment précis.

***N'a pas du leadership qui veut :
un individu n'obtient du leadership
que si son entourage veut bien lui en accorder.***

Le leadership n'est pas acquis pour toujours. Bien au contraire, il est souvent à conquérir. C'est un phénomène en mouvement. D'une situation à l'autre, les besoins du groupe peuvent changer dans l'atteinte de l'objectif visé, donc le leadership pourrait se déplacer d'une personne à une autre.

L'importance du leadership

Le leadership est une des conditions gagnantes pour atteindre les objectifs visés. La sécurité est l'un des objectifs les plus importants dans le déroulement d'une randonnée guidée en VHR. Sans leadership, il sera impossible d'instaurer les conditions qui permettront de compléter un voyage en toute sécurité.

Sécurité pour les guides de VHR

Exercice : Les qualités d'un bon leader

Questionnaire d'autoévaluation sur mes qualités de leader³

Degré de maîtrise : 1 : Pas du tout 2 : Un peu 3 : Moyen 4 : Très bien					
A. Vision et objectifs à atteindre					
1.	Je sais analyser les situations en fonction du moment présent mais aussi en fonction de ce qui suivra.	1	2	3	4
2.	Je sais concevoir une stratégie nouvelle plutôt que de suivre les idées reçues lorsqu'une situation inattendue se présente.	1	2	3	4
3.	Je sais viser des objectifs adaptés aux ressources disponibles et aux capacités du groupe.	1	2	3	4
B. Sens de l'initiative					
4.	Lors d'une situation de crise, je sais mobiliser les participants pour en arriver à une solution.	1	2	3	4
5.	En situation difficile, j'arrive avec un plan et je propose des solutions.	1	2	3	4
6.	Je prévois habituellement des plans de rechange pour pallier des difficultés inattendues.	1	2	3	4
C. Relations interpersonnelles et climat dans le groupe					
7.	Je sais prendre le temps d'écouter et de discuter avec les participants.	1	2	3	4
8.	Je porte attention au climat dans le groupe et j'agis lorsqu'il y a un problème.	1	2	3	4
9.	Je prends en considération les traits de personnalité des participants.	1	2	3	4
10.	Je suis amical et j'ai de l'entregent.	1	2	3	4

3. Adapté du questionnaire original développé par Alain Héroux, consultant

Sécurité pour les guides de VHR

D. Communication et circulation de l'information					
11.	Lorsque je présente une idée au groupe, les participants comprennent mon idée de la même façon.	1	2	3	4
12.	Je m'exprime clairement.	1	2	3	4
13.	Lorsque je m'adresse au groupe, on porte de l'intérêt à ce que je dis.	1	2	3	4
14.	Je sais transmettre de l'information pertinente.	1	2	3	4
E. Mobilisation et charisme					
15.	Je produis un effet et je suscite une réaction positive chez les participants.	1	2	3	4
16.	J'ai la capacité d'influencer les comportements et la pensée des participants dans le sens que je désire.	1	2	3	4
17.	Ma personnalité fait en sorte que le groupe répond volontairement à mon influence.	1	2	3	4
F. Sens de l'organisation					
18.	Je sais planifier correctement dans le temps les étapes ou les tâches qui incombent au groupe.	1	2	3	4
19.	Même sous pression, j'arrive à coordonner les moyens à ma disposition pour atteindre l'objectif visé.	1	2	3	4
20.	Je suis capable de visualiser l'ensemble des activités d'une randonnée.	1	2	3	4
21.	Je m'assure de disposer d'une marge de manœuvre dans ma planification pour tenir compte des imprévus.	1	2	3	4
22.	Je sais distinguer les priorités dans l'ensemble des tâches que je dois accomplir.	1	2	3	4
G. Résolution de problème et prise de décision					
23.	Je suis capable de bien identifier les sources d'un problème.	1	2	3	4
24.	Je suis capable d'identifier les problèmes justifiant une intervention prioritaire.	1	2	3	4
25.	Je propose des solutions ou des options, basées sur des critères prédéfinis.	1	2	3	4

Sécurité pour les guides de VHR

26.	J'étudie les impacts (avantages et inconvénients) rattachés à chaque option.	1	2	3	4
27.	Je sais considérer l'opinion des autres.	1	2	3	4
28.	Je suis capable de prendre les décisions appropriées.	1	2	3	4
H. Délégation et responsabilisation					
29.	Je suis capable de faire confiance aux autres.	1	2	3	4
30.	Je suis capable de laisser le contrôle d'une tâche à d'autres.	1	2	3	4
31.	Je suis capable d'encourager ou de réprimander les comportements des participants.	1	2	3	4
I. Gestion des situations difficiles					
32.	Je contrôle bien mes émotions.	1	2	3	4
33.	Je sais faire face à mes responsabilités et prendre les devants pour régler un conflit.	1	2	3	4
34.	J'ai une bonne capacité d'analyse des relations interpersonnelles.	1	2	3	4
J. Gestion du changement et des imprévus					
35.	Je suis capable de détecter les situations nécessitant un changement.	1	2	3	4
36.	Je suis capable d'amener les participants à accepter le changement.	1	2	3	4
37.	Je sais bien gérer le changement.	1	2	3	4
K. Crédibilité et visibilité					
38.	Mon entourage porte une grande attention à mes remarques et à mes opinions.	1	2	3	4
39.	Je suis souvent une source de conseils pour mon entourage.	1	2	3	4
40.	Je suis habituellement l'un de ceux qui s'exprime le plus dans un groupe.	1	2	3	4
41.	Je bénéficie de la confiance de mon groupe.	1	2	3	4

Sécurité pour les guides de VHR

L. Attitude générale					
42.	Je suis ouvert à des opinions différentes de la mienne.	1	2	3	4
43.	Je suis capable de m'adapter aux individus et aux différents groupes.	1	2	3	4
44.	Je possède l'habileté pour animer le groupe d'une façon efficace et dans un climat participatif.	1	2	3	4
45.	Je suis capable de susciter et de maintenir la motivation du groupe face aux tâches à accomplir, et de communiquer mon enthousiasme.	1	2	3	4
46.	Je suis respectueux et diplomate en tout temps.	1	2	3	4
47.	Je sais utiliser l'humour au moment approprié.	1	2	3	4
48.	Je démontre une ouverture d'esprit.	1	2	3	4
49.	Je fais preuve de patience même en situation de stress.	1	2	3	4

Quelles sont mes deux principales forces comme leader ?

Quels sont les éléments sur lesquels je devrais travailler prioritairement ?

Que puis-je faire pour développer mon leadership ?

Les pouvoirs au service du leadership



Le pouvoir, c'est la possibilité d'agir sur quelqu'un ou sur quelque chose. C'est une influence exercée sur une personne, donc un exercice de persuasion. Le pouvoir est le potentiel d'influence du leader, la ressource qui lui permet d'influencer ses pairs. Sans ce pouvoir, le leadership ne pourrait pas s'établir au sein d'un groupe de personne.

Le leader utilise différentes formes de pouvoir afin de réussir à exercer et à conserver son influence. Certaines formes de pouvoir s'exercent davantage dans une relation de courte ou moyenne durée. Un seul type de pouvoir augmentera de façon considérable l'influence du leader à mesure que le temps passe⁴.

Relation à court et moyen terme	Relation à moyen et long terme
Le pouvoir hiérarchique Ce pouvoir est fondé sur le poste qu'on occupe. C'est en raison de votre titre de guide, voire de chef, que les participants vous obéissent, parce qu'ils vous reconnaissent le droit de diriger. Les principaux leviers de ce pouvoir sont les récompenses et les punitions. Dans le cas des guides, les limites de ce pouvoir sont très rapidement observables. Même si tous les membres d'un groupe savent qu'il existe, ce pouvoir doit être utilisé avec prudence, seulement en cas d'urgence ou en dernier recours, car à chaque utilisation il perd beaucoup de son efficacité. L'autorité de compétence Comme guide, vous êtes l'expert. Vous êtes le plus compétent du groupe. Vos connaissances et les informations que vous détenez sont précieuses pour asseoir votre pouvoir. Au début, les participants vous respectent et vous reconnaissent. Au fil de l'activité, sous vos bons conseils et avec l'expérience, les participants deviennent de plus en plus compétents et ce pouvoir perd de son efficacité.	L'influence Cette forme de pouvoir est la plus efficace à moyen et long terme. Basé sur la relation que vous réussissez à établir avec vos participants, le pouvoir qu'elle induira sera augmenté à mesure qu'un lien de confiance s'installera entre vous et les membres du groupe. Ce pouvoir vous permet d'augmenter la satisfaction et la compétence de votre groupe au fil du temps. En vous basant sur la communication, le professionnalisme, l'éthique et la confiance, votre influence sera toujours grandissante et contribuera à éliminer les insatisfactions et les contrepouvoirs informels et négatifs.

⁴ Adapté de Mark Horstman, *Effective manager*, 2016, ed. John Wiley and Sons, Inc, New Jersey, par Emmanuel Laferrière, guide et formateur

Sécurité pour les guides de VHR

En tant que guide, nous pouvons considérer que les pouvoirs sont aussi des devoirs : devoir d'autorité, devoir de bien informer, devoir de compétence et devoir de bienveillance. De ces pouvoirs naîtra le leadership, c'est à dire la capacité d'influencer des gens à accomplir une tâche commune pour le bien du groupe.

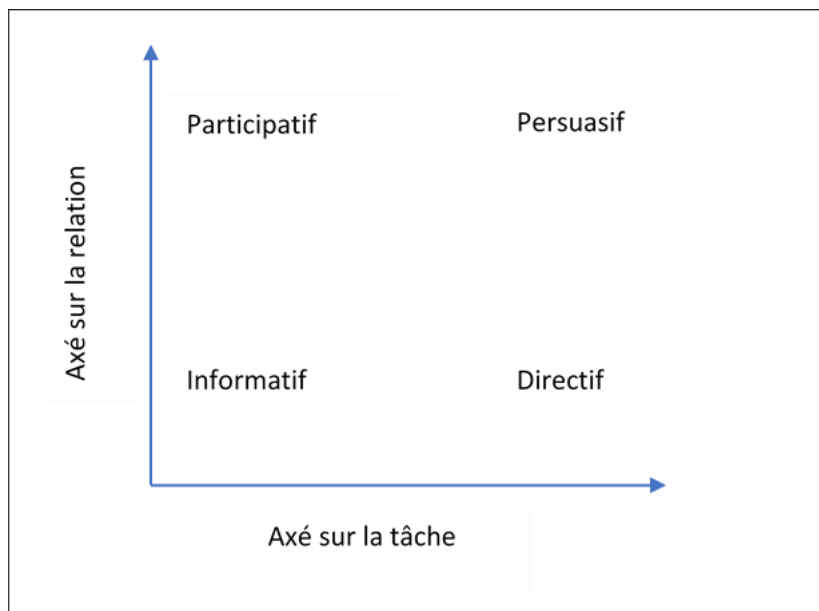
Les types de leadership

Le leader efficace

Nous savons que le leader dispose d'un pouvoir d'influence qui lui permet d'exercer son leadership. Afin d'utiliser efficacement ce pouvoir, le leader doit adopter un type de leadership approprié à la situation spécifique. En d'autres termes, il doit adapter son comportement selon la nature de la situation et selon les personnes qui composent le groupe.

Les comportements du leader

Il existe différents types de comportement de leader.



1. Le comportement axé sur la relation interpersonnelle :

- Le leader manifeste de l'ouverture pour discuter, fournit du renforcement et adopte un comportement facilitant pour amener l'équipe ou le groupe à s'engager face à ses décisions pour la réalisation d'une tâche.
- Il s'agit d'un comportement associé à un style de leadership **participatif** ou **persuasif**.
- Le comportement centré sur la relation interpersonnelle implique des communications bidirectionnelles (entre deux individus) ou multidirectionnelles (entre plusieurs personnes), entre le leader et les participants du groupe.

2. Le comportement axé sur la tâche :

- Souvent limité à une transmission d'information : le leader définit les rôles au sein du groupe et explique quelles activités doivent être réalisées et quand, où, comment et par qui elles doivent être faites (consignes techniques, assignation de tâches, etc.).
- Il s'agit d'un comportement associé à un style de leadership **informatif** ou **directif**.
- Les communications tendent à être unidirectionnelles, c'est-à-dire du guide vers les participants.

Sécurité pour les guides de VHR

Le leadership situationnel

Dans la pratique, chaque personne a une tendance naturelle à adopter un type de leadership plutôt qu'un autre selon ses références, sa personnalité, ses valeurs et son vécu. En revanche, il sera intéressant pour le guide de travailler les autres types de leadership car, pour amener un groupe dans l'expérience d'aventure optimum, il devra modifier son leadership et son implication dans les décisions selon la nature de la tâche et le niveau de maturité du groupe.

La nature de la tâche

Bien évidemment, il surviendra des situations pour lesquelles un dosage des différents styles de leadership sera nécessaire. Ainsi un leadership persuasif devra parfois faire suite à une approche de leadership directif.

En fonction de la situation, le guide devra adapter son style de leadership. Par exemple, on sait que dans les **situations d'urgence**, le leadership directif sera de mise malgré la maturité du groupe. Dans ces cas, l'action coordonnée du groupe est basée sur une chaîne de commandement bien établie.

Pour garder l'intérêt et la motivation de son groupe, il devra aussi créer les moments où il peut varier son approche en tenant compte des critères de sécurité, de temps et de la nature de la tâche à accomplir. Le guide pourra ainsi passer d'un leadership directif à un leadership participatif.

Le niveau de maturité du groupe

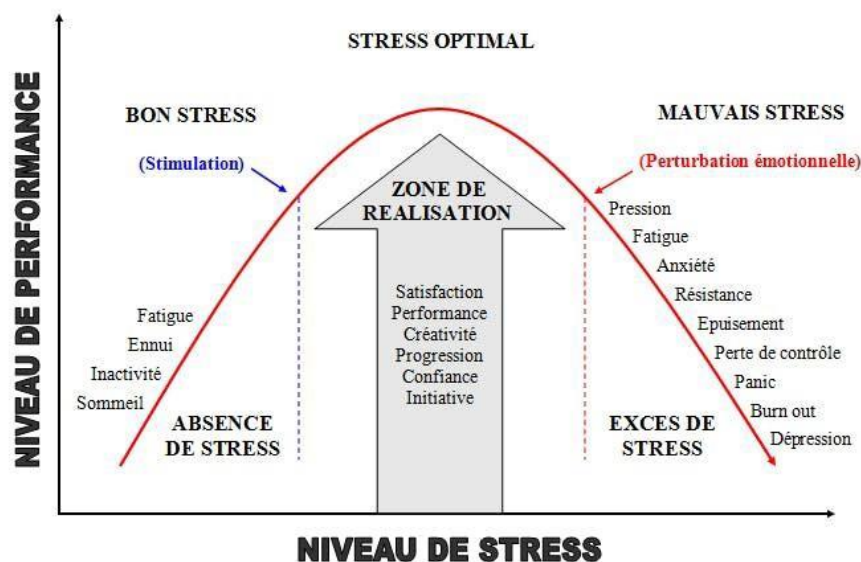
Nous l'avons mentionné plus haut : le leader doit constamment adapter son approche à la situation. Qui plus est, le leader peut se voir contraint d'adopter une approche différente pour deux situations similaires avec le même groupe. En effet, la maturité d'un groupe évolue avec le temps et les participants pourraient ne pas réagir de la même façon pour deux situations pratiquement identiques. D'ailleurs, c'est l'implication du guide dans le développement des habiletés des participants et sa capacité d'écoute de leurs besoins qui feront en sorte de faire évoluer le groupe.

À titre d'exemple, lorsqu'un participant s'embourbe dans la neige molle pour la première fois, personne ne sait quoi faire. À la deuxième occasion, les participants savent déjà qu'il est préférable de tirer au lieu de pousser et ils se positionneront en conséquence sans qu'on le leur demande.

Enfin, le leader risque également de devoir prendre un style de leadership différent pour chaque individu ou groupe d'individus, selon leurs capacités physiques et psychologiques à agir dans une situation donnée, autrement dit, selon leur niveau de maturité.

L'impact du stress⁵

Tant chez le leader que chez ses clients, une exposition prolongée à un haut niveau de stress peut avoir un impact négatif sur la performance. La courbe ci-dessous montre qu'il existe une zone de stress optimale, qui correspond à une zone de réalisation de laquelle découle une performance optimale : satisfaction, performance, créativité, progression et confiance.



Courbe d'utilité de la réaction au Stress d'après Yerkes-Dodson (1906)

En situation inhabituelle et encore plus en situation d'urgence, le niveau de stress augmente rapidement. En plus de gérer son propre stress, le guide doit alors adapter son leadership pour tenir compte du niveau de stress que vivent ses clients.

L'équilibre est fragile. D'un côté, il doit fournir un certain niveau de défi pour stimuler les clients et ainsi s'assurer de leur satisfaction. D'un autre côté, il doit rapidement reconnaître les signes de fatigue ou de stress chez les clients et s'ajuster pour éviter une baisse de performance, voire de la détresse.

5. Sources <https://www.ornikar.com/code/examen/etapes-inscription/dernieres-heures>

Souviens-toi chef!

Si tu veux être chef un jour, songe à ceux qui te seront confiés
et dis-toi bien que :

- Si tu as froid, ils gèlent;
- Si tu faiblis, ils flanchent;
- Si tu t'assieds, ils se couchent;
- Si tu doutes, ils désespèrent;
- Si tu critiques, ils démolissent.

Toutefois :

- Si tu marches devant, ils te dépasseront;
- Si tu donnes la main, ils te donneront leur peau;
- Et si tu pries, alors ils seront des saints.

Adaptation d'une citation de Michel Menu, héros de la Résistance française

2.2 Les départs



La documentation et les informations à détenir avant le départ

La plupart des entreprises offrant un produit de VHR ont développé leurs propres politiques en matière de gestion des opérations. Elles élaborent des outils adaptés à leur réalité et adoptent différentes façons de faire selon leurs ressources et leur environnement. En certaines occasions, leurs méthodes de gestion permettent d'obtenir de l'information sur les participants avant même de les rencontrer. On peut alors en savoir plus sur :

- La provenance du groupe ;
- La composition du groupe ;
- Le motif du voyage.

Exercice : Les informations requises

Peu importe l'information que nous obtenons sur le groupe avant de partir en randonnée, le guide doit disposer de certains documents et de certaines informations concernant la sécurité et la logistique de la sortie.

Dans le tableau qui suit, identifiez le niveau de priorité que vous accordez à chacun des éléments mentionnés en leur attribuant une priorité **A** ou **B** :

Priorité A : Informations et documents impératifs : « Je ne pars pas si je n'ai pas en main ces documents ou si je n'ai pu obtenir ces informations. »

Priorité B : Informations et documents souhaitables ou suggérés : « Je peux partir si je n'ai pas en main ces documents ou si je n'ai pu obtenir ces informations, mais il serait préférable de les avoir en main la prochaine fois... »

Sécurité pour les guides de VHR

	Information	Priorité
1.	Aide-mémoire sur les briefings de sécurité	
2.	Aide-mémoire sur les procédures avant départ	
3.	Argent comptant ou carte de crédit	
4.	Attestation d'assurance responsabilité civile	
5.	Carte de sentiers régionaux	
6.	Carte des incendies de forêt	
7.	Carte de territoire	
8.	Carte topographique	
9.	Carte des chemins forestiers	
10.	Certification d'immatriculation des VHR	
11.	Coordonnées des établissements d'hébergement et de restauration	
12.	Copie de droits d'accès à des territoires spécifiques	
13.	Copie des politiques et procédures à respecter	
14.	Copie du contrat de location des VHR	
15.	Déclaration d'acceptation des risques	
16.	Document attestant l'âge	
17.	Entente de communication avec une tierce partie (ange gardien ⁶)	
18.	Formulaires de rapports d'accidents utilisés par l'entreprise	
19.	Formulaires de suivi médical	
20.	Informations médicales des participants	
21.	Itinéraire et distances	
22.	Liste du contenu des trousse de premiers soins	
23.	Liste du contenu des trousse de réparation	
24.	Liste du contenu des trousse de survie	
25.	Menus	
26.	Permis de conduire lorsque requis	
27.	Plan d'urgence	
28.	Préférences alimentaires	
29.	Preuve de paiement du droit d'accès aux sentiers fédérés	
30.	Vérification de l'ouverture des sentiers	
31.	Vérification des prévisions météorologiques	

6. L'ange gardien est un individu que l'on peut joindre en tout temps et qui peut porter assistance à distance en cas d'urgence. Il s'agit souvent du gestionnaire de l'entreprise ou du responsable des opérations. Il doit connaître votre itinéraire et doit avoir à portée de la main les informations relatives à la sécurité des voyages qu'il supervise, au minimum le plan de gestion des risques et le plan d'urgence. Il doit aussi posséder une bonne expérience terrain.

Les informations à transmettre aux participants

Il importe également de transmettre certaines informations concernant le déroulement de la sortie. Entre les informations sur le parcours, les règles de sécurité, les techniques de conduite, la logistique de voyage et bien d'autres aspects, il faut faire des choix. Quelles informations font partie d'un discours d'accueil ? Quelles informations doivent absolument être transmises tout juste avant le départ ? Quelles informations peuvent être transmises plus tard, en sentier ? Quelles informations faut-il répéter constamment ?

- Accueil initial du groupe
- Consignes avant l'initiation
- Consignes avant le départ
- Au premier arrêt (max. 5km)
- Rappels constants

L'évaluation des habiletés des participants

Certains exercices de réchauffement sont recommandés pour permettre aux utilisateurs de se familiariser avec la conduite du véhicule avant le départ. Cette étape de familiarisation des utilisateurs avec le véhicule constitue également une occasion pour le guide d'observer les participants pour mieux connaître leur niveau de maîtrise avant le départ.

Sécurité pour les guides de VHR

L'ordre des participants dans le convoi

Il est impossible pour un guide de conserver un contact visuel avec l'ensemble des participants tout au long du parcours. Le tableau suivant illustre cette situation.

Tableau du potentiel de contact visuel guide / participant en milieu forestier

Contact visuel				
Constant	Fréquent	Régulier	Sporadique	Nul
	Courbes serrées	Courbes larges	Lignes droites	
VHR no 1	Régulier	Fréquent	Constant	
VHR no 2	Sporadique	Fréquent	Constant	
VHR no 3	Sporadique	Régulier	Constant	
VHR no 4	Sporadique	Sporadique	Fréquent	
VHR no 5	Nul	Sporadique	Régulier	
VHR no 6	Nul	Nul	Régulier	
VHR no 7	Nul	Nul	Sporadique	
VHR no 8	Nul	Nul	Sporadique	

Le positionnement des participants dans le convoi demeure l'un des atouts sur lequel le guide peut compter afin d'exercer une surveillance efficace de son convoi en fonction du champ visuel dont il dispose. Le choix de l'ordre des participants devient donc un élément important de la gestion des risques.

EXERCICE :

1. Dans quel ordre positionneriez-vous les participants suivants ?



2. Où positionneriez-vous un VHR additionnel qui a dû être réparé juste avant le départ ?

2.3 En sentier



Les arrêts

Dès le départ, vous savez qu'il faudra planifier des arrêts en sentier :

- Repos des participants (et hydratation, surtout l'été)
- Pauses toilettes
- Repos des véhicules
- Ravitaillement en essence

Profiter des arrêts pour :

Choisir un endroit approprié et sécuritaire :

- Imposer une dynamique de calme et de « non-empressement » avant de repartir. Beaucoup d'accidents surviennent lorsque les gens sont anxieux de repartir. Ils peuvent alors effectuer de mauvaises manœuvres, comme percuter l'arrière du véhicule devant eux.
- Limiter la durée et le nombre d'arrêts lorsque le groupe garde une cadence lente.
- Inversement, imposer des arrêts plus fréquents lorsque les membres du groupe semblent fatigués ou que certains participants dérogent aux consignes de sécurité prodiguées au départ.

Module 3

La planification des sorties : « Profiter du calme avant la tempête »

Les objectifs du module



À la fin de ce module, vous serez en mesure de :

- Utiliser un plan de gestion des risques;
- Expliquer l'utilité et le fonctionnement des différentes composantes d'un plan d'urgence.

3.1 Le plan de gestion des risques



Prévention primaire

La prévention primaire fait référence aux tâches liées à l'évaluation du potentiel d'accident (avant que l'activité ne débute) et les mesures à prendre pour diminuer le risque.

Quelques exemples

Tâches du gestionnaire	Tâches du guide
Prévoir la formation des guides	Tenir ses formations à jour
Évaluer le parcours, son environnement et identifier les difficultés afférentes	Consulter les différentes cartes des secteurs ciblés par l'itinéraire
Déterminer le niveau technique requis des participants	Contacter clubs, relais, pourvoiries et autres intervenants sur les sentiers pour connaître l'état des sentiers
Déterminer le niveau technique requis du guide	Effectuer des tests de communication (fonctionnement normal, charge des piles, etc.)
Établir les ratios d'encadrement guide / client	Vérifier matériel personnel et matériel de groupe
Adopter et appliquer les procédures d'entretien mécanique	Vérifier les prévisions météorologiques
Identifier un ange gardien, etc.	Préparer et répéter son <i>briefing</i> de départ, etc.

Sécurité pour les guides de VHR

Prévention secondaire

La prévention secondaire fait référence aux mesures à prévoir pour détecter et prévenir les accidents, une fois l'activité en cours, et aux procédures à mettre en place lorsque l'accident se produit.

Quelques exemples

Tâches du gestionnaire	Tâches du guide
Déterminer le contenu des <i>briefings</i>	Communiquer efficacement les <i>briefings</i>
Déterminer les rôles et les responsabilités des intervenants en cas d'urgence*	Vérifier le formulaire médical des participants
Déterminer le matériel d'urgence*	Identifier les comportements à risque et apporter les correctifs requis
Déterminer les moyens de communication à utiliser*	Constamment analyser le sentier afin d'identifier les risques
Établir un plan de territoire*	Demeurer à l'affût des problèmes de santé des clients (engelures, coup de chaleur, déshydratation, fatigue, etc.)
Établir les procédures médicales, d'urgence et d'évacuation*	Demeurer à l'affût des problèmes mécaniques (lisses usées, crevaillon, suspension mal ajustée, etc.)
Établir les procédures de gestion des relations publiques et médiatiques, en cas d'incident médiatisé, etc.	Enclencher les mesures d'urgence, etc.

* Constituante du plan d'urgence

Prévention tertiaire

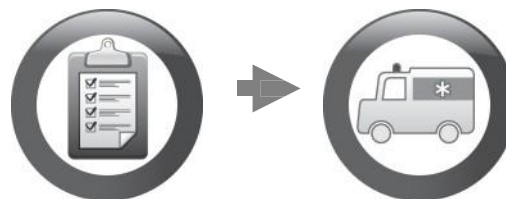
La prévention tertiaire fait référence aux tâches liées à l'évaluation des mesures en place et les corrections à prévoir afin d'améliorer les procédures de gestion de la sécurité ou de remédier à une situation problématique.

Quelques exemples

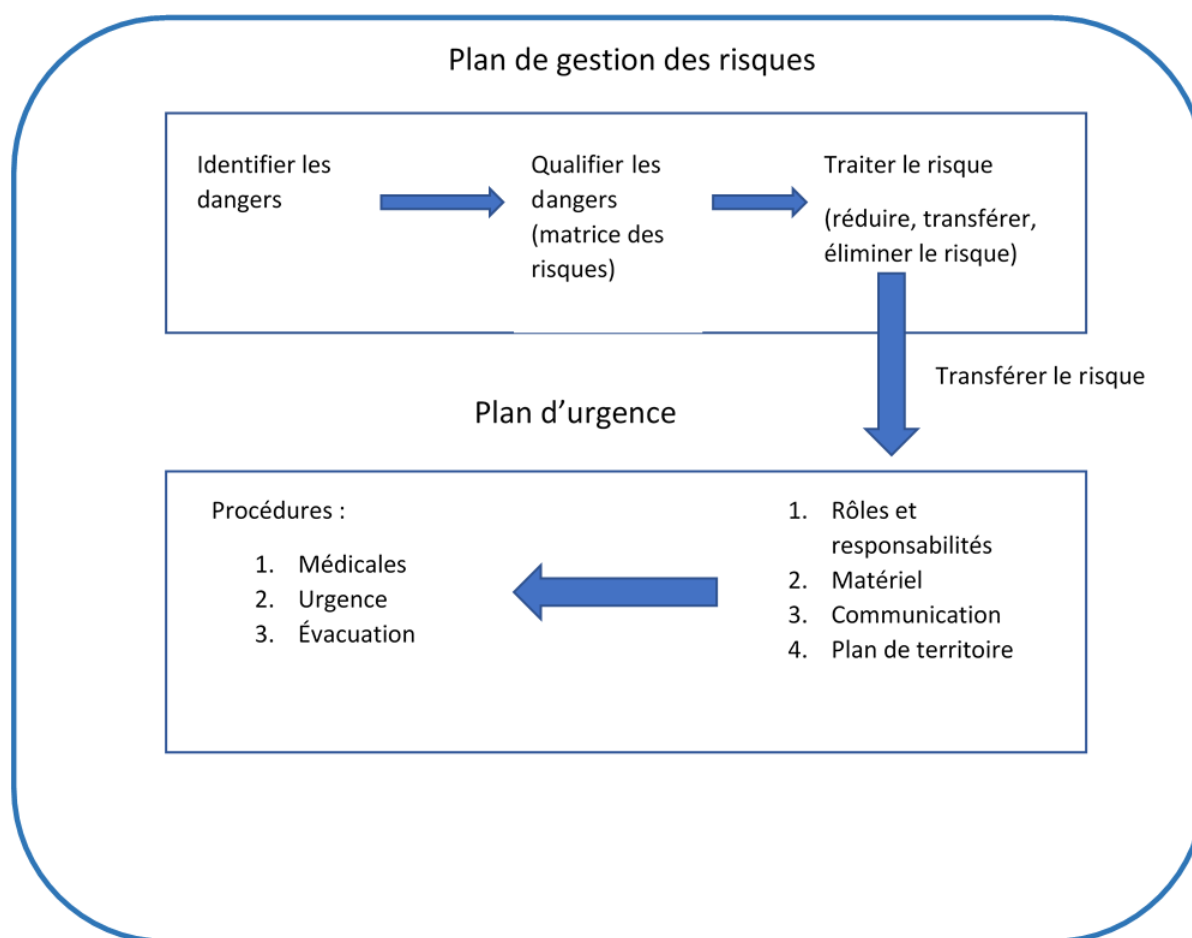
Tâches du gestionnaire	Tâches du guide
Si applicable, contacter les intervenants touchés par l'incident	Effectuer le <i>débriefing</i> avec les participants
Analyser le rapport de voyage	Compléter le rapport de voyage
Si applicable, analyser le rapport d'accident	Si applicable, compléter le rapport d'accident de l'entreprise
Tenir une réunion avec le guide	Tenir une réunion avec le gestionnaire
Voir au perfectionnement du personnel	Au besoin, suivre une formation ou se documenter
Appliquer les modifications à apporter à la documentation, etc.	Partager l'information avec le reste de l'équipe de guides, etc.

Sécurité pour les guides de VHR

La gestion des risques :
de la planification à l'application
des mesures d'urgence



Les étapes à prévoir



Source : Emmanuel Laferrière, guide et formateur

La gestion des risques en sentier

Prendre les bonnes décisions

La gestion des risques est d'abord et avant tout une question d'anticipation :



- Premièrement, il s'agit d'anticiper, prévoir, identifier les risques.
- Il faut par la suite anticiper et prévoir quelles sont les probabilités que le risque se réalise et quelles sont les conséquences possibles.
- Enfin, on doit prévoir quelle est la meilleure décision à prendre pour éliminer, réduire ou transférer les risques. À ce niveau, une bonne stratégie peut être d'anticiper les décisions avant même de devoir les prendre. Concrètement, cela signifie que, si vous traversez une zone présentant des difficultés techniques ou un passage nécessitant une attention particulière, il faut :
 - Ralentir la cadence et jeter de fréquents coups d'œil derrière pour diminuer le potentiel de sorties de piste (au besoin arrêter le groupe et donner des consignes) ;
 - Mais aussi, avant même que ne se produise une sortie de piste, il faut commencer à réfléchir sur les éléments liés à la gestion d'une situation d'urgence. Par exemple :
 - Luminosité restante ;
 - Communications possibles ;
 - Route la plus proche ;
 - Infrastructure chauffée la plus proche, etc.

Lorsque le risque est identifié et que vient le temps de prendre une décision en sentier, comment s'y prendre?⁷

1. Faire le vide et se concentrer ;
2. Faire un inventaire préliminaire des options ;
3. Réfléchir à d'autres scénarios ;
4. Obtenir le plus d'information possible sur chaque option ;
5. Utiliser cette information et déterminer les probabilités d'occurrence ainsi que le niveau de gravité des conséquences associées à chacune de ces options ;
6. Choisir l'option qui offre le meilleur rapport risque / bénéfice.

Attention : Les passages nécessitant une attention particulière ne sont pas des occasions de tester les compétences des participants! Ce sont plutôt des situations qui permettent de différencier un guide conscientisé d'un guide improvisé.

7. Adapté de John Graham, *Outdoor Leadership*, Mountaineers Books, 1997, 176 pages.

Sécurité pour les guides de VHR

Exercice : Gérer le risque en sentier

Scénario :

- 29 janvier 15 h 30
- -16 degrés Celsius
- Fortes précipitations de neige, visibilité réduite
- Groupe de six motoneigistes intermédiaires, tous en duo

Le groupe a complété 130 kilomètres d'un itinéraire de 160 kilomètres en zone isolée (aucun service hormis le point de départ et d'arrivée - le repas du midi fut un lunch en refuge). Le groupe doit se rendre à une pourvoirie pour y passer la nuit.

Les réservoirs de deux motoneiges sont presque vides car on a roulé plusieurs kilomètres avec une bougie brûlée. Le guide n'a qu'un seul bidon d'essence supplémentaire, de dix litres.

Le guide arrive devant un grand lac balisé qu'il est censé traverser. Il sait qu'il y a parfois de la gadoue sur le lac. Il hésite car la visibilité est presque nulle. Toutefois, contourner le lac par un autre sentier balisé ajouterait 23 kilomètres à l'itinéraire prévu.

Quelles sont vos options?

Pour chacune de ces options, quels sont les risques et bénéfices?

Quelle option devrait-on privilégier?

3.2 Le plan d'urgence

Les rôles et responsabilités

La première facette du plan d'urgence nous amène à identifier des individus et des organismes impliqués dans la gestion de la situation d'urgence. Cette étape est relativement simple. Il s'agit de :

- Déterminer les personnes responsables de l'application du plan d'urgence (il est à noter que l'application de plusieurs de ces composantes du plan d'urgence revient au guide);
- Déterminer le rôle du personnel en place pour chaque situation d'urgence : le ou les assistants-guides et stagiaires, l'ange gardien, le gestionnaire de l'entreprise, les autres employés demeurés au camp de base;
- Identifier un participant qui agira en tant que leader dans le cas où le guide serait inconscient ou incapable de diriger les opérations à la suite d'un incident;
- Mais surtout, déterminer l'identité et les coordonnées des individus et des organismes à contacter en cas d'urgence, tels que :
 - Ange gardien
 - SPU (911, ou 310-4141 pour les municipalités non desservies par le 911, ou par cellulaire *4141)
 - Hôpitaux
 - CLSC et cliniques
 - Centre antipoison (<https://www.ciusss-capitalenationale.gouv.qc.ca/centre-antipoison-du-quebec/capq-accueil>)
 - Ligne info-santé (811 ou CLSC)
 - SQ (<https://www.sq.gouv.qc.ca/nous-joindre/>)
 - Airmedic et autres services d'urgence aéroportés
 - Camp de base de l'entreprise
 - Bureau de l'entreprise
 - Centre de location
 - Téléphones cellulaire et résidentiel de l'employeur
 - Conservation de la faune
 - Hydro-Québec
 - Urgence environnementale
 - Météo
 - SOPFEU
 - Garage
 - Concessionnaire
 - Contacts personnels
 - Services de taxi
 - Clubs de VHR
 - Service de remorquage sur plateforme

Sécurité pour les guides de VHR

Le matériel d'urgence

La deuxième partie du plan d'urgence concerne le matériel. Est-il nécessaire de le mentionner, la possession de matériel adéquat peut influencer de façon significative le niveau de succès d'une intervention d'urgence :



Matériel que le guide devrait avoir en tout temps sur lui :

Trousse de réparation et d'entretien de VHR :



Trousse d'urgence d'été :

Trousse d'urgence d'hiver :

Sécurité pour les guides de VHR

Les trousses de premiers soins

- Il importe d'adapter le contenu de la trousse à l'activité et aux blessures susceptibles d'en découler.
- Le contenu d'une trousse de premiers soins d'hiver ne diffère pas beaucoup de celle d'été mais exige une gestion différente. En effet, plusieurs items devront être protégés du froid, tels que les onguents, les pansements hydratants, les gelées, etc.
- Il importe que le contenu de la trousse de premiers soins soit conforme à celui qui est proposé lors des cours de premiers soins.

Le plan d'urgence : les communications



Notions légales

Les communications sont une partie intégrante des mesures d'urgence puisqu'elles sont nécessaires pour obtenir de l'aide extérieure. De plus, les articles 7 et 8 du Règlement sur les véhicules hors-route stipulent que l'on doit aviser les autorités concernées, en cas d'accident avec blessure(s) ou lorsqu'un véhicule doit être remis à la suite d'un accident :

« Article 7. Lors d'un accident au cours duquel une personne a subi un préjudice corporel, le conducteur d'un véhicule hors route, impliqué dans l'accident, doit faire appel à un agent de la paix afin que celui-ci puisse rédiger un rapport et en faire parvenir une copie à la Société de l'assurance automobile du Québec dans les huit jours suivant l'accident.

Article 8. Le conducteur d'un véhicule hors route impliqué dans un accident doit, si le véhicule est complètement détruit, en informer sans délai la Société de l'assurance automobile du Québec. »

Il importe donc de disposer d'outils de communication en tout temps ou, à tout le moins, en des moments et des endroits précis durant la sortie.

Sécurité pour les guides de VHR

1. Téléphone cellulaire

Avantages : D'utilisation courante et simple, pratique (peu coûteux, petit et léger).

Désavantages : Couverture limitée ; il peut être intéressant de noter sur une carte maîtresse les endroits d'où il est possible d'obtenir une connexion (souvent des sommets).

Considérations spéciales : Possibilité d'utiliser la messagerie texte lorsque la réception est mauvaise ; possibilité de préenregistrer des messages textes ; possibilité d'être repéré par satellite ; fonction de géolocalisation disponible.

Il est aussi possible d'y joindre un amplificateur de signal (ex : Globalstar Mobile Hotspots & Signal Booster).

Vous pouvez trouver sur le Web une carte à jour des zones couvertes par votre compagnie de cellulaire.

2. Téléphone satellite

Avantage : Couverture étendue.

Désavantages : Coûteux, un peu encombrant et fragile, notamment face aux intempéries et à une couverture végétale dense.

Les principaux fournisseurs au Québec :

Globalstar

- Les appels 911 sont automatiquement transférés à la centrale d'appels d'urgence d'Ottawa et non pas à la centrale régionale d'où origine l'appel. En effet, tous les appareils Globalstar canadiens sont enregistrés dans le code régional 613 par défaut. Les gens d'Ottawa ne pourront alors que rediriger l'appel vers le bureau de district de la Sûreté du Québec que vous leur indiquerez. Il demeure donc préférable de procéder à une triangulation d'appel.
- Site Web: <https://www.globalstar.com/fr-ca/solutions/emergency-remote-communications>

Iridium

- Iridium ne permet pas de faire des appels 911 ou XXX-310-4141 ni des appels 1-800. En cas d'urgence, la triangulation d'appels devient donc nécessaire.
- Site Web: <https://www.iridium.com/solutions/recreation/outdoor/>

Inmarsat

- Site Web: <https://www.iridium.com/solutions/recreation/outdoor/>

3. Dispositifs de communication d'urgence

InReach - communicateur par satellite portatif (abonnement requis)

- Couverture satellitaire mondiale d'Iridium à 100 % permettant la messagerie texte bidirectionnelle de n'importe où (abonnement à des services satellites requis).
- Envoie un SOS interactif au centre de recherche et de sauvetage actif à toute heure du jour.
- Appareils :
 - inReach SE+
 - inReach
- Pour information
Site Web: <https://discover.garmin.com/fr-CA/inreach/personal/>

Dispositif Spot - technologie par satellite (abonnement requis)

- Envoie un SOS au centre international de coordination des mesures d'intervention en cas d'urgence. Le GEOS transmet ensuite votre position GPS et de l'information aux équipes locales d'intervention.
- Pour information
Site Web: <https://www.findmespot.com/fr-ca/about-spot/how-it-works>

Balise de localisation personnelle

Montres intelligentes avec fonction SOS GPS

4. Autres moyens

Talkies-walkies

FRS Radios VHF

5. Signalisation d'urgence

Fusée de détresse

Feu de signalisation

Signaux air-sol

Miroir

Sécurité pour les guides de VHR

Plan de communication

Le plan de communication comporte deux éléments principaux :

- Une liste d'individus et d'organismes

Cette liste doit être élaborée en tenant compte des rôles et responsabilités que nous avons vu précédemment.

- Les communications alternatives

Essentiellement, il s'agit d'un document qui indique quels sont les outils de communication disponibles tout au long de l'itinéraire. Il peut s'agir d'une liste ou d'une carte géographique annotée, cette dernière étant plus efficace si elle se juxtapose au plan de territoire que nous verrons dans la prochaine section.

On prendra donc soin de noter :

- La présence de pourvoiries, relais, camps forestiers, résidences privées, chalets, cabines téléphoniques, etc. ;
- Leurs outils de communication disponibles ;
- Leur numéro de téléphone ou canal ;
- Leur emplacement exact sur une carte et les distances à parcourir (idéalement mesurées en km et en temps) ;
- Les notes spécifiques, par exemple : ouvert seulement l'été, doit parcourir trois km sur un chemin public asphalté, pas certain d'être ouvert la saison prochaine, etc.

Transmission d'information

Évacuation assistée de services « préhospitaliers » d'urgence (spu)

La première étape d'une évacuation assistée des SPU consiste à entrer en contact avec le centre d'appel d'urgence :

- Avec une **ligne terrestre** : 911
- Avec un téléphone **cellulaire** : 911 ou *4141
- Avec un téléphone satellite **Iridium** : il n'est pas possible de composer le 911 ni le XXX-310-4141 avec un tel appareil. Deux solutions s'offrent donc :
 - Contacter directement les centrales régionales d'appel d'urgence - l'équivalent de composer le 911 - ou des bureaux de district de la Sûreté du Québec (<https://www.sq.gouv.qc.ca/nous-joindre/>).
 - Triangulation d'appel : contacter une tierce personne qui à son tour entrera en contact avec les SPU ou la Sûreté du Québec. Désavantage : information de deuxième main, tant qu'un contact direct n'a pas été établi avec les SPU ou la SQ.
- Avec un téléphone satellite **Globalstar** : trois approches sont possibles :
 - Composer le 911 vous mettra en contact avec la centrale d'appel d'urgence d'Ottawa et non pas avec la centrale régionale d'où origine l'appel. Les gens d'Ottawa ne pourront alors que rediriger l'appel vers le bureau de district de la SQ que vous leur indiquerez.
 - Contacter directement les centrales régionales d'appel d'urgence ou les bureaux de district de la Sûreté du Québec.
 - Procéder par triangulation d'appel.

QUI? QUOI? OÙ? Nommez-vous, identifiez-vous en tant que guide puis décrivez la situation en une seule phrase, courte et précise, en incluant votre localisation :

Ex. : « *Mon nom est Fortin. Je suis guide de motoneige.
J'ai un blessé grave à évacuer dans le sentier de motoneige 383
entre Laterrière et Ferland-Boileau* »

Il est approprié aussi de donner le **numéro de téléphone** que l'on utilise (cellulaire, satellite ou autre) afin que le préposé puisse vous rappeler si la ligne coupe.

Le préposé identifiera d'abord votre besoin. Par la suite, il vous posera plusieurs questions sur votre localisation afin d'identifier avec précision l'endroit précis dans lequel vous vous trouvez pour ensuite identifier les routes principales permettant de se rendre le plus près possible du site. Votre **connaissance du territoire** peut alors s'avérer fort utile.

Ex. : *La Zec Mars-Moulin dans laquelle vous vous trouvez à plusieurs accès :
un par le secteur de l'arrondissement de la Baie, un par la Route 175 et un autre
par Ferland-Boileau. Le fait de connaître votre positionnement contribue à accélérer
l'arrivée des secours.*

Il pourrait également être intéressant de connaître vos **coordonnées GPS**. Elles ne seront pas utiles pour le service ambulancier mais pourraient être utilisées par la Sûreté du Québec, AirMédic ou d'autres services de sauvetage.

Sécurité pour les guides de VHR

Évacuation assistée de services « préhospitaliers » d'urgence (spu)

Le préposé vous posera plusieurs questions sur l'état de la victime afin d'établir la priorisation de l'appel. C'est ce qu'on appelle le protocole d'urgence. On vous questionnera donc sur :

- Nombre de victimes, sexe et âge de chacun.
- Mécanique de l'accident : qu'est-il arrivé?
- Niveau de conscience : éveillé, confus ou inconscient?
- Respiration : bonne, difficile ou nulle?
- Symptômes : type de blessures observées.
- Hémorragie : perte de sang?
- Est-ce qu'elle a mal à la poitrine (surtout si plus de 35 ans).

En plus des questions du protocole d'urgence, il se peut que l'on vous pose des questions relatives à :

- La présence de dangers pour les intervenants;
- L'accessibilité des lieux;
- Les actions prises jusqu'à maintenant;
- La possibilité de communiquer avec vous.

Une fois l'appel complété, soyez patient et n'oubliez pas de gérer **les autres membres du groupe!** Durant l'intervalle, vous pouvez aussi communiquer avec une infirmière d'Info-Santé qui saura vous épauler dans le traitement de la victime avant l'arrivée des SPU, et ce, 24 h sur 24. En voici les contacts :

- Avec une ligne terrestre ou un téléphone cellulaire : 811.
- Avec tout téléphone satellite : composer le numéro de tél. de n'importe quel CLSC au Québec (<https://www.indexsante.ca/clsc/>) et choisir l'option 1; vous serez alors redirigé vers la ligne Info-Santé.

Avant l'arrivée des secours, sortez de vos documents de travail la fiche médicale de la victime, fiche que vous devrez remettre aux techniciens ambulanciers, surtout si le niveau de conscience de la victime n'est pas à 100 %. Rassemblez les effets personnels de la victime en n'oubliant surtout pas le casque. En effet, les techniciens ambulanciers doivent y jeter un coup d'œil afin d'y déceler des indices de blessures potentielles et, au besoin, vous indiquer de ne plus utiliser ce casque rendu obsolète par l'impact.

Enfin, tout en veillant sur la victime et sur le groupe, vous pouvez commencer à compiler certains détails qui seront utiles dans la complétion des formulaires de rapports d'accident de l'entreprise et de l'assureur, profitant du fait que les événements sont encore frais à votre mémoire.

Évacuation aéromédicale

Lorsque l'on parle d'évacuation aéromédicale, il importe de spécifier que les transporteurs ne sont pas tenus de voler en toutes circonstances. Ce sont eux qui décident des critères médicaux et opérationnels qui détermineront le lieu ou le non-lieu du vol. Ainsi, la manière, le moment et l'emplacement d'une intervention sont choisis par le transporteur en fonction de la gravité de la blessure (poignet cassé vs pneumothorax) et aussi des conditions d'évacuation (ciel partiellement nuageux vs blizzard).

Du reste, il existe deux types de services d'évacuation aéromédicale : les services publics et les services privés.

Les services publics

À titre de service policier de l'État provincial, la Sûreté du Québec (SQ) est en mesure de gérer des opérations d'évacuation aéromédicale. La SQ dispose d'hélicoptères en service sur le territoire québécois à des fins d'évacuation et de recherche et sauvetage. Il arrive également que la SQ sous-contracte d'autres organismes (Forces armées, Airmedic, Héli-Inter, etc.) si ses hélicoptères sont déjà affectés, si les conditions météo ne leur permettent pas de décoller ou encore si des services locaux sont en meilleure position pour intervenir. Ces services sont financés par le gouvernement du Québec et sont donc gratuits. Les intervenants qui viendront au secours seront des premiers répondants.

Les services privés

L'entreprise privée d'évacuation aéromédicale la plus connue et la plus utilisée au Québec est Airmedic (<https://www.airmedic.net/>). L'adhésion assure le membre de services aéroportés gratuits en cas d'urgence. L'adhésion peut se faire sur une base annuelle, saisonnière ou temporaire.

Airmedic dispense ses services à partir de différentes bases : Saint-Hubert, Québec et Saguenay, Chibougamau, Sept-Îles, Val-d'Or. Sur son site Web, on indique qu'elle est en mesure de desservir l'ensemble du territoire québécois, et ce, 24/7, 365 jours par année. Elle exploite sa propre flotte d'avions et d'hélicoptères dédiée aux évacuations médicales d'urgence. Une équipe médicale est affectée à chaque mission.

Si un guide doit faire appel aux services d'évacuation aéromédicale, il devra s'assurer de disposer d'un héliport d'urgence respectant les critères suivants :

- Dimensions minimales de 150 pieds par 150 pieds;
- Surface la moins sablonneuse possible (pour littéralement éviter une tempête de sable lors de l'atterrissage de l'hélicoptère, ce qui pourrait s'avérer dangereux pour les gens restés au sol et dommageable pour les turbines de l'aéronef);
- En hiver, tasser la neige.

Sécurité pour les guides de VHR

Évacuation aéromédicale

Situations acceptées en secteur non organisé (régions isolées, milieux sauvages) :

- Inconscience;
- Trauma crânien;
- Détresse respiratoire;
- Instabilité des systèmes vitaux;
- Brûlure + de 15 % du corps;
- Hémorragie grave;
- Lésion pénétrante importante;
- Amputation;
- Impact de haute vitesse (65 km/h en voiture, 32 km/h en motoneige).

Éléments d'information supplémentaires à transmettre lors de l'appel :

- Conditions de météo, visibilité, couverture nuageuse, brouillard;
- Espace et obstacles pour l'atterrissage.

Éléments de sécurité dont il faut tenir compte lors de l'arrivée de l'hélicoptère :

- Ne laisser traîner aucun objet susceptible d'être soulevé par le souffle violent de l'hélicoptère.
- Envelopper et mettre au chaud le blessé car le souffle peut faire descendre rapidement la température du corps.
- N'approcher que lorsque les rotors de l'hélicoptère sont arrêtés ou lorsqu'un membre de l'équipage vous en donne la permission.
- Ne jamais s'approcher de la queue ou de l'arrière de l'hélicoptère.

L'utilisation de cartes multiples



Exercice : Avantages et inconvénients des différentes cartes

Types de carte	Avantages	Inconvénients
Carte provinciale des sentiers (FQCQ et FCMQ)	• Donne une vision d'ensemble du réseau • Indique les concessionnaires	
Cartes régionales des sentiers (clubs et ATR)		• Notification limitée des accès routiers • Pas toujours précise • Liens parfois approximatifs avec les sentiers des autres régions • Pas de coordonnées
Routière	• Permet de voir les principaux accès routiers	• Sentiers fédérés non-identifiés et souvent non-indiqués
Chemins forestiers	• Permet de voir la totalité des accès routiers • Comportent parfois les coordonnées • Comportent parfois certains bâtiments • Réseau hydrique identifié	
De territoires spécifiques (ZEC, réserves fauniques, pourvoiries, etc.)		
Topographique	• Présente les courbes topographiques de manière détaillée • Présente les habitations • Présente certaines lignes à haute-tension • Coordonnées et déclinaison • Réseau hybride identifié	
Bathymétrie		• Difficile à obtenir • Coûteuse • N'existe pas pour tous les plans d'eau • Territoire restreint • Sentiers fédérés pas toujours identifiés
Aéronautique	• Notification de plusieurs repères visuels, dont les lignes à haute-tension • Coordonnées et déclinaison	

Sécurité pour les guides de VHR

Orientation

Minimalement, le guide de VHR devrait connaître les éléments d'une **carte topographique** importants et utiles à l'orientation, soit plus spécifiquement :

- Interpréter une légende, une échelle, connaître les limitations de la carte
- Orienter une carte (déclinaison magnétique)
- Extraire des coordonnées géographiques
- Maîtriser les formats de coordonnées (sexagésimal, centésimal ou UTM)
- Différencier les systèmes géodésiques
- Extraire des coordonnées d'un GPS, insérer un point de cheminement/point devirage
- Connaître les limites de fonctionnement d'un GPS
- Maîtriser les bases de la navigation (cheminement et estimé)

Vous trouverez en annexe 8 un document produit par Ressources naturelles Canada qui vous fournit les informations de base utiles à cet égard. Aussi, de nombreuses formations sur le sujet sont disponibles sur le marché.

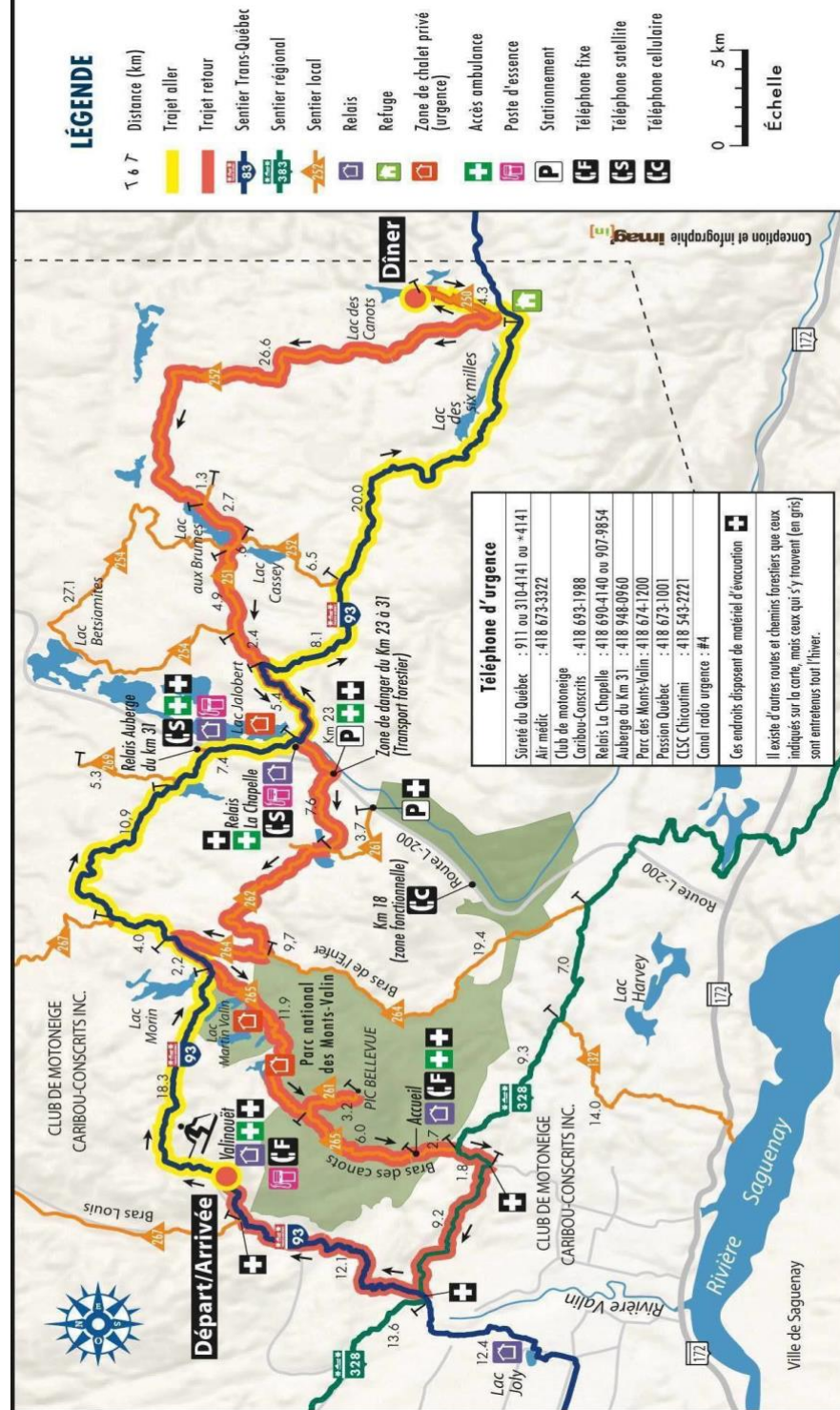
CONSEIL TECHNIQUE



Le plan de territoire

L'utilisation de cartes multiples permet l'élaboration d'un des outils les plus efficaces du plan d'urgence : le plan de territoire. Essentiellement, il s'agit d'annoter une carte maîtresse contenant les items suivants :

- L'itinéraire de la sortie;
- Les points de ralliement de SPU en forêt;
- Les chemins d'évacuation;
- Les voies d'accès praticables et les moyens de transport envisageables;
- Les points de non-retour;
- Les zones d'habitation ou les bâtiments (relais, refuges, chalets, auberges, etc.) et leur période d'ouverture;
- L'aide disponible;
- Les zones de communication de téléphonie cellulaire;
- L'emplacement des dispositifs de communication disponibles et leur numéro de téléphone ou de canal;
- L'emplacement des planches dorsales connues;
- L'emplacement des remorques ou traîneaux d'évacuation connus;
- L'emplacement des héliports connus;
- Les zones de danger (plans d'eau, transport forestier, avalanches).

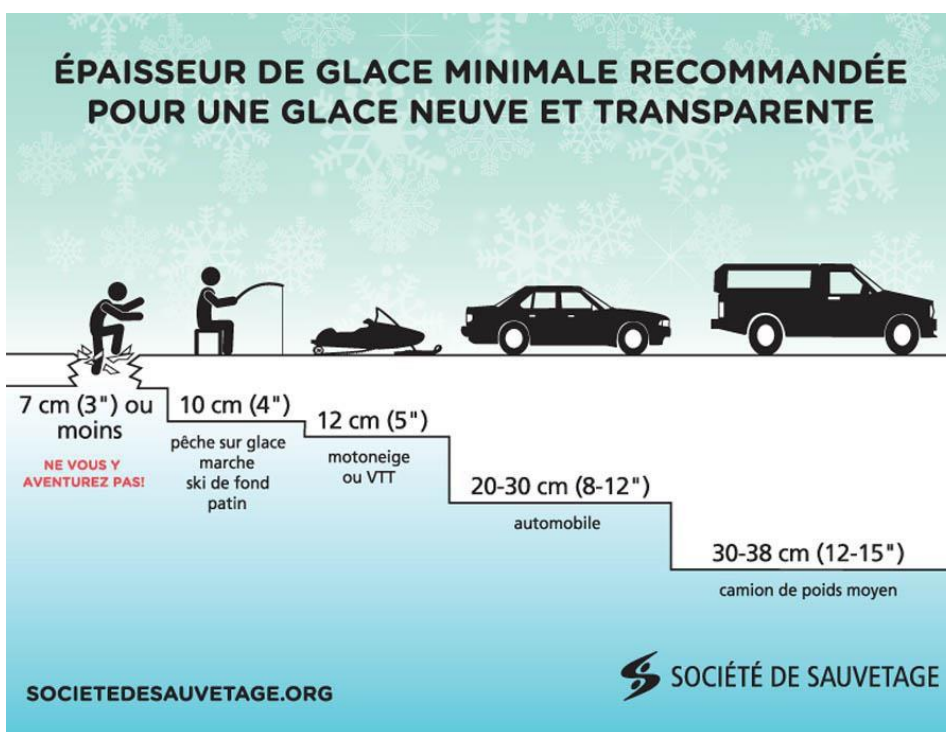


Les plans d'eau et la glace⁹

Les principaux risques associés aux plans d'eau :

- Eau claire
- Gadoue
- Crevasses
- Ponts de neige
- Blocs de glace
- Lames de neige, congères
- Roches, souches et autres obstacles

Avec les plus récents changements au niveau du climat, les critères en lien avec la sécurité sur les plans d'eau évoluent. La source la plus fiable à cet égard demeure la Société de sauvetage :



Source : <http://societedesauvetage.org/puis-je-maventurer-sur-la-glace/>

En cas de doute, on ne prend pas le risque !

Certains plans d'eau sont régulièrement vérifiés par des autorités compétentes, telles que les municipalités et la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. Toutefois, si vous devez pratiquer une activité sur une glace qui n'est pas vérifiée par des autorités compétentes, certaines précautions sont de mise.

9. SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE, *Nager pour survivre - Fiche d'information 2, Vérifier l'épaisseur de la glace*, 2018-2019

Sécurité pour les guides de VHR

On peut vérifier la glace en tenant compte des éléments suivants :

La couleur de la glace

- La glace bleue et transparente est habituellement la plus résistante.
- La glace blanche opaque (glace de neige) contient un pourcentage d'air élevé et sa résistance dépend de sa densité. La glace blanche qui contient peu d'air est presque aussi résistante que la glace bleue.
- La glace grise contient habituellement de l'eau à la suite d'un dégel et doit être considérée comme très suspecte et dangereuse.

L'environnement de la glace

- La taille et la profondeur du plan d'eau influencent la formation de la glace. Plus le lac est profond, plus il prend de temps à geler. La glace près des rivages se forme plus rapidement et fond également plus rapidement.
- Les courants amincissent le dessous de la glace. La glace des rivières est moins solide que celle sur les lacs à cause de l'action du courant.
- Les obstacles, tels qu'un quai ou une pierre, absorbent la chaleur du soleil. Ils retardent la formation de la glace et en accélèrent la fonte.
- La température ambiante qui demeure toujours sous 0 degré Celsius entraîne la formation d'une glace plus solide qu'une température qui oscille de part et d'autre du point de congélation.
- La fonte et le regel de la surface de la glace, causés par les variations de température, créent une glace en couches superposées. La glace comporte donc plusieurs failles et est plus vulnérable.
- Le réchauffement par le soleil diminue la solidité de la glace. La glace est habituellement plus solide le matin qu'en fin de journée.
- L'eau qui s'accumule sur la glace à la suite de précipitations affaiblit celle-ci.
- La neige a le même effet qu'une couverture étendue sur une surface : elle augmente la température de la glace en-dessous. Une chute de neige qui atteint la moitié de l'épaisseur de la glace peut créer une situation dangereuse.
- Le vent peut produire un certain déplacement d'eau qui en retardera la congélation. De plus, le vent peut déplacer la neige et créer une couverture.

La composition de la glace

- La composition chimique de l'eau fait varier l'état de la glace. Une glace composée d'eau propre est plus solide qu'une glace faite d'eau polluée. De plus, la teneur en sel de l'eau peut affecter la température à laquelle celle-ci gèlera.
- Bien que la glace transparente des lacs les moins profonds soit considérée comme la plus solide, aucun type de glace n'est sécuritaire à 100 %. Vous devez toujours tenir compte de son épaisseur. Mesurez-la à l'aide d'une perceuse et soyez toujours accompagné. Percez un tout petit trou jusqu'à l'eau, et ce, à différents endroits. Répétez l'opération à tous les neuf mètres sur la surface où vous désirez circuler car la glace doit être évaluée à plusieurs endroits afin de s'assurer qu'elle est sécuritaire. L'épaisseur et la solidité de la glace peuvent varier énormément d'un endroit à l'autre sur un même plan d'eau.

N'oubliez pas que certaines caractéristiques sont moins fiables en fin de saison, lorsque la glace est plus vieille.

**Au moindre doute,
procédez à des sondages
successifs!**

Autres questions à se poser avant de s'aventurer sur un plan d'eau

- Comment sera la visibilité sur le plan d'eau?
- Quelle est la trajectoire du vent dominant?
- Le niveau d'eau peut-il fluctuer?
- Par où arrive l'eau? Par où repart-elle?
- À quels obstacles peut-on s'attendre? (Ex : arbres morts, quais, lignes de fracture, etc.)

Sécurité pour les guides de VHR

En cas d'urgence, soyez prêt!¹⁰

Si votre excursion vous mène aux abords d'un plan d'eau gelé ou sur la glace, ne négligez surtout pas de vous préparer adéquatement afin d'assurer votre sécurité et celle de vos clients en suivant ces conseils :

1. Transportez votre équipement de survie sur vous pour ne pas le perdre si la glace cède sous votre poids. La trousse doit contenir des pics à glace, un briquet, des allumettes hydrofuges, un allume-feu de magnésium, un canif, une boussole et un sifflet.
2. Informez quelqu'un de votre itinéraire et de l'heure approximative de votre retour.
3. Apportez des vêtements chauds et secs dans un sac imperméable.
4. Portez une combinaison thermique flottante ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) par-dessus votre habit de neige.
5. Portez des lunettes de soleil pour ne pas être ébloui par le reflet de la neige et de la glace. Une bonne visibilité vous aidera à repérer les dangers sur les différentes surfaces praticables.
6. Ayez un téléphone cellulaire avec vous et insérez-le dans une pochette étanche.
7. Connaissez la technique d'auto-sauvetage en cas de chute dans l'eau froide à la suite d'un bris de glace sous vos pieds. C'est ce qui pourrait vous sauver la vie! Pour l'apprendre, étape par étape, consultez le site de la Société de sauvetage ([societedesauvetage.org/auto sauvetage](http://societedesauvetage.org/auto_sauvetage)).

10. [Adeptes de sports sur glace : SOYEZ PRÊT! - Société de sauvetage \(societedesauvetage.org\)](http://societedesauvetage.org)

L'activation des mesures d'urgence

Nous avons vu que le plan d'urgence comporte plusieurs facettes :

- Les rôles et responsabilités des intervenants
- Le matériel d'urgence
- Les communications
- La cartographie

L'intégration de ces diverses informations permet de déterminer les mesures d'urgence à activer lors de situations d'urgence.

Les mesures d'urgence peuvent être catégorisées sous deux dénominations :

- Les procédures médicales
- Les procédures d'urgence

Une fois de plus, un outil sous forme de tableau¹¹ peut s'avérer un format fort utile. Celui-ci devrait proposer une démarche claire et précise pour chaque type de situations qui pourrait survenir en sentier.

Afin d'utiliser efficacement ce type d'outil, le guide doit constamment être en mode de gestion des risques lorsqu'il est en sentier. Ainsi, il doit toujours être conscient des outils de communication disponibles et de l'endroit où il se trouve. L'utilisation d'un tel tableau jumelée à celle d'un plan de territoire et d'un plan de communication s'avère des mesures fort efficaces.

11. Le tableau que l'on présente ici est une adaptation d'un outil développé par David Mephram, chercheur au Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air (LERPA) de l'Université du Québec à Chicoutimi.

Sécurité pour les guides de VHR

PROCÉDURES MÉDICALES					
TYPES	EXEMPLES	INTERVENTION	COM.	ÉVACUATION	ADMINISTRATION
Type 0 (Presque accident)	Embouteillage de VHR à une intersection...	Guide A S'assurer qu'il n'y ait pas de blessure. Réévaluer la sécurité immédiate et à long terme.		Non-requise	Rapport de sortie Photos
		Guide B Assister le guide A. Documenter.			
Type 1 (Blessure Bénigne)	Abrasion, Contusion, brûlure 1 ^{er} degré, ampoule, fatigue...	Guide A Gestion de scène	Info-santé	Non-requise	Rapport médical Rapport d'accident Fiche de matériel de secours utilisé Photos
		Guide B Assister le guide A. Communications. Documentation			
Type 2 (Blessure Modérée)	Entorse cheville, hypothermie légère, épuisement à l'effort...	Guide A Gestion de scène	Info-santé Ange-gardien SPU	Décision du guide	Rapport médical Rapport d'accident Fiche de matériel de secours utilisé Registre des suivis et communications Photos
		Guide B Assister le guide A. Communications. Documentation.			
Type 3 (Blessure Sévère)	Fracture, brûlures 2 ^e et 3 ^e degré, hypothermie modérée, hémorragie significative...	Guide A Gestion de scène. Planifier l'évacuation avec les SPU.	Ange-gardien SPU Info-santé	Requise (Possible recours aux ressources internes et/ou externes)	Rapport médical Rapport d'accident Fiche de matériel de secours utilisé Registre des suivis et communications Photos
		Guide B Assister le guide A. Communications. Documentation, préparer l'évacuation.			
Type 4 (Blessure Critique)	Choc, atteinte au système nerveux ou hypothermie sévère, coup de chaleur...	Guide A Gestion de scène. Planifier l'évacuation avec les SPU.	Ange-gardien SPU Info-santé	Requise (Recours aux ressources externes et/ou internes probable)	Rapport médical Rapport d'accident Fiche de matériel de secours utilisé Registre des suivis et communications Photos
		Guide B Assister le guide A. Communications. Documentation. Préparer l'évacuation.			

Sécurité pour les guides de VHR

PROCÉDURES D'URGENCES					
TYPES	INTERVENTIONS	COM.	ÉVACUATION	ADMINISTRATION	
Personne perdue	Guide A Obtenir de l'information du témoin. Établir un plan par écrit. Débuter recherche expéditive puis primaire (2 h max). Travail en deux sous-groupes max. Attraction sonore fréquente. Attraction visuelle à la noirceur (feu ou fusée). Prévoir assistance extérieure si plan A ne fonctionne pas.	Ange gardien	Possible (Possible recours aux ressources internes et/ou externes)	Rapport d'accident Registre des suivis et communications Notes du déroulement	
	Guide B Assister le guide A. Mener première équipe de recherche. Communications.				
Leader hors fonction (Idem pour assistant)	Guide A - Hors fonction.	Ange gardien SPU	Requise (Possible recours aux ressources internes et/ou externes)	Rapport médical Rapport d'accident Fiche de matériel de secours utilisé Registre des suivis et communications	
	Guide B Gestion de scène. Communications. Désigner un assistant substitut. Stabiliser le groupe au meilleur endroit le plus près. Préparation de l'évacuation du leader. Évacuation subséquente du groupe.				
Groupe séparé	Guide A Retour à la dernière intersection et vérification des traces. Laisser note écrite aux intersections à l'intention du groupe séparé.	Ange gardien		Registre des suivis et communications Notes du déroulement	
	Guide B Communication avec infrastructures sur l'itinéraire. Retour au dernier point d'arrêt.				
Retard significatif	Aviser participants. Vérifier changement d'itinéraire possible. Aviser fournisseurs touchés par le retard. Vérifier avec employeur possibilité de changer la destination.	Ange gardien Fournisseurs		Registre des suivis et communications	
Vol de VHR	Vérifier à nouveau les lieux. Prévoir transport pour victime. Prévoir VHR de remplacement. Prévenir fournisseurs du retard possible.	Ange gardien SQ Locateur Fournisseurs		Registre des suivis et communications Photos	
Décès	Guide A Gestion de scène; psychologie des participants; respect de l'intimité. Ne pas trop perturber la scène de l'accident. Laisser une équipe avec le corps. Planifier l'évacuation.	Ange gardien	Décision du guide	Rapport d'accident Registre des suivis et communications	
	Guide B Assister le guide A. Documentation. Communication. Préparer l'évacuation.				

Sécurité pour les guides de VHR

Recherches et sauvetage d'une personne perdue

Voici un modèle de recherche en forêt. Ce modèle doit être adapté pour une recherche à proximité d'un cours d'eau ou dans une zone d'avalanche.

1. Recueillir des informations :

- Quand et où la personne a-t-elle été vue la dernière fois ?
- A-t-elle dit vers où elle se dirigeait ?
- De quelles couleurs sont ses vêtements?
- Y a-t-il des traces de chenille ou de roues?
- Déterminer combien de temps s'est écoulé depuis sa disparition.
- Estimer la distance possiblement parcourue par la personne (vitesse de déplacement X le temps écoulé).
- Utiliser cette estimation afin de déterminer le rayon d'action à partir du dernier point connu.
- Établir votre périmètre de recherche.

2. Faire une vérification rapide du dernier endroit connu

Si vous êtes près du dernier point où la personne a été vue :

- Effectuer une recherche rapide des environs
- Crier le nom de la personne en parcourant les environs

3. Effectuer une brève recherche

Si la vérification rapide ne donne pas de résultat :

- Effectuer une brève recherche en regroupant deux par deux les membres de votre groupe.
- Parcourir rapidement les sentiers environnants, les points d'observations, les ruisseaux ou lacs environnants, ou tout autre endroit probable.
- Effectuer la recherche pendant 20 à 30 minutes.
- Prendre le temps de planifier vers où diriger les recherches avant d'envoyer votre équipe.
- Chercher plus particulièrement dans les endroits qui vous semblent les plus probables, en fonction des informations que vous avez recueillies plus tôt.
- Rechercher des signes du passage de la personne tels que vêtements, bouts de tissu, traces du véhicule, pièce d'équipement, etc.
- Crier le nom de la personne régulièrement.
- Écouter attentivement pour une réponse. La personne est peut-être blessée et incapable de crier.

Tout au long des recherches, la **COHÉSION VISUELLE** est d'une grande importance.

Organisez le convoi de façon que les membres ne se perdent jamais de vue.

En motoneige hors-piste ou montagne: cohésion visuelle par binôme en tout temps

En progression en sentier ou sur itinéraire linéaire: Principe de la Chaine visuelle
(On progresse à la vitesse nécessaire pour voir en tout temps la personne qui nous suit.)

4. Effectuer une recherche secondaire

Si la recherche brève ne donne pas de résultats, une recherche secondaire, plus systématique devrait être entreprise par l'équipe de recherche en portant une attention particulière sur les sentiers environnants, les routes, les points d'eau, les bâtiments, les falaises, etc.

En se basant sur le périmètre de recherche prédéterminé, votre localisation, l'environnement où vous êtes et vos ressources :

- Déterminer le temps que vous devez allouer pour cette recherche secondaire.
- Prendre le temps de planifier vers où diriger les recherches avant d'envoyer votre équipe.
- En cas de noirceur, s'assurer que les chercheurs sont équipés de lampes et qu'ils évoluent en gardant un contact visuel avec le chercheur à proximité d'eux.
- S'assurer que l'équipe soit bien équipée et que les personnes qui la composent aient suffisamment d'expérience pour éviter de se perdre à leur tour.

5. Aller chercher de l'aide

Si la recherche secondaire ne donne pas de résultat après un certain temps (en dedans d'une heure), ou si votre périmètre de recherche est trop grand pour les ressources dont vous disposez, vous aurez peut-être besoin d'aller chercher de l'aide.

Si vous prenez la décision d'aller chercher de l'aide :

- Ne pas attendre plus longtemps (une autre heure) pour voir.
- Pendant qu'une équipe va chercher de l'aide le reste du groupe peut continuer les recherches.
- Si la personne est retrouvée après qu'une équipe est partie chercher de l'aide, évaluer depuis combien de temps cette dernière est partie, et en combien de temps elle devrait atteindre l'aide.
- Ne pas essayer de partir aux trousseaux de l'équipe partie chercher de l'aide si elle a trop d'avance. Agir de façon précipitée pourrait entraîner un autre accident.

6. Faire une recherche en ligne

Si la recherche secondaire n'apporte pas de résultat, le périmètre de recherche est peut-être trop grand. La recherche en ligne devrait s'effectuer seulement quand vous avez une bonne idée de la direction que la personne perdue a prise. Elle s'effectue à partir du dernier endroit où la personne a été vue ou du dernier indice trouvé.

- Le groupe doit se répartir le long d'une ligne imaginaire.
- Les chercheurs doivent se tenir suffisamment près les uns des autres afin de couvrir visuellement tout le terrain jusqu'au chercheur de part et autre.
- Quelqu'un doit assumer le rôle de leader afin de diriger la direction du groupe.
- Regarder fréquemment derrière soi afin de trouver des indices cachés derrière un objet.

Sécurité pour les guides de VHR

- Dès qu'un indice est découvert, le leader doit demander à tout le groupe de s'arrêter afin de l'examiner et noter la localisation exacte où il a été trouvé.
- Par la suite, la ligne de recherche peut continuer.
- Déplacer la ligne de recherche au besoin.

7. Arrêter les recherches

Si vos recherches demeurent toujours infructueuses, après un certain temps, vous aurez peut-être à prendre la décision d'interrompre ou d'arrêter la procédure de recherche. La mauvaise température, un terrain difficile, le manque de sommeil peuvent exposer l'équipe de recherche à un risque significatif. Si vous arrêtez les recherches, assurez-vous de prévenir les autorités locales qui elles prendront la décision de poursuivre les recherches ou de les arrêter.

S'assurer de **prendre des notes** pour remplir un rapport écrit qui inclut les informations suivantes :

- L'heure exacte à laquelle la personne perdue a été vue la dernière fois;
- La localisation exacte de tous les secteurs où les recherches ont été effectués et des endroits où des indices ont été retrouvés;
- Le type de recherches effectuées;
- La condition physique de la personne perdue, son habillement, son équipement, la nourriture dont elle est présumée disposer, etc.

Comment désenliser un VHR?

Vous avez déjà eu à désenliser un VHR?

Visionnez les vidéos produites par la **Fédération québécoise des clubs de quad**.

CONSEIL TECHNIQUE

Module 4

Les situations de crise : « Là où ça fait mal ! »

Les objectifs du module



À la fin de ce module, vous serez en mesure de :

- Préparer un *briefing* ;
- Adapter votre façon de réagir comme leader en fonction de la situation;
- Déterminer la séquence des éléments qui favorisent une gestion efficace et sécuritaire d'une scène de crise.

4.1 C'est un départ!

Nous retrouvons donc le groupe de cinq clients que nous avons connus au module 2. Nous sommes le 18 février. Le ciel est clair depuis plusieurs jours. Le mercure indique -17 °C et il y a un bon vent du nord-ouest. Nous partons ce matin pour un voyage de trois jours. La destination du jour est l'Auberge de la montagne. Un lunch est prévu au Camp Beauséjour. Nos protagonistes sont des Européens qui en sont à leur première visite au Canada et à leur première randonnée en VHR. Ils conduisent en solo. Voici les membres du groupe :



VHR A André, 50 ans	
VHR B Béatrice, 50 ans	
VHR C Carole, 39 ans	
VHR D Denis, 31 ans	
VHR E Éric, 29 ans	

EXERCICE :

Le groupe a déjà été initié au fonctionnement du VHR et aux techniques de conduite de base. En équipe et à l'aide du gabarit de l'annexe 13, préparez le contenu de leur *briefing* avant le départ.

Sécurité pour les guides de VHR

Briefing avant le départ

Grille d'observation

<u>Critères d'évaluation</u> : 0 : N/A ou Non applicable 1 : Pas abordé 2 : En partie mais incomplet 3 : Très bien					
A. Consignes avant le départ					
1.	Commandes et fonctionnement de base du VHR	0	1	2	3
2.	Techniques de conduite de base : se pencher dans les courbes, freiner	0	1	2	3
3.	Vitesse de croisière lente au début, puis augmentation graduelle de la cadence	0	1	2	3
4.	Garder la droite	0	1	2	3
5.	Contact visuel avec la personne qui suit dans le convoi	0	1	2	3
6.	Espace suffisant entre les véhicules	0	1	2	3
7.	Respecter ses propres limites	0	1	2	3
8.	Comportement sécuritaire en sentier	0	1	2	3
9.	Pas de dépassement	0	1	2	3
10.	Respect de la signalisation	0	1	2	3
11.	Pauses prévues	0	1	2	3
12.	Descendre du côté droit	0	1	2	3
13.	Distance et temps de déplacement approximatif à parcourir avant d'atteindre les prochaines toilettes	0	1	2	3
14.	Distance et temps de déplacement approximatif avant le repas ou le retour	0	1	2	3
15.	Signaux de communication	0	1	2	3
16.	Anomalies mécaniques : avertir le guide	0	1	2	3
17.	Froid : avertir le guide	0	1	2	3

Sécurité pour les guides de VHR

B. Habiletés de communication					
18.	Utiliser des mots et des expressions accessibles ; éviter le jargon et le patois	0	1	2	3
19.	Reformuler avec d'autres mots si les clients ne semblent pas comprendre	0	1	2	3
20.	Utiliser des exemples, des comparaisons, des images	0	1	2	3
21.	Utiliser différents modes de communication (ex. : pictogrammes, explications verbales, démonstrations pratiques, etc.)	0	1	2	3
22.	Vérifier la compréhension de tous les participants, surtout en ce qui a trait aux consignes de sécurité et au vocabulaire technique	0	1	2	3
23.	Faire preuve de cohérence entre le message, les gestes, le ton et la posture	0	1	2	3
C. Qu'est-ce qui devrait être amélioré en priorité?					
D. Par quels moyens on pourrait y arriver?					

Sécurité pour les guides de VHR

4.2 Le leadership mis à l'épreuve

Dans chacune des situations suivantes, décrivez la meilleure façon de réagir en tant que leader du groupe.

André et Béatrice À leur arrivée au Camp Beauséjour pour le lunch, André et Béatrice découvrent qu'on offre au menu quelques vins québécois. Ils sont curieux d'y goûter et s'empressent de commander une bouteille pour accompagner leur repas. Après avoir réglé quelques détails à l'extérieur, vous arrivez à la table alors qu'ils s'appêtent à se verser un 2 ^e verre de vin. Tous deux chefs d'entreprises dans leur pays, ils ont beaucoup de choses à se raconter et se préoccupent très peu de vous.	
Carole Dès la première demi-journée de randonnée, Carole vous a dit qu'elle s'ennuyait ferme. Elle trouve qu'il n'y a pas assez d'action, de défi. Elle demande sans cesse d'aller plus vite et de sortir des sentiers. À quelques reprises déjà, vous avez dû lui rappeler de garder les rangs. Elle regrette de s'être laissé convaincre de faire cette randonnée. Elle affirme que c'est le pire voyage de sa vie.	
Denis Depuis l'accident, Denis est de plus en plus stressé. Son discours est difficile à comprendre. Il arrive difficilement à suivre le groupe. Vous avez l'impression qu'il ne vous écoute plus. Vous êtes inquiet pour sa sécurité et celle des autres clients du groupe.	
Éric Au dîner, Éric a rencontré un groupe de québécois qui connaissent bien le territoire. Ils lui ont parlé d'un magnifique point de vue à moins de 15 km de là, mais pas du tout dans la direction de l'itinéraire prévu. Ils lui ont offert de les accompagner jusque-là et de le ramener après pour rejoindre le groupe. Éric est très excité. Il vient vous aviser qu'il va quitter le groupe pour l'après-midi. Vous lui faites part de votre désaccord, entre autres parce que c'est une zone plus risquée, mais il insiste en disant que c'est lui qui paie donc il peut faire ce qu'il veut.	

4.3 La gestion séquentielle d'une scène de crise

Nous sommes dans l'après-midi de la deuxième journée du voyage, soit le 19 février. Le ciel est partiellement nuageux, le mercure indique -14 °C, les vents sont légers. Il est 15 h 10 et nous nous trouvons sur un sentier fédéré en milieu forestier. Le voyage se termine demain.

1. 15 h 10 - Je regarde derrière moi, après une série de courbes un peu plus serrées que les précédentes, et je ne vois que deux des cinq clients de mon groupe (André et Béatrice), et ce, même si j'ai une bonne visibilité car je me trouve au bout d'une ligne droite de 300 mètres. Je ralentis pour laisser la chance au convoi de se réunir.

Après avoir roulé 30 secondes, je ne réussis toujours pas à voir les trois autres (Carole, Denis et Éric) parce que je suis dans une autre zone parsemée de courbes et que mon champ visuel est limité. Que dois-je faire?

- a) Je poursuis au même rythme
 - b) J'arrête
 - c) Aucune de ces réponses
2. 15 h 12 - Je poursuis lentement sur le sentier encore 30 secondes et j'arrive à une autre section relativement droite. Je profite donc de cette section en ligne droite pour m'arrêter et faire demi-tour en toute sécurité tout en demandant aux autres participants de demeurer sur place. Je rebrousse donc chemin.

Quelle attitude dois-je adopter?

De quelle façon devrais-je me comporter?

Sécurité pour les guides de VHR

3. 15 h 14 - Chemin faisant, je croise Carole qui s'est arrêtée au beau milieu de la ligne droite de 300 mètres située entre les deux zones de courbe. J'arrête et lui demande si elle a vu les deux autres (Denis et Éric) derrière elle. Elle me dit qu'elle a vu Denis qui la suivait il n'y a pas longtemps et c'est tout. Je lui dis donc de me suivre.

15 h 15 - Je poursuis ma route et vois des pistes de VHR qui font demi-tour. Il semble que ce sont vraisemblablement les traces du 4^e (et donc avant-dernier) VHR de mon convoi, soit celui de Denis. Il semble y avoir eu un problème avec le dernier VHR de mon convoi, en l'occurrence, celui d'Éric.

Quelle sera ma vitesse de croisière dorénavant? Pourquoi?

4. 15 h 16 - J'ai maintenant rebroussé chemin sur trois kilomètres. J'aperçois le quatrième VHR (celui de Denis) stationné au milieu de la piste. En m'approchant, je constate qu'Éric, qui conduisait le cinquième VHR, a fait une sortie de piste.

15 h 17 - J'empoigne ma trousse de premiers soins que je mets toujours sur le dessus de mes bagages afin qu'elle soit accessible rapidement.

De quelle façon dois-je me diriger vers la scène?

5. 15 h 18 - Chemin faisant, j'ai déterminé qu'il n'y avait pas vraiment d'autres dangers tels que branches cassées demeurées suspendues dans les arbres, VHR qui pourrait basculer sur la victime ou les intervenants, ruisseau dont la glace pourrait céder, trajectoire d'avalanche, etc. Avant même que je n'arrive près de la victime, Denis vient à ma rencontre et tente de m'expliquer ce qu'il sait. Il est très nerveux et son discours est difficile à comprendre.

Que dois-je faire? Comment vais-je m'occuper de Denis?

Sécurité pour les guides de VHR

6. 15 h 19 - En parcourant les derniers mètres qui me séparent de la victime, je crois comprendre qu'Éric a perdu le contrôle de son VHR dans la courbe et fait une sortie de piste. Les traces du VHR laissent croire qu'il a percuté un arbre de taille importante. J'ai probablement affaire à une blessure traumatique sérieuse. J'arrive près de la victime, constate qu'il a les yeux ouverts et qu'il respire.

15 h 21 - Entre-temps, un groupe de trois motoneigistes locaux s'arrête. Ils offrent leur aide.

Comment pourrais-je les utiliser?

7. 15 h 22 - Je dois maintenant procéder à l'examen secondaire d'Éric.

Comment devrais-je me préparer selon ce que j'ai appris dans les formations de secourisme?

8. 15 h 24 - Après avoir complété l'examen d'Éric, j'en déduis qu'il a probablement un bras cassé et qu'il semble souffrir d'une légère commotion cérébrale. Toutefois, je ne suis pas certain de mon évaluation et je me pose encore plus de questions sur la manière dont je devrais traiter Éric.

Que faire?

Sécurité pour les guides de VHR

9. 15 h 26 - Je prends une minute et j'appelle mon ange gardien pour lui exposer la situation et le mettre prêt à intervenir (en « *stand-by* »).

Quelles sont les quatre informations de base que je dois lui communiquer?

10. 15 h 27 - Éric doit se rendre dans un centre hospitalier. Je veux réfléchir quelques instants sur ma stratégie de gestion de scène avant d'activer les Services préhospitaliers d'urgence (SPU).

Quels sont les principaux éléments que je dois prendre en considération afin de déterminer si je peux procéder à une évacuation autonome ou bien si je dois prévoir une évacuation assistée?

Sécurité pour les guides de VHR

11.15 h 29 - Considérant les éléments suivants :

- Je possède les compétences nécessaires en leadership et je maîtrise la situation.
- Je suis en forme et alerte. J'ai bien mangé sur l'heure du midi et je suis bien hydraté. J'ai veillé à ce que le groupe fasse de même.
- Mon ange gardien m'a informé qu'il y a un traîneau d'évacuation au local du club et celui-ci est environ à 30 km en aval d'où je me trouve.
- Je n'ai pas remarqué la présence d'infrastructures chauffées dans les derniers 30-40 km.
- Le reste du groupe est prêt à aider, sauf peut-être Denis qui n'arrive pas à se calmer. Je bénéficie également de l'assistance des trois motoneigistes locaux. Il s'agit d'un sentier fédéré passant, je pourrais probablement compter sur la collaboration d'autres personnes dans l'heure qui suit.
- Je circule sur un sentier fédéré relativement bosselé.
- L'hôpital le plus près se trouve à environ 100 km à vol d'oiseau.
- J'ai en ma possession un téléphone satellite et je sais m'en servir.
- J'ai en ma possession une carte et un plan d'évacuation.
- J'ai un GPS et je sais m'en servir. Je peux donc déterminer avec les SPU où sera le chemin d'accès le plus près de moi.
- J'ai noté une route à 10 km et une seconde à 15 km en amont.
- Les VHR ont suffisamment d'essence.
- Je ne sais pas où se trouve la piste d'atterrissage d'hélicoptère la plus proche.
- Les conditions climatiques sont favorables : il fait -14 °C, les vents sont légers et le ciel partiellement nuageux.
- Il est maintenant 15 h 30; il reste donc environ une heure de luminosité.
- Le temps de résistance d'Éric sans dommage permanent est généreux, environ 24-26 heures.

Quelle décision devrais-je prendre quant à l'évacuation d'Éric?

Sécurité pour les guides de VHR

13. 15 h 38 - Je peux poser différentes actions en attendant que les secours arrivent. Classez les actions qui suivent selon leur niveau de priorité 1, 2 ou 3 (1 étant le plus prioritaire).

Actions	Priorité		
	1	2	3
Sortir la fiche médicale d'Éric et la mettre de côté			
Ébrancher la voie d'accès entre la piste de VHR et Éric			
M'assurer du confort des autres membres du groupe			
Faire un feu près d'Éric			
Informer son employeur de la situation			
Compacter une voie d'accès dans la neige entre la piste de VHR et Éric			
Remettre le VHR d'Éric en piste			
Rappeler les services d'urgence et voir où ils en sont au niveau de l'envoi d'aide			
Faire relayer les individus qui font la circulation en amont et en aval de la piste			
Rester près d'Éric et m'assurer de son confort physique et psychologique			
Commencer à prendre des notes sur le déroulement de l'incident			
Poursuivre les traitements d'Éric suivant les protocoles enseignés dans les cours de premiers soins			
Compléter mes notes sur les événements et effectuer un premier jet du rapport d'accident (formulaire de l'entreprise)			
Faire préparer le matériel de remorquage du VHR			
Évaluer l'impact de l'événement sur le déroulement du voyage et les autres prestations de service			
Autres :			

Sécurité pour les guides de VHR

14. 16 h 33 - En attendant les secours, je réfléchis.

Que devrais-je prévoir au niveau de l'accompagnement d'Éric?

15. 16 h 47 - Les secours arrivent. Nommez trois actions à poser dans la gestion de cette étape.

16. Les secours quittent en direction de l'hôpital, prenant à leur bord Éric. Avant de partir, je m'assure de :

Module 5

La rétroaction : « J'aurais donc dû ! »

Les objectifs du module



À la fin de ce module, vous serez en mesure de :

- Définir la marche à suivre, à la suite d'un incident de parcours lors d'une sortie guidée en VHR;
- Procéder à l'analyse d'un incident de parcours lors d'une sortie guidée en VHR.

5.1 Les suivis



Ce n'est pas parce que la victime est dorénavant entre les mains des ambulanciers que la gestion d'une scène d'urgence se termine... Dans les heures et les jours qui suivent l'accident, plusieurs autres gestes devront être posés auprès du reste du groupe, de l'employeur, des fournisseurs, des autorités et de la victime elle-même. Quelles sont ces actions à mettre en place?

Utilisez le tableau des pages suivantes.

Sécurité pour les guides de VHR

Aide-mémoire pour assurer les suivis					
Suivi	Dans l'heure qui suit le transfert de soins	Le soir même	Dans les 24 h	Au retour de l'expédition	Une semaine plus tard
La victime <i>NOTE : Les suivis avec la victime sont d'autant plus importants si la victime ne maîtrise pas parfaitement le français.</i>	Les suivis avec la victime sont pratiquement impossibles et surtout impertinents à ce stade.	Après avoir contacté l'employeur, il peut être approprié de contacter la victime (à l'hôpital ou dans tout autre lieu où elle se trouve) afin de : • Lui apporter un soutien moral • Lui laisser savoir que tout se passe bien avec le reste du groupe et que l'événement n'a pas affecté le déroulement de l'expédition • Vérifier si elle a besoin de quoi que ce soit • Demander quelles seront les prochaines étapes de son traitement et noter le tout	Il peut être approprié de contacter la victime à chaque soir (après avoir contacté son employeur) afin de : • S'informer de l'évolution de ses blessures • Lui apporter un soutien moral • Vérifier si elle a besoin de quoi que ce soit • Demander quelles seront les prochaines étapes de son traitement et noter le tout • Souhaite et peut réintégrer le groupe ou à tout le moins revoir les participants d'ici la fin de l'expédition.	Il peut être approprié de rencontrer la victime. Il peut être stratégique de lui demander de signer votre rapport d'accident.	Il peut être approprié de lui faire parvenir : • Un courriel et/ou • Une carte de prompt rétablissement et/ou • Des photos du voyage

Aide-mémoire pour assurer les suivis					
Suivi	Dans l'heure qui suit le transfert de soins	Le soir même	Dans les 24 h	Au retour de l'expédition	Une semaine plus tard
Le reste du groupe					

Sécurité pour les guides de VHR

Aide-mémoire pour assurer les suivis					
Suivi	Dans l'heure qui suit le transfert de soins	Le soir même	Dans les 24 h	Au retour de l'expédition	Une semaine plus tard
L'employeur	Contacter l'employeur pour l'informer de l'évolution de la situation : • Transfert de soin effectué • Clinique ou hôpital visé par les SMU • Fixer avec lui un rendez-vous téléphonique en soirée Confirmer la politique de communication avec les médias.	Contacter l'employeur afin d'obtenir de l'information sur l'évolution de la situation et vérifier si la victime : • A les vêtements qu'il lui faut • A eu l'occasion de contacter ses assurances et ses proches • Souhaite et pourra réintégrer le groupe ou à tout le moins revoir les participants d'ici la fin de l'expédition • Et s'informer de l'évolution des blessures de la victime • De même que vérifier si l'employeur a pu contacter la famille Mandater l'employeur de mentionner aux fournisseurs - incluant les clubs - les améliorations qu'ils devraient apporter au sentier (signalisation, travaux d'entretien et de réfection, etc.)	Contacter l'employeur afin d'obtenir de l'information sur l'évolution de la situation.	Remettre la documentation relative à l'événement • Formulaire médical • Formulaire de rapport d'accident • Registre des suivis effectués • Photos Tenir une rencontre afin de : • Évaluer l'efficacité du plan d'urgence • Déterminer si des changements sont à apporter dans l'itinéraire et le plan de gestion des risques à partir des signes avant-coureurs de l'accident, des bons coups effectués et des leçons à retenir Appuyer l'employeur dans la transmission d'informations vers les collègues de travail.	Remettre le registre des suivis finaux.

Sécurité pour les guides de VHR

Aide-mémoire pour assurer les suivis					
Suivi	Dans l'heure qui suit le transfert de soins	Le soir même	Dans les 24 h	Au retour de l'expédition	Une semaine plus tard
Les fournisseurs					
Autres suivis	• Si possible, prendre des photos de l'emplacement de l'accident (en cas d'interrogatoires ou de poursuites) • Au besoin, baliser le sentier afin de signaler le danger • Prendre en note les communications effectuées	• Compléter les formulaires médicaux et de rapport d'accident utilisés par l'employeur • Noter les signes avant-coureurs de l'accident, les bons coups effectués, les leçons à retenir et les modifications à apporter au plan de gestion des risques • Noter au fur et à mesure tous les suivis et communications effectués (en cas d'interrogatoires ou de poursuites) • Prendre en note le matériel de secours utilisé	Noter au fur et à mesure tous les suivis et communications effectués.	• Archiver les photos • Photocopier la documentation relative à l'expédition • Poursuivre la prise de note des suivis et communications effectués	Poursuivre la prise de note des suivis et communications effectués.

Y a-t-il d'autres suivis à faire auprès des autorités selon vous?

5.2 L'analyse de l'incident



17. Les signes avant-coureurs

Exemples :

- Éric et Denis qui se lancent des défis verbaux lors des pauses
- Éric et Denis qui font l'élastique
- Denis qui fait une sortie de piste mineure dans l'avant-midi
- Éric qui a peu dormi la nuit précédente et qui se sent fatigué
- La consommation d'Éric et Denis lors du lunch
- Autres facteurs qui peuvent augmenter le potentiel d'accident :
 - Sentier étroit
 - Courbes prononcées
 - Plaques de glace dans certaines courbes
 - Volume d'usagers qui empruntent le sentier
 - Pénombre
 - Lames de patin usées
 - Suspension mal ajustée, etc.

18. Les bons coups

19. Les leçons à retenir

20. Les modifications à apporter

Exemples :

- Est-ce que les endroits où il faut être plus vigilant en sentier sont mentionnés dans le plan de gestion des risques?
 - Pente raide souvent glacée
 - Section marécageuse à éviter avec des participants débutants
 - Intersection dangereuse avec une route forestière très fréquentée
 - Plan d'eau propice à la formation de gadoue, etc.
- Est-ce que les informations contenues dans le plan d'urgence sont à jour?
 - Numéros de téléphone des clubs
 - Localisation des remorques et traîneaux d'évacuation
 - Proximité des voies d'évacuation (en prenant en considération la construction de nouvelles routes forestières)
- Est-ce que les opérations et procédures de l'employeur permettent aux autres guides de profiter de ma réflexion (signes avant-coureurs, bons coups, leçons, modifications)?
- Est-ce que le ratio d'encadrement guide-client devrait être revu pour cette expédition?
- Est-ce qu'on ne devrait accepter que les participants détenant une expérience préalable pour cette expédition?
- Est-ce qu'il y a lieu de demander au club d'améliorer la signalisation à cet endroit?
- Etc.

Module 6

Mon « Plan d'action individuel »

Les objectifs du module

À la fin de ce module, vous serez en mesure de :

- Vous positionner quant aux normes et aux attentes de l'industrie à l'égard de la gestion des risques;
- Planifier différentes actions, au retour en entreprise, qui favoriseront l'accroissement du niveau de sécurité des sorties guidées de VHR.

Exercice: Où en suis-je maintenant au niveau de la sécurité?

Questionnaire d'autoévaluation

#	Énoncé	Oui	Non	Non, mais je sais comment remédier à cette situation
1.	Je possède ou j'ai accès aux moyens de communication qui me permettent d'entrer rapidement en contact avec les services médicaux d'urgence (SMU), peu importe où je me trouve.	☐	☐	☐
2.	Je sais où se trouvent les planches dorsales et les traîneaux ou remorques d'évacuation sur le territoire où je suis guide.	☐	☐	☐
3.	J'appelle systématiquement la Sûreté du Québec s'il survient un accident avec blessé dans mon groupe.	☐	☐	☐
4.	J'ai suivi une formation en premiers soins, spécifique aux régions isolées, éloignées ou sauvages.	☐	☐	☐
5.	Je connais le contenu exact de la trousse de premiers soins utilisée lorsque j'effectue mon travail de guide.	☐	☐	☐
6.	Je connais les différentes étapes de la gestion des risques et je peux les nommer.	☐	☐	☐
7.	Je sais exactement quoi faire (actions et séquence des actions) si un de mes clients s'égare et que je n'arrive plus à le retrouver.	☐	☐	☐
8.	Je connais les procédures d'évacuation à mettre en œuvre en cas d'urgence, peu importe où je me trouve.	☐	☐	☐
9.	Je connais les ressources à contacter dans le cas où je dois traiter un client blessé ou malade que je ne suis pas en mesure de soigner adéquatement, suite à un manque de connaissance ou de moyens.	☐	☐	☐
10.	J'ai une parfaite maîtrise du groupe que j'accompagne, et ce, en toute situation.	☐	☐	☐
11.	J'effectue un parcours d'initiation avec mes clients avant de partir en randonnée.	☐	☐	☐
12.	Je connais et j'applique une méthode d'analyse systématique pour chaque difficulté technique d'un parcours avant de m'y engager avec mon groupe.	☐	☐	☐
13.	Je partage mes idées et mes techniques de guide avec mes collègues.	☐	☐	☐
14.	Lorsque survient un accident, je m'assure de concentrer mon énergie sur la scène plutôt qu'uniquement sur la victime.	☐	☐	☐

Sécurité pour les guides de VHR

#	Énoncé	Oui	Non	Non, mais je sais comment remédier à cette situation
15.	J'ai une idée très claire de ce que doit comporter un plan d'urgence.	☐	☐	☐
16.	Je connais les suivis à effectuer avec mon employeur lors d'un accident avec blessé.	☐	☐	☐
17.	Je connais les éléments sur lesquels me baser pour déterminer le rang de chacun des participants dans le convoi.	☐	☐	☐
18.	Je sais comment garder le contrôle sur n'importe quel groupe, peu importe la situation.	☐	☐	☐
19.	Je connais des solutions de rechange de communication d'urgence dans le cas où je n'aurais pas accès à un téléphone terrestre, portable ou satellite.	☐	☐	☐
20.	Je connais les différences entre un plan de gestion des risques et un plan d'urgence.	☐	☐	☐
21.	Je documente systématiquement tous les accidents qui surviennent lorsque je suis guide.	☐	☐	☐
22.	Je possède et j'utilise une trousse de réparation complète lorsque je suis guide.	☐	☐	☐
23.	Je suis en mesure de prédire le potentiel d'un accident lorsque je suis guide.	☐	☐	☐
24.	Je sais clairement comment déterminer les informations à transmettre aux participants avant de partir et quelles informations transmettre en cours de route.	☐	☐	☐
25.	Je connais les mesures de sécurité à observer lorsque j'effectue une pause sur les sentiers.	☐	☐	☐
26.	Je signale à l'entreprise tout problème rencontré lors de ma sortie.	☐	☐	☐
27.	Je connais les différentes vitesses maximales permises en quad et en motoneige.	☐	☐	☐
28.	Je connais l'équipement de sécurité obligatoire que doit comporter un VHR.	☐	☐	☐
29.	Je peux légalement traverser un chemin public à n'importe quel endroit, pour autant que ce soit fait de manière hautement sécuritaire.	☐	☐	☐
30.	Je connais la liste précise des documents que je dois avoir en main et les informations dont je dois disposer, avant de partir avec un groupe.	☐	☐	☐

Comment vais-je m'y prendre pour remédier aux situations et aux éléments du questionnaire d'autoévaluation pour lesquels je ne suis pas en mesure de répondre par « OUI » ?

1.

2.

3.

4.

5.

Mon plan d'action individuel

Diffusion de mes connaissances

Détenir de l'information sur l'encadrement sécuritaire et la gestion des risques, c'est bien. Trouver des manières de la mettre en application, c'est mieux. Mais partager cette démarche, c'est génial !

Parmi nos collègues de travail, nous connaissons tous quelqu'un dont la pratique de guide peut comporter des lacunes à l'égard des notions que nous venons de voir. Identifiez-en trois avec qui vous êtes prêt à partager les notions apprises lors de cette formation et précisez les éléments plus particuliers que vous souhaitez partager avec ces personnes. Il peut également s'agir d'un supérieur ou de l'employeur.

Exemples d'éléments à partager : connaissance de la loi en matière de responsabilité civile ou criminelle, liste de contenu de trousse, décisions prises lors de situations d'urgence, développement d'un plan de territoire, etc.

Nom du collègue :

Éléments à partager :

Nom du collègue :

Éléments à partager :

Nom du collègue :

Éléments à partager :

Annexes

- ANNEXE 1 : Les principaux types de milieux fragiles au Québec
- ANNEXE 2 : Ratios d'encadrement
- ANNEXE 3 : Information à détenir avant le départ
- ANNEXE 4 : Informations à transmettre aux participants
- ANNEXE 5 : L'organisation d'un convoi - Quelques particularités
- ANNEXE 6 : Listes de contenu des trousse
- ANNEXE 7 : Signaux de communication en VHR
- ANNEXE 8 : Utiliser une carte topographique
- ANNEXE 9 : Étapes de recherche d'information pour l'établissement d'un plan de territoire
- ANNEXE 10 : Facteurs influençant le temps de résistance en situation d'urgence
- ANNEXE 11 : Facteurs qui influencent le temps de secours
- ANNEXE 12 : Analyse de situation et prise de décision
- ANNEXE 13 : Gabarit - Contenu standard du *briefing*
- ANNEXE 14 : Gabarit - L'appel d'urgence
- ANNEXE 15 : Risques inhérents à la pratique du VHR

ANNEXE 1

Les principaux types de milieux fragiles au Québec

Milieux fragiles (Faune et flore)	Comment les reconnaître, les localiser	Risques inhérents	Actions recommandées
Aire de confinement de fin d'hiver de l'orignal	Traces, crottins, poils, présence des bêtes elles-mêmes	Dérangement des bêtes Risque de déplacement des bêtes dans un autre secteur moins propice au niveau de la qualité de l'habitat de fin d'hiver Risque de complications pour les femelles en gestation (déplacements plus difficiles) Risque de complications pour les bêtes aux prises avec la tique d'hiver (bêtes affaiblies) Danger pour les motoneigistes (agressivité des mâles qui peuvent être très dangereux avec leurs pattes antérieures) Facilite l'accès aux prédateurs, notamment du loup gris (dans les sentiers de motoneige)	Contourner, éviter les aires de confinement de fin d'hiver de l'orignal. Si des bêtes sont aperçues, arrêter les motoneiges et leurs laisser le temps de s'éloigner. Se retirer du secteur en file indienne et à basse vitesse. Transmettre l'information aux autres guides VHR afin qu'ils évitent le secteur eux aussi
Aire de confinement d'hiver du cerf de Virginie	Traces, crottins, poils, présence des bêtes elles-mêmes Contrairement à l'orignal, les aires de confinement d'hiver du cerf de Virginie sont les mêmes d'année en année ce qui en facilite la localisation La plupart des aires importantes bénéficient d'un statut de protection légal au Québec	Dérangement des bêtes, stress et dépense énergétique inutile Risque de complications pour les femelles en gestation (déplacements plus difficiles) Facilite l'accès aux prédateurs, notamment du coyote et des chiens errants (dans les sentiers de motoneige)	Contourner, éviter les aires de confinement d'hiver. Si des bêtes sont aperçues, arrêter les motoneiges et leurs laisser le temps de s'éloigner Se retirer du secteur en file indienne et à basse vitesse

Sécurité pour les guides de VHR

Milieus fragiles (Faune et flore)	Comment les reconnaître, les localiser	Risques inhérents	Actions recommandées
Secteurs fréquentés par le caribou forestier Habitats du caribou forestier reconnus	Traces et présence des bêtes elles-mêmes Cartographie officielle du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Dérangement des bêtes Risque de déplacement des bêtes dans un autre secteur moins propice Facilite l'accès au loup gris (dans les sentiers de motoneige)	<u>Le caribou forestier est une espèce protégée au Québec</u> Contourner, éviter les secteurs où l'espèce est présente. Si des bêtes sont aperçues, arrêter les motoneiges et leurs laisser le temps de s'éloigner Se retirer du secteur en file indienne et à basse vitesse
Frayères en cours d'eau	Impossible de les localiser en hiver Possible en été, mais par des personnes aguerries	Perturbation possible du gravier dans lequel sont présents les œufs fécondés Exondation et gel des œufs de poisson	Ne jamais circuler longitudinalement dans un cours d'eau avec un VHR Idéalement, utiliser des traverses de cours d'eau existantes et en bon état (ponts et ponceaux) Identifier à l'avance la localisation des endroits de traverses de cours d'eau à gué afin d'éviter les frayères Une fois les traverses à gué localisées, communiquer leur localisation et les identifier sur le terrain
Frayères en lac	Impossible de les localiser en hiver Possible en été, mais par des personnes aguerries	Perturbation possible du substrat dans lequel sont présents les œufs fécondés Exondation et gel des œufs de poisson	Ne jamais circuler en suivant la berge des lacs, dans les passes étroites, près des entrées d'eau ou de l'exutoire des lacs Si un lac doit être traversé régulièrement, identifier un tracé, le baliser et s'y tenir pour toute la saison hivernale

Sécurité pour les guides de VHR

Milieus fragiles (Faune et flore)	Comment les reconnaître, les localiser	Risques inhérents	Actions recommandées
Milieus humides Dénudés humides Dénudés secs	Les milieux humides sont faciles à localiser sur des cartes topographiques à l'échelle 1 / 50 000 Les dénudés secs et humides sont faciles à localiser sur des cartes écoforestières à l'échelle 1 / 20 000	Les milieux humides et les dénudés peuvent être facilement affectés par le passage des motoneiges, surtout en début et en fin de saison.	Attendre d'avoir atteint au mois 30 centimètres de neige avant de traverser un milieu humide ou un dénudé en motoneige Si ce milieu doit être traversé régulièrement, identifier un tracé, le baliser et s'y tenir pour toute la saison hivernale
Secteurs situés en haute altitude (versants élevés et sommets)	Identifier les secteurs fragiles situés en haute altitude en consultant la littérature scientifique disponible et en consultant les organismes responsables de la conservation de la faune et de la flore	Perturbation de la végétation fragile qui vit spécifiquement dans ces milieux ce qui peut provoquer des pertes de qualité d'habitat pour certaines espèces animales qui y sont typiquement associées (ex : Grive de Bicknell qui est une espèce faunique vulnérable au Québec)	Cartographier les secteurs sensibles situés en haute altitude, communiquer l'information et éviter la fréquentation de ces secteurs avec des VHR
Parcs naturels, réserves de biodiversité, réserves fauniques et autres aires territoriales bénéficiant d'un statut de protection légal	Cartographie officielle du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques , du Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et de Parcs Canada ¹²	Milieus naturels particulièrement riches et fragiles qui doivent être conservés	Cartographier les aires protégées, communiquer l'information et éviter la fréquentation de ces secteurs avec des VHR
Régénération forestière (peuplements forestiers dont la majorité des tiges ont plus de 3 ans et moins de 20 ans)	Cartographie du secteur forêt du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (disponible en ligne) Attention : milieux dynamiques au Québec ce qui oblige de faire des mises à jour régulières de l'information cartographique disponibles pour un territoire donné	Bris des cimes des jeunes arbres ce qui entraîne une perte de valeur économique pour le bois de sciage et une perte de valeur écologique également (la cime des arbres est utilisée pour la nidification par plusieurs espèces d'oiseaux)	Cartographier les secteurs en régénération forestière, communiquer l'information, la maintenir à jour et éviter la fréquentation de ces aires avec des VHR

¹² <https://mffp.gouv.qc.ca/les-parcs/>; <https://mffp.gouv.qc.ca/la-faune/territoires-fauniques/>; https://www.environnement.gouv.qc.ca/BIODIVERSITE/aires_protegees/carte-interactive.htm

Sécurité pour les guides de VHR

Référence :

Fédération des pourvoiries du Québec. 2016. *Prise en compte de la faune dans la localisation des sentiers et sensibilisation des motoneigistes hors-pistes – Document de sensibilisation pour les promoteurs.* 29 pages et annexes.

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) est le principal ministère responsable de la conservation des milieux fragiles et de la protection des espèces animales qui vivent en milieu naturel. Le MFFP travaille en collaboration avec le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) qui lui, est responsable du réseau des aires protégées au Québec, de même qu'avec les intervenants municipaux ainsi qu'avec la plupart des organismes voués à la conservation des milieux naturels. Le MFFP dispose de plusieurs bureaux dans toutes les régions du Québec. Il s'agit donc d'une bonne porte d'entrée pour demander des informations au sujet des milieux fragiles. Son site web héberge une grande quantité d'information pertinente ainsi que les coordonnées de tous les bureaux régionaux, unités de gestion et bureaux des services de protection de la faune.

<https://mffp.gouv.qc.ca/>

ANNEXE 2

Ratios d'encadrement¹³

Pour la motoneige

Ratios d'encadrement				
Sentier	Voyage de niveau de difficulté			
Niveau de difficulté du voyage	Facile	Intermédiaire	Difficile	Très difficile
Nombre maximum de clients par guide	13	10	9	7
Nombre maximum de motoneiges par guide*	9	8	7	5
Hors sentier	Voyage de niveau de difficulté			
Niveau de difficulté du voyage	Facile	Intermédiaire	Difficile	Très difficile
Nombre maximum de clients et de motoneiges par guide	5	4	1 guide / 3 clients	N/A
			2 guides / 8 clients	2 guides / 8 clients
Notes importantes :				
1. Il faut respecter les recommandations du fabricant, la législation et réglementation en vigueur en ce qui a trait au nombre d'occupants permis sur le véhicule.				
2. La motoneige duo n'est pas possible en hors-piste.				

*Ce nombre exclut la motoneige utilisée par le guide si ce dernier n'embarque pas de client avec lui.

Pour le quad

Ratios d'encadrement				
Été	Voyage de niveau de difficulté			
Niveau de difficulté du voyage	Facile	Intermédiaire	Difficile	Très difficile
Nombre maximum de clients par guide	11	8	7	5
Nombre maximum de quads par guide*	8	6	5	4
Hiver	Voyage de niveau de difficulté			
Niveau de difficulté du voyage	Facile	Intermédiaire	Difficile	Très difficile
Nombre maximum de clients par guide	13	11	8	7
Nombre maximum de quads par guide	10	8	6	5

*Ce nombre exclut le quad utilisé par le guide si ce dernier n'embarque pas de client avec lui.

13. Tiré de la Trousse d'outils VHR produite par Aventure Écotourisme Québec. Pour une information à jour, voir https://aeq.aventure-ecotourisme.qc.ca/upload/contenu-fichiers/outils_et_modeles_adhesion/coffre_a_outils_projet_securite_vhr.zip

Sécurité pour les guides de VHR

Pour la moto hors route

Ratios d'encadrement				
	Voyage de niveau de difficulté			
Niveau de difficulté du voyage	Facile	Intermédiaire	Difficile	Très difficile
Nombre maximum de clients par guide	12**	8 2 guides / 10 clients	6 2 guides / 8 clients	4 2 guides / 6 clients
Nombre maximum de motos hors route par guide*	8 2 guides / 10 motos	8 2 guides / 10 motos	6 2 guides / 8 motos	4 2 guides / 6 motos

**Ce nombre exclut la moto utilisée par le guide si ce dernier n'embarque pas de client avec lui.*

*** Seulement pour les niveaux faciles, il est possible d'avoir 2 passagers par moto hors route, sans dépasser le nombre maximum de clients*

ANNEXE 3

Informations à détenir avant le départ

Informations et documents impératifs

« Je ne pars pas si je n'ai pas en main ces documents ou ces informations »

Les documents administratifs de nature générale

- Preuve de paiement des droits sentiers fédérés (grand papier rose de vignette de sentier)
- Certification d'immatriculation des VHR
- Attestation d'assurance de responsabilité civile (petit papier rose de vignette de sentier pour motoneige et copie rose de l'assureur pour quad)
- Copie du contrat de location des VHR

Les documents spécifiques aux participants

- Permis de conduire lorsque requis
- Document attestant l'âge (le permis peut suffire)
- Déclaration d'acceptation des risques (le guide n'est pas tenu de l'apporter avec lui mais il doit
- S'assurer que le client l'a lue, l'a signée et qu'il l'a lui-même contresignée par la suite)
- Informations médicales des participants

Les documents requis pour une randonnée sécuritaire et bien organisée

- Carte de sentiers régionaux
- Vérification de l'ouverture des sentiers
- Vérification des prévisions météo
- Carte des incendies de forêt
- Itinéraire et distances
- Coordonnées des établissements d'hébergement et de restauration
- Argent comptant ou carte de crédit

Les documents qui seront utiles en cas d'urgence

- Plan d'urgence
- Entente de communication avec une tierce partie (ange gardien)

Sécurité pour les guides de VHR

Informations et documents suggérés

« Je peux partir si je n'ai pas en main ces documents ou ces informations, mais ce serait utile de les avoir la prochaine fois... »

Les cartes additionnelles

- Cartes des chemins forestiers
- Cartes topographiques
- Cartes de territoire

Les formulaires

- Formulaires de rapports d'accidents utilisés par l'entreprise
- Formulaires de suivi médical
- Copie des politiques et procédures à respecter
- Copie de droits d'accès à des territoires spécifiques

Les listes de contenu

- Liste du contenu des trousse de premiers soins
- Liste du contenu des trousse de réparation
- Liste du contenu des trousse de survie

Les aide-mémoires

- Aide-mémoire sur les procédures avant départ
- Aide-mémoire sur les *briefings* de sécurité
- Menus et préférences alimentaires des participants

ANNEXE 4

Informations à transmettre aux participants

Accueil initial du groupe

- Présentation du guide et de l'entreprise
- Horaire planifié
- Prévisions météo
- But du voyage
- Itinéraire : types de sentiers
- Itinéraire : milieux naturels traversés
- Itinéraire : villages traversés
- Infrastructures le long du sentier
- Moyens de communication disponibles
- Politique de l'entreprise : alcool
- Politique de l'entreprise : clients téméraires
- Autres politiques de l'entreprise
- Équipement et vêtements obligatoires
- Véhicule simple à conduire mais importance du respect des consignes
- Comportement sécuritaire en sentier en tout temps
- Documents obligatoires
- Signalisation routière / en sentier
- Respect des autres utilisateurs
- Plan d'urgence en vigueur

Consignes avant l'initiation

- Commandes et fonctionnement de base du VHR
- Technique de conduite de base : se pencher dans les courbes
- Technique de conduite de base : le freinage
- Position et contribution des passagers
- Respectez vos propres limites
- Pas de dépassement

Consignes avant le départ

- Commandes et fonctionnement de base du VHR
- Technique de conduite de base : se pencher dans les courbes
- Technique de conduite de base : le freinage
- Vitesse de croisière lente au début puis augmentation graduelle de la cadence
- Garder la droite
- Contact visuel avec la personne qui vous suit dans le convoi
- Espace suffisant entre les véhicules
- Respectez ses propres limites
- Comportement sécuritaire en sentier
- Pas de dépassement
- Signalisation routière / en sentier

Sécurité pour les guides de VHR

- Pauses prévues
- Descendre du côté droit
- Distance et temps de déplacement approximatif à parcourir avant d'atteindre la prochaine toilette
- Distance et temps de déplacement approximatif à parcourir avant repas ou retour
- Signaux de communication
- Anomalie mécanique : avertir le guide
- Froid : avertir le guide

Au premier arrêt (max. 5 km)

- Pas de demi-tour en sentier
- Ouvrir sa visière lors des arrêts
- Procédure de traverse de route
- Attente aux carrefours et intersections
- Égaré ? Demeurer sur place
- En cas d'urgence, s'arrêter dans un endroit sécuritaire
- Véhicule en sens inverse = garder les yeux sur le sentier
- Se faire dépasser par un autre véhicule peut surprendre
- Fonctionnement des autres commandes accessoires (treuil, suspension à l'air, volant inclinable, etc.)
- Conserver les clés du véhicule si on quitte le véhicule
- Méthodes de stationnement
- Garder la droite
- Contact visuel avec la personne qui suit dans le convoi
- Espace suffisant entre les véhicules
- Respectez ses propres limites
- Comportement sécuritaire en sentier
- Technique de conduite de base : se pencher dans les courbes
- Technique de conduite de base : le freinage
- Signaux de communication

Les rappels constants

- Comportement sécuritaire en sentier
- Respecter ses propres limites
- Garder la droite
- Garder un contact visuel avec la personne qui suit dans le convoi
- Garder un espace suffisant entre les véhicules
- Se pencher dans les courbes
- Interroger les clients sur leur confort : froid, faim, fatigue...

ANNEXE 5

L'organisation d'un convoi - quelques particularités

1. Motoneige de montagne et hors-piste (risques d'avalanche)

La principale mesure de prévention incontournable est la **cohésion visuelle par binômes** :

- Le guide doit fixer les limites de distance et de temps avant de perdre le contact visuel sur un binôme.
- Avant chaque rupture du contact visuel, une analyse de terrain doit être faite. En cas de **risque d'avalanche**¹⁴, la cohésion visuelle de groupe doit être maintenue.
- Le guide ou un assistant doit se placer en retrait, à l'abri, et maintenir le contact visuel sur le groupe en entier.
- En cas de perte de contact visuel, un contact radio doit être établi.
- La communication gestuelle, à l'aide des signaux de communication (voir annexe 7), reste toujours prépondérante.
- Le port d'un sifflet par chaque participant est incontournable.
- Lors de la progression en terrain difficile, le guide doit fixer la distance de sécurité entre les participants.
- ☐ En cas de progression sur rivière, la distance de sécurité doit être plus importante.

En cas d'égarement d'un participant ou d'un binôme :

- ☐ Rassembler les autres;
- ☐ Organiser un convoi;
- ☐ S'engager dans la trace la plus à gauche;
- ☐ Envoyer un binôme dans chaque trace partant vers la droite;
- ☐ Fixer un rendez-vous : lieu (un point central) et heure.

2. Quad, véhicule côte à côte et moto durant l'été (risques associés au nuage de poussière)

Technique 1 - Consignes de base

Pour rouler en sentier en présence de poussière, le guide s'assure de :

- a) Faire un *briefing* sur la façon de circuler dans ces conditions :

14. La stricte application des règles apprises dans le cours d'introduction à la sécurité en avalanche (CSA 1) est de rigueur
– Voir <https://avalanchequebec.ca/cours-introduction-a-la-securite-en-avalanche-csa-1/>

Sécurité pour les guides de VHR

- Toujours garder la droite.
 - Circuler toujours sur le même sentier.
 - Ne jamais changer de direction, à moins que le VHR qui nous précède attende à l'intersection et qu'il nous ait fait signe d'attendre le VHR qui nous suit.
 - Jamais de dépassement.
- b) Démarrer le premier. Rouler un peu plus à gauche, sans jamais dépasser le milieu du chemin. Ralentir et serrer à droite dans tous les passages sans visibilité du trafic opposé.
- c) Après que la poussière soit descendue, le second part et ainsi de suite.
- d) À chaque intersection, chaque VHR attend celui qui est derrière lui avant de repartir. Ceci s'applique à tous les VHR de l'expédition.

Particularités pour les motos

- a) On forme des binômes.
- b) Le binôme de devant est responsable du binôme derrière lui.
- c) A chaque intersection, chaque binôme attend le binôme qui est derrière lui avant de repartir. Ceci s'applique à tous les binômes de l'expédition.

Technique 2 - Rotation

Cette technique consiste à faire attendre le second qui deviendra le dernier au premier changement de direction.

- a) Le guide s'assure d'appliquer les consignes de base.
- b) Au premier changement de direction, le guide fait signe au second d'attendre. Celui-ci laisse passer tout le groupe. Le dernier fait le signe du poing fermé. Après que la poussière soit tombée, il reprend sa route et garde sa position de dernier jusqu'au prochain changement de direction.
- c) Le guide a toujours la responsabilité du second; ce système permet la rotation du groupe à chaque changement de direction tout en permettant aux gens de circuler sans poussière.

Peu importe la technique utilisée, les recommandations suivantes s'appliquent :

- ☐ Après 2 ou 3 changements de direction, le guide doit s'assurer que les consignes sont respectées.
- ☐ Il insiste sur le fait qu'en milieu forestier, si on perd un membre du groupe, ça aura un impact sur la randonnée de tous.
- ☐ Il répète régulièrement :
 - De garder la droite;
 - Qu'en forêt, on n'est jamais seul et que chaque membre du groupe ou chaque binôme est responsable de celui qui le suit;
 - Que s'il y a un trou ou un autre danger sur le parcours, chaque membre du groupe s'assure que celui qui le suit en soit informé.

ANNEXE 6

Listes de contenu des trousse

Trousse de réparation et d'entretien de quad

- ☐ Trousse de réparation de crevaison
- ☐ Clé de roue
- ☐ Compresseur à air portatif
- ☐ Pince-étau (*wise grip*)
- ☐ Pince coupante (*long nose*)
- ☐ Tournevis multi
- ☐ Clé à molette
- ☐ 2-3 guenilles
- ☐ 1 siphon d'essence
- ☐ 3 sangles ou cordes de 3 mètres et 1 mousqueton ou barre de remorquage
- ☐ 1 fer à décaper (facultatif et en hiver seulement)
- ☐ Pelle amovible et/ou télescopique (en hiver)
- ☐ 1 bidon d'essence
- ☐ Liquide antigel pour moteur (si moteur refroidi au liquide)
- ☐ Alcool de bois, alcool de méthyle ou hydrate de méthyle
- ☐ Vaporisateur d'éther ou liquide de type « *quick start* » (si on prévoit que la température peut chuter en-dessous de -30 °C)
- ☐ Lubrifiant de type WD-40
- ☐ Petit extincteur pour produits pétroliers ou poudre d'extincteur (facultatif)
- ☐ Sacs poubelles (comme imperméable pour les participants ou pour leurs bagages)
- ☐ Câbles de survoltage ou batterie portable d'appoint (si véhicules avec moteur à quatre temps)
- ☐ Câble d'acier avec cadenas
- ☐ Bougies, fusibles et relais de rechange
- ☐ Pâte d'époxy
- ☐ 1 trousseau complet de clés de rechange (facultatif)
- ☐ 25 attaches de grosseurs variables (*tie-wrap*)
- ☐ 5-6 vis de plastique de rechange pour visière de casque
- ☐ 4 (2 gauches et 2 droites) plaques de fixation de rechange pour visière de casque
- ☐ 4-5 sandows supplémentaires
- ☐ 8-10 élastiques pour pare-brise (facultatif)
- ☐ 4-5 vis pour pare-brise (facultatif)
- ☐ Livre-guide de mécanique
- ☐ Gants

Trousse de réparation et d'entretien de motoneige

Tous les éléments de la trousse de quad (hormis la trousse de réparation de crevaison, la clé de roue et le compresseur) et :

Sécurité pour les guides de VHR

- Tapis synthétique de type « crazy-carpet »
- ☐ Bidons d'huile (environ 1 litre par 250-300 km par motoneige, un peu plus si la température tend à monter en haut de -5 °C) (facultatif)
- ☐ 2-3 lisses de rechange (facultatif)
- ☐ Rétroviseur de rechange (facultatif)
- ☐ 1 entonnoir jaune pour huile de carter de chaîne (si nécessaire dépendamment de la bouteille d'huile utilisée) (facultatif)
- ☐ Bouteille d'huile de carter de chaîne (facultatif)
- ☐ Fil de rechange pour visière chauffante

Trousse d'urgence d'été

- ☐ Sifflet
- ☐ Boussole
- ☐ Couteau ou multi-outil
- ☐ Cordelette
- ☐ Ruban de linoleum (duct tape ou Tuck tape ou Gorilla tape)
- ☐ 1 rouleau de broche
- ☐ Casserole
- ☐ Bouteille d'eau tiède et enveloppe isotherme
- ☐ Hache ou mini-scie ou machette
- ☐ 1 tapis de sol bleu
- ☐ Nourriture d'urgence et collations
- ☐ Briquet ou allumettes dans un contenant à l'épreuve de l'eau
- ☐ Allume-feu ou « *Sterno* »
- ☐ Chandelle
- ☐ Lampe de poche ou lampe frontale
- ☐ Fusées de détresse
- ☐ 2 couvertures de polar ou sac de couchage
- ☐ 1 couverture ou sac bivouac d'urgence
- ☐ Sachets-chaleur
- ☐ Bonnet de laine
- ☐ Bâche
- ☐ GPS
- ☐ Pastilles de chlore
- ☐ Papier de toilette

Trousse d'urgence d'hiver

- Tous les éléments de la trousse de survie d'été et :
 - ☐ Bas de laines chaudes
 - ☐ Mitaines supplémentaires
 - ☐ Cagoule supplémentaire
 - ☐ Masque de néoprène
 - ☐ Survêtement chaud (bas et haut)
 - ☐ Raquettes
 - ☐ 30 m de corde statique (si on traverse des secteurs de gadoue)

ANNEXE 7

Signaux de communication en VHR

Les signes sont les mêmes pour tous les VHR. Ils sont promus par l'ensemble des fédérations provinciales de VHR au Canada.



Arrêt

Bras étiré à la verticale et main ouverte. Dans certaines circonstances, le signal d'ARRÊT peut être fait avec le bras droit, entre autres lorsque la main gauche sert à actionner les freins.



Ralentissement

Incliner le bras gauche vers le bas le long du corps et effectuer un mouvement de battement de main en guise d'avertissement.



Virage à droite

Bras gauche levé au niveau de l'épaule, coude fléchi, avant-bras en position verticale et main ouverte.



Virage à gauche

Bras gauche étendu horizontalement au niveau de l'épaule dans la direction du virage.



Dernière motoneige

Lâcher la poignée, garder la main fermée au niveau de l'épaule.



Motoneige derrière

Bras levé, coude fléchi et pouce vers l'arrière à la manière d'un auto-stoppeur, bouger le bras l'avant à l'arrière au-dessus de l'épaule.



Motoneiges arrivant à sens inverse

Bras gauche levé au niveau de l'épaule, coude fléchi, avant-bras en position verticale, poignet fléchi, bouger le bras de gauche à droite au-dessus de la tête en indiquant la droite du sentier.



ANNEXE 8

CARTES TOPOGRAPHIQUES : *Les éléments de base*

Les cartes topographiques établies par Ressources naturelles Canada (RNCan) offrent des renseignements détaillés sur un secteur donné et sont utilisées dans plusieurs contextes, notamment la préparation aux situations d'urgence, l'aménagement urbain, l'exploitation des ressources et l'arpentage, ainsi que pour des activités comme le camping, le canotage, les raids sportifs, la chasse et la pêche.

Ce guide est conçu pour aider les utilisateurs à comprendre les éléments de base d'une carte topographique. Il offre un aperçu des concepts relatifs à la cartographie et contient des conseils sur l'utilisation des cartes topographiques, des explications sur les termes techniques de même que des exemples de symboles utilisés pour représenter les caractéristiques topographiques sur les cartes.

Pourquoi? Les cartes topographiques fournissent une représentation exacte des caractéristiques de la Terre, rendues à l'échelle sur une surface à deux dimensions. Elles sont un excellent outil de planification et d'orientation, et elles permettent également de profiter du plein air d'une façon agréable et sécuritaire.

Qu'est-ce qu'une carte topographique?

Une carte topographique propose une illustration détaillée et exacte des éléments anthropiques et naturels qui se trouvent sur le terrain, par exemple, les routes, les chemins de fer, les lignes de transport d'électricité, les courbes de niveau, les altitudes, les rivières, les fleuves, les lacs et les noms géographiques.

Une carte topographique fournit une représentation bidimensionnelle du paysage terrestre à trois dimensions. Au Canada, les cartes topographiques les plus utilisées ont une échelle de 1/50 000.

Quels renseignements trouve-t-on sur une carte topographique?

Les cartes topographiques désignent de nombreux traits caractéristiques du terrain. Ces traits peuvent être classés dans les catégories indiquées ci-après :

Relief : montagnes, vallées, pentes, dépressions définies au moyen de courbes de niveau.

Hydrographie : lacs, rivières et fleuves, ruisseaux, marécages, rapides, chutes.

Végétation : régions boisées.

Transport : routes, sentiers, chemins de fer, ponts, aéroports et aérodromes, mouillages d'hydravions.

Entités artificielles : bâtiments, développements urbains, lignes de transport d'électricité, pipelines, tours.

Frontières et limites : internationales, provinciales et territoriales, administratives, récréatives, géographiques.

Toponymie : noms géographiques, noms des entités hydrographiques, noms des formes du terrain, noms des frontières et des limites.

CARTES TOPOGRAPHIQUES : Les éléments de base

Pour la liste complète de toutes les entités et des symboles qui leur sont associés, consultez la légende de la carte. Les renseignements qui apparaissent le long du cadre d'une carte contiennent des détails utiles pour comprendre et utiliser la carte. Par exemple, c'est à cet endroit que vous trouverez l'échelle cartographique et d'autres renseignements importants comme son année de parution, son numéro d'édition et des renseignements sur les données qui y sont affichées.

Conseils topographiques

- Vous trouverez une légende qui explique les symboles en bordure de certaines cartes <ftp2.cits.rncan.gc.ca/pub/geott/NTS/Legend-SNRCLegende/> ou encore en vous adressant à un concessionnaire de cartes.
- L'information sur les symboles peut également être obtenue à partir de geogratis.gc.ca/api/fr/nrcan-rncan/ess-sst/a8db604e-3305-59a6-a77b-0f03b8cb963d.html.
- Examinez les données cartographiques et la date de publication qui sont affichées dans le coin inférieur gauche de la carte.

Une carte topographique est-elle semblable à une carte routière?

Les deux types de cartes indiquent les routes, les entités hydrographiques, les villes et les parcs, mais ce sont les seuls points qu'elles ont en commun.

Les cartes topographiques montrent les courbes de niveau, les altitudes, les couvertures forestières, les marécages, les pipelines, les lignes de transport d'électricité, les bâtiments et divers types de limites internationales, provinciales, administratives, et d'autres types.

Les cartes topographiques contiennent une grille de Mercator transverse universelle (UTM) qui permet à l'utilisateur de repérer un point avec précision. En termes simples, une carte topographique reproduit un paysage à trois dimensions sur une surface à deux dimensions.

Que signifient les couleurs utilisées?

Diverses couleurs apparaissent sur une carte, et chacune d'entre elles désigne des types de caractéristiques différents.

Le **noir** dénote des entités artificielles, comme les bâtiments, les chemins de fer et les lignes de transport d'électricité. Il sert également à indiquer les noms géographiques (toponymie), certains symboles, les coordonnées géographiques et les altitudes précises.

Le **bleu** représente des entités hydrographiques, tels que les lacs, les rivières et les fleuves, les chutes, les rapides, les marécages et les marais. Le nom

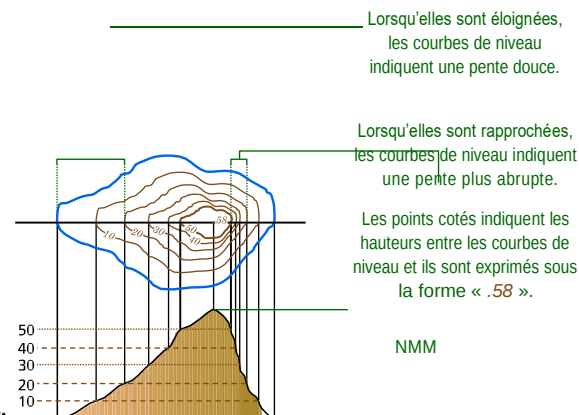
des plans et des cours d'eau est aussi indiqué en bleu, tout comme les données des déclinaisons magnétiques et du quadrillage UTM.

Le **vert** indique la végétation, notamment les régions boisées, les vergers et les vignobles.

Le noir et le blanc (représentation monochrome) sont utilisés pour les cartes de certaines régions du Nord canadien.

Qu'est-ce qu'une courbe de niveau?

Les courbes de niveau relient une série de points d'altitude égale et servent à représenter le relief sur une carte. Elles indiquent la hauteur du sol au-dessus du niveau moyen de la mer (NMM) en mètres ou en pieds et elles peuvent être tracées à des intervalles variés. Par exemple, de nombreuses courbes de niveau rapprochées indiquent un profil montagneux, des courbes plus distantes représentent une pente moins abrupte et des courbes éloignées désignent un terrain plat.



CARTES TOPOGRAPHIQUES : Les éléments de base

2

Conseils topographiques

- Consultez les courbes de niveau pour connaître l'altitude des montagnes et des terrains plats. Plus les courbes sont rapprochées, plus la pente est abrupte.
- Les chiffres qui apparaissent sur les courbes de niveau indiquent la direction de l'altitude (en pointant) toujours vers le haut.

Qu'est-ce qu'une échelle?

Les cartes sont dessinées à l'échelle. Dans chaque cas, l'échelle indique le rapport entre la distance sur la carte et la distance réelle au sol. Au Canada, les cartes topographiques standards s'appuient sur une échelle de 1/50 000, selon laquelle une distance de 2 centimètres (cm) sur la carte équivaut à une distance de 1 kilomètre (km) au sol.

$$\frac{\text{DISTANCE SUR}}{\text{DISTANCE AU}} = \frac{2 \text{ cm}}{1 \text{ km}} = \frac{2 \text{ cm}}{100\,000 \text{ cm}} = \frac{1}{50\,000}$$

ÉCHELLE ⇒ 1/50 000

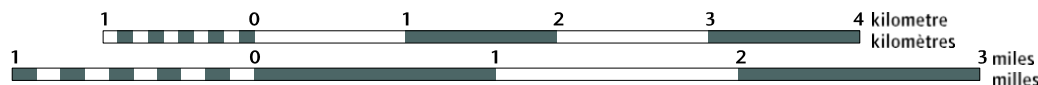
Les cartes à moyenne échelle (p. ex., 1/50 000) couvrent des zones moins étendues en fournissant plus de détails, tandis que les cartes à petite échelle (p. ex., 1/250 000) couvrent de vastes zones mais contiennent moins de détails. Une carte du Système national de référence cartographique (SNRC) ayant une échelle de 1/250 000 couvre la même superficie que 16 cartes du SNRC utilisant une échelle de 1/50 000.

Conseil topographique

- Pour mesurer la distance, il faut que vous connaissiez l'échelle de la carte que vous utilisez. Consultez l'échelle graphique qui se trouve au bas de la carte.

Comment puis-je mesurer la distance sur une carte?

Utilisez l'échelle graphique qui se trouve au bas de toutes les cartes topographiques de RNCan afin de mesurer la distance entre les points ou le long des lignes qui apparaissent sur la carte. Pour mesurer les fractions de kilomètre, utilisez la partie sous-divisée qui se trouve à gauche de l'échelle graphique.



1 centimetre on the map represents 500 metres on the ground 1 centimètre sur la carte représente 500 mètres au sol

Qu'est-ce qu'un quadrillage?

Un quadrillage est un modèle régulier de lignes parallèles se croisant à angle droit pour former des carrés; il sert à définir des positions précises. Pour vous aider à repérer votre position exacte sur la surface terrestre (ou sur la carte), les cartes topographiques font appel à deux systèmes de référence :

- la projection de Mercator transverse universelle (UTM) (abscisses et ordonnées);
- les coordonnées géographiques exprimées en degrés et en minutes (longitude et latitude).

Les cartes topographiques s'appuient sur la projection UTM.

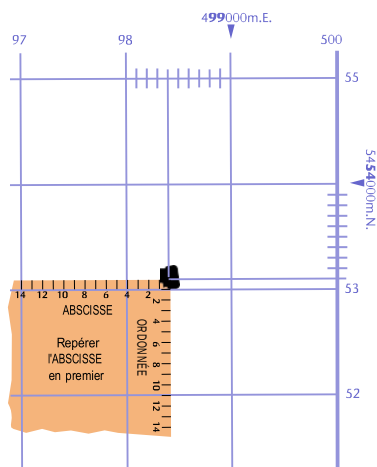
Le quadrillage UTM est un système de lignes formant des carrés qui apparaît sur les cartes et qui est fondé sur la projection de Mercator transverse universelle. Il peut être utilisé pour localiser avec exactitude la position de caractéristiques sur une carte d'après la distance ou la direction. Pour savoir comment indiquer votre position au moyen de coordonnées de quadrillage ou de coordonnées géographiques, lisez la prochaine section.

Comment puis-je trouver ou indiquer une position sur une carte?

Vous pouvez trouver ou indiquer une position sur une carte en utilisant les coordonnées géographiques (longitude et latitude) ou les coordonnées du quadrillage UTM (abscisses et ordonnées).

Les coordonnées géographiques sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes, et on peut les trouver sur la carte au moyen du graticule de longitude et de latitude qui apparaît sur le pourtour de la carte. Le graticule de latitude figure sur le côté est et le côté ouest de la carte tandis que le graticule de longitude se trouve du côté nord et du côté sud de celle-ci.

CARTES TOPOGRAPHIQUES : Les éléments de base



Pour établir la longitude et la latitude de votre position, vous n'avez qu'à reporter cette dernière sur les côtés de la carte et à repérer les valeurs de latitude et de longitude correspondantes.

Les coordonnées du quadrillage UTM sont exprimées en mètres et peuvent être repérées sur la carte au moyen des lignes du quadrillage UTM. Il s'agit de lignes de référence horizontales et verticales qui se croisent à intervalles égaux et qui couvrent la totalité de la carte.

La valeur des coordonnées correspondant à chaque ligne du quadrillage est inscrite en bordure de la carte. Les valeurs de l'ordonnée sont indiquées sur le côté est et le côté ouest de la carte et les valeurs de l'abscisse figurent sur le côté nord et le côté sud de la carte. Vous pouvez trouver l'abscisse et l'ordonnée de votre position en reportant celle-ci sur les lignes de référence horizontales et verticales les plus proches, puis en trouvant les valeurs correspondantes de l'abscisse et de l'ordonnée.

À titre d'exemple, la position du complexe sportif se trouvant dans le coin supérieur droit de 92-G/3-- île Lulu, en Colombie-Britannique, est située dans la zone UTM 10, dont les coordonnées sont 498400m.E. et 5453100m.N. La même position peut être également décrite au moyen des coordonnées géographiques suivantes : longitude de 123°01'E et latitude de 49°14'N.

Conseil topographique

- Déterminez l'abscisse en premier, puis trouvez l'ordonnée. (Entrez dans la maison, puis montez l'escalier.)

Comment puis-je trouver une référence grille?

Pour trouver la référence cartographique d'une entité correspondant à la valeur 984531 sur une carte topographique dont l'échelle est de 1/50 000, suivez les étapes ci-dessous.

Déterminez l'abscisse

- Repérez la valeur de la ligne de quadrillage se trouvant à la gauche de l'entité : **98**.
- Estimez le nombre de traits représentant un dixième du carré qui se trouvent vers la droite (vers l'est) jusqu'à l'entité : 4. Votre abscisse est **984**.

Déterminez l'ordonnée

- Repérez la valeur de la ligne de quadrillage se trouvant sous l'entité : **53**.
- Estimez le nombre de traits représentant un dixième du carré qui se trouvent vers le haut (vers le nord) jusqu'à l'entité : 1. Votre ordonnée est **531**.
- Donc, pour cette entité, la référence cartographique est **984531**.

Conseils topographiques

- Utilisez un rapporteur de coordonnées pour repérer les entités avec plus de facilité (voir l'illustration à gauche).
- Mesurez toujours vers l'est, puis en montant vers le nord. Autrement dit, trouvez d'abord l'abscisse, puis repérez l'ordonnée.

CARTES TOPOGRAPHIQUES : Les éléments de base

Comment puis-je repérer ma position sur une carte en utilisant un récepteur GPS?

Si vous avez un récepteur GPS, vous pouvez repérer votre position très rapidement. Ce système de réception satellitaire affiche votre position en fonction de la latitude, de la longitude et de l'altitude, vous fournissant ainsi des coordonnées précises à consulter sur la carte. (Certains récepteurs permettent également de transposer automatiquement votre position sur une grille cartographique comme le quadrillage UTM.) Grâce aux coordonnées indiquées par le récepteur GPS, vous pouvez ensuite utiliser le système de référence géographique ou UTM de la carte pour trouver votre position.

Conseil topographique

- Les utilisateurs devraient s'assurer que le GPS et la carte utilisent les mêmes données de référence. Les données de référence sont généralement indiquées au bas de la carte.

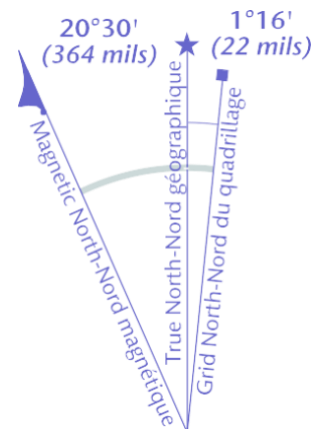
Comment puis-je repérer ma position sur une carte sans utiliser un récepteur GPS?

Si vous n'avez pas de récepteur GPS, recensez le plus grand nombre possible d'entités anthropiques ou naturelles se trouvant à proximité, puis trouvez ces entités sur la carte. Ensuite, en tenant compte de votre position, orientez la carte afin qu'elle corresponde aux traits caractéristiques du terrain que vous avez définis. Si vous avez de la difficulté, utilisez une boussole

pour orienter la carte vers le nord, puis essayez de nouveau de déterminer les entités qui vous entourent. Procédez par estimation ou utilisez une boussole pour effectuer le relèvement des entités connues, puis, en vous appuyant sur celle-ci, tracez des lignes de relèvement. Le point où ces lignes se croisent devrait vous indiquer votre position.

Conseil topographique

- Une carte est « orientée » lorsque les entités du terrain qu'elle représente correspondent à celles au sol. Si vous connaissez votre position et que vous pouvez aussi déterminer la position d'une entité éloignée, vous pouvez orienter votre carte en la faisant tourner jusqu'à ce qu'elle corresponde aux traits caractéristiques du terrain.



Comment puis-je me diriger à l'aide d'une boussole et d'une carte topographique?

Pour se diriger à l'aide d'une boussole, il faut déterminer les relèvements par rapport au nord géographique ou au nord graticulaire de la carte, puis les convertir en relèvements magnétiques qui peuvent être utilisés avec une boussole. Les étapes ci-dessous décrivent une méthode que vous pouvez utiliser :

- Placez la boussole sur la carte de façon à ce que la flèche de direction pointe vers le point désiré.
- Tournez le cadran de la boussole jusqu'à ce que les lignes parallèles dans la capsule soient alignées avec les lignes du quadrillage de la carte. Convertissez les relèvements grilles en relèvements magnétiques en utilisant les renseignements inscrits sur la carte (comme cela est illustré sur le diagramme). Si vous obtenez une déclinaison ouest, additionnez-la au relèvement grille; si vous obtenez une déclinaison est, soustrayez-la du relèvement grille.

Tournez le cadran jusqu'à ce que la valeur du relèvement magnétique soit en face de la flèche de direction. Assurez-vous de tenir compte de la différence entre le nord graticulaire et le nord géographique.

- Tournez ensuite la boussole jusqu'à ce que l'extrémité rouge de l'aiguille pointe vers le nord sur le cadran. La flèche de direction de la boussole pointerait vers votre destination. Choisissez un point de repère dans cette direction et marchez vers lui.

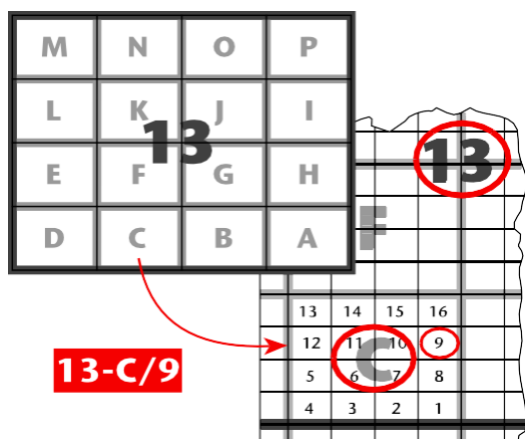
CARTES TOPOGRAPHIQUES : Les éléments de base

Ce matériel est présenté avec l'autorisation du Programme national de géomagnétisme de la Commission géologique du Canada.

geomag.nrcan.gc.ca/mag_fld/compass-fra.php

Conseil topographique

- Utilisez une boussole et une carte topographique afin d'obtenir une direction exacte pour repérer les caractéristiques. Une méthode approximative mais rapide pour orienter votre carte consiste à aligner l'aiguille de la boussole (quand elle pointe vers le nord) avec le haut de la carte. N'oubliez pas que le nord se situe toujours dans le haut d'une carte topographique.



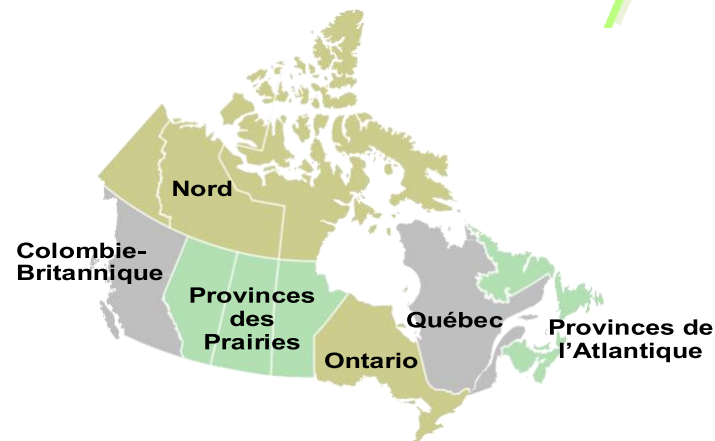
Comment s'effectue la coupure des cartes?

Les cartes topographiques élaborées par RNCAN sont conformes au Système national de référence cartographique du Canada. Elles sont offertes en deux formats d'échelle normalisés : 1/50 000 et 1/250 000. La région couverte par une carte donnée est déterminée par le lieu où elle se trouve au Canada. Les cartes dont l'échelle est de 1/250 000 sont désignées au moyen d'une combinaison de chiffres et de lettres allant de **A** à **P** (p. ex., 13C). Les blocs à l'échelle de 1/250 000 sont divisés en 16 segments (de **1** à **16**), qui forment les blocs utilisés pour produire les cartes à l'échelle de 1/50 000 (p. ex., 13C/9 correspond à Little Drunken River, à Terre-Neuve-et-Labrador).

Comment puis-je savoir quelle carte il me faut?

Pour savoir de quel type de carte vous avez besoin, la méthode la plus simple consiste à consulter la section des cartes topographiques du site Web GéoGratis à l'adresse geogratias.ca.

Pour commander une carte topographique du Canada, vous devez connaître soit la position (longitude et latitude), soit le nom de la région qui vous intéresse (p. ex., une grande ville ou une importante étendue d'eau). Vous pouvez aussi commander une carte donnée si vous connaissez son numéro.



Des cartes index en format papier peuvent être achetées chez les concessionnaires de cartes locaux et dans les bibliothèques du Canada. Enfin, il est possible de télécharger des cartes index pour toutes les régions en consultant le site GéoGratis à l'adresse nrcan.gc.ca/sciences-terre/geographie/information-topographique/cartes/9764.

Où puis-je me procurer une carte topographique?

Il existe quatre façons de se procurer une carte topographique :

- chez les concessionnaires de cartes du Canada et d'ailleurs dans le monde;
- dans un centre régional de distribution;
- chez un imprimeur cartographique autorisé;
- à partir du site Web GéoGratis, où vous pouvez télécharger gratuitement des cartes topographiques de grande qualité prêtes à être imprimées (geogratias.ca).

Pour trouver un concessionnaire de cartes dans votre région, consultez les PagesJaunes^{MC} à la rubrique CARTE. S'il n'y a pas de concessionnaire dans votre région ou celui qui existe n'offre pas les cartes dont vous avez besoin, communiquez avec l'un des

CARTES TOPOGRAPHIQUES : Les éléments de base

centres régionaux de distribution énumérés dans notre site Web à l'adresse rncan.gc.ca/sciences-terre/produits-services/produits-cartographie/9923.

Un programme de certification visant à accorder aux imprimeurs cartographiques l'autorisation d'imprimer les cartes topographiques de RNCAN sur demande est en cours d'élaboration. Toutes les cartes topographiques officielles de RNCAN peuvent être achetées chez les imprimeurs cartographiques autorisés, lesquels ont la capacité de produire des cartes de papier de grande qualité. Les cartes publiées par les imprimeurs cartographiques autorisés portent un sceau de qualité holographique distinctif aisément reconnaissable et prouvant qu'il s'agit d'une copie conforme à une carte topographique de RNCAN.

Terminologie de la topographie

Altitude : Distance verticale entre un point ou une caractéristique à la surface de la Terre et un élément de référence (habituellement le niveau moyen de la mer).

Courbes de niveau : Lignes reliant sur les cartes des points d'altitude égale au-dessus du niveau moyen de la mer; l'utilisation des courbes de niveau permet d'établir le profil des éléments du relief dans une perspective tridimensionnelle.

Légende : Description, tableau expliquant les symboles ou autre information mentionnée sur une carte ou un graphique afin d'en faciliter la compréhension et l'interprétation. **Niveau moyen de la mer** : Hauteur moyenne de la surface de la mer calculée pour l'ensemble des phases de la marée et servant de surface de référence pour mesurer l'altitude.

Nord magnétique : Direction dans laquelle pointe l'aiguille de la boussole.

Point coté : Sur une carte, un point pour lequel l'altitude au-dessus du niveau moyen de la mer est indiquée, habituellement au moyen d'un point avec une cote d'altitude; les points cotés sont utilisés partout où il est pratique de le faire (intersections de routes, sommets, lacs, grandes étendues planes et dépressions).

Projection : Représentation géométrique de la surface courbe de la Terre sur une surface plane comme une feuille de papier.

Relèvement : Angle horizontal, mesuré dans le sens des aiguilles d'une montre, entre un point donné et le nord magnétique ou le nord géographique.

Relief : Configuration physique de la surface de la Terre représentée sur une carte topographique au moyen de courbes de niveau et de points cotés.

Routes classées : Routes pour lesquelles le type de surface, la largeur et l'utilisation sont définis.

Routes non classées : Routes dont le type de surface n'est pas défini.

Symboles : Diagrammes, dessins, lettres ou abréviations imprimés sur une carte qui signifient ou représentent (selon les conventions, l'usage ou une référence à une légende) une caractéristique ou un élément donné.

Système de référence horizontale : Référence pour la position géographique des caractéristiques figurant sur une carte.

Système national de référence cartographique : Système d'indexage méthodique pouvant être utilisé pour une série de cartes de différentes échelles couvrant les régions du Canada.

Topographie : Ensemble des éléments naturels et anthropiques de la surface représentés collectivement sur une carte topographique.

Pour plus de définitions et des renseignements utiles à propos des cartes topographiques, consultez le document *Les normes et spécifications carte polychrome système national de référence cartographique* à l'adresse geogratis.gc.ca/api/en/nrcan-rncan/ess-sst/

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de Ressources naturelles Canada, 2014

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Ressources naturelles Canada à droitdauteur.copyright@rncan-nrcan.gc.ca.

N° de cat. M114-35/2014F-PDF (En ligne)
ISBN 978-0-660-21719-2

Also available in English under the title:
Topographic Maps: The basic

ANNEXE 9

Étapes de recherche d'information pour l'établissement d'un plan de territoire

1. Prise de contact avec le club local

Les clubs entretiennent les sentiers, offrent parfois des services de patrouille, de refuges chauffés, connaissent les points d'évacuation possible, les zones de communication cellulaire, les dangers de leurs sentiers, les points d'intérêt, etc. Certains de leurs membres parcourent ce territoire depuis plusieurs dizaines d'années et sont une source d'information essentielle. Chaque club gère son territoire à sa façon et dispose de méthodes propres à ses moyens. Il est donc important de contacter chacun des clubs dont on prévoit traverser le territoire.

Informations à recueillir :

- Cartes des sentiers disponibles (régionale, locale, thématique)
- Patrouille et aide disponible
- Points de rassemblement et/ou d'évacuation
- Localisation des outils d'évacuation (traîneau, planche dorsale, remorques, etc.)
- Localisation des refuges et relais chauffés

2. Prise de contact avec les relais privés et/ou établissements d'hébergement situés sur le territoire

Les relais privés ainsi que les établissements d'hébergement disposent d'infrastructures et d'équipement qui pourraient être utiles en situation d'urgence (téléphone fixe, téléphone satellite en région isolée, traîneau d'évacuation, clientèle ou bénévoles qui pourraient venir en aide à une victime, chalet chauffé où se réfugier, etc.). De plus, les exploitants de ces types d'établissements connaissent généralement bien le secteur immédiat autour de leur site. Ils peuvent donc fournir des informations complémentaires à celles obtenues auprès du club local.

Informations à recueillir :

- Moyens de communication disponibles
- Cartes disponibles (cartes des sentiers, chemins forestiers, etc.)
- Type d'aide disponible
- Accès au service ambulancier traditionnel
- Localisation des outils d'évacuation (traîneau, planche dorsale, remorques, etc.)
- Localisation des relais et/ou bâtiments chauffés

Sécurité pour les guides de VHR

3. Prise de contact avec les gestionnaires de territoire présents dans le secteur visé

Les parcs nationaux, les parcs régionaux, les ZEC, les réserves fauniques, les pourvoiries ou tout autre gestionnaire de territoire peuvent fournir une aide précieuse en situation d'urgence. Ils disposent souvent de moyens et de protocoles d'évacuation déjà établis. Leurs infrastructures d'accueil et de communication, leurs équipements spécialisés (panier d'évacuation, planche dorsale, véhicules motorisés, etc.) ainsi que leur personnel peuvent être d'une grande aide en situation d'urgence. Vérifiez aussi les périodes d'ouverture et d'opération des gestionnaires de territoire. Certains d'entre eux ne fonctionnent qu'à certains moments de l'année ou de l'hiver.

Informations à recueillir :

- Type d'aide possible de la part du gestionnaire et modalités qui s'y rattachent (secteur d'intervention, par exemple)
- Localisation des équipements d'évacuation
- Localisation des moyens de communication
- Localisation des points d'évacuation

4. Prise de contact avec les compagnies forestières travaillant dans le secteur

La présence de compagnies forestières travaillant dans le secteur peut à la fois être un atout comme un danger. En effet, les camps forestiers, en plus d'avoir des bâtiments chauffés, disposent de moyens de communication fiables, sans compter les équipements et le personnel de premiers soins. Aussi, la présence de travailleurs forestiers dans le secteur augmente les chances de croiser des secours lors d'une situation d'urgence. Toutefois, l'augmentation du trafic forestier associé à la présence de ces travailleurs en forêt peut aussi être une source de danger qu'il faut prendre en compte lors de la planification de la sortie.

Mais surtout, il est important de noter que la localisation des camps, des points de rassemblement et des secteurs de coupe peut changer d'un mois à l'autre en cours d'année. Il est donc primordial de vérifier avec la compagnie la durée approximative de la validité des renseignements obtenus. Aussi, d'une année à l'autre, l'emplacement des camps ou même la compagnie forestière opérant sur le territoire peuvent changer. Il convient de revalider les informations en début de chaque saison.

Informations à recueillir :

- Localisation des camps forestiers et des secteurs de coupe
- Identification des routes utilisées pour le transport forestier
- Type d'aide disponible en cas d'urgence

ANNEXE 10

Facteurs qui influencent le temps de résistance d'une victime¹⁵

- Mes compétences et expériences en leadership
 - Gestion de stress personnel
 - Gestion de la scène d'urgence
 - Capacité d'analyse de la situation
 - Capacité de prise de décision
 - Capacité de percevoir la dynamique du groupe face à l'urgence
 - Capacité à régler les conflits et les divergences d'opinion
- Mon expérience en gestion de situation d'urgence
 - Aucune expérience de gestion
 - Expérience en situation d'urgence en tant que participant
 - Expérience en situation d'urgence en tant qu'assistant-guide
 - Expérience de gestion de situation moins grave
 - Expérience de gestion de situation similaire
 - Expérience de gestion de situation plus grave
- Mes compétences en soins médicaux
 - Aucune
 - Standards de premiers soins
 - Standards de premiers soins en régions isolées
 - Standards de premier répondant
 - Standards paramédicaux
 - Standards de premier répondant en régions isolées
- Mes compétences et habiletés personnelles en vie en forêt
 - Utilisation de matériel d'urgence (toile-abri, bouillotte, sciote, etc.)
 - Démarrage de feu
 - Utilisation des éléments naturels environnants (plantes médicinales, construction d'abri, de brancard, etc.)

15. [Adapté d'un modèle développé par André-François Bourbeau, directeur du Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air \(LERPA\) de l'Université du Québec à Chicoutimi \(UQAC\), www.uqac.ca/lerpa](http://www.uqac.ca/lerpa)

Sécurité pour les guides de VHR

- Condition physique (victime, guide, assistant-guide)
 - Niveau d'entraînement physique
 - Blessures antécédentes
 - Problèmes médicaux antécédents
 - Dernier repas
 - Individu sous médication
 - Allergies
 - Pourcentage de graisse
 - Niveau de fatigue au moment de l'incident
 - Âge
 - Force musculaire
- Condition psychologique (victime, guide, assistant-guide)
 - Niveau de tolérance à l'adversité
 - Capacité d'adaptation
 - Instinct de survie
 - Attitude générale de positivisme dans la vie
 - Amours et amitiés qui attendent
 - Responsabilités et mission personnelle qui attendent
 - Support émotif de personnes significatives
- Conditions climatiques
 - Froid
 - Chaleur
 - Pluie abondante
 - Brume
 - Vents violents
 - Verglas
 - Neige
 - Autres éléments

ANNEXE 11

Facteurs qui influencent le temps de secours¹⁶

- L'aide extérieure disponible et la fréquence de passage d'autres individus qui peuvent fournir du secours
- Distance et type de territoire (temps) à parcourir par ses propres moyens jusqu'aux soins pré-hospitaliers d'urgence (SPU)
- Distance et type de territoire (temps) à parcourir avec les SPU jusqu'au centre hospitalier
- L'heure du jour et le temps de luminosité restant
- Les conditions météorologiques
- Les moyens de communication disponibles
 - Téléphone cellulaire
 - Téléphone satellite
 - Walkie-talkie
 - Radio VHF
 - Dispositifs de communication d'urgence
 - Balises émettrices
- Mes compétences à utiliser les moyens de communication
- Les moyens de signalisation disponibles
 - Fusées de détresse
 - Feu de signalisation
 - Signaux air-sol
 - Miroir
- Mes compétences à utiliser les moyens de signalisation
- La nécessité d'utiliser des techniques d'orientation
- Le matériel d'orientation disponible
 - Carte
 - Boussole
 - GPS
 - Éléments naturels significatifs

16. [Adapté d'un modèle développé par André-François Bourbeau, directeur du Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air \(LERPA\) de l'Université du Québec à Chicoutimi \(UQAC\), \[www.uqac.ca/lerpa\]\(http://www.uqac.ca/lerpa\)](#)

Sécurité pour les guides de VHR

- Mes compétences à utiliser les moyens d'orientation
- Les moyens de transport disponibles pour atteindre les SPU
 - Nombre de VHR accidentés parmi le groupe
 - Niveau d'essence des VHR en état de marche
 - Motoneige ou quad avec système de remorquage
 - Chenillette
 - Camion 4 x 4
 - Hélicoptère
- Matériel de transport de victimes disponible¹⁷
 - Planche dorsale
 - Brancard
 - Remorque
 - Traîneau
- Matériel disponible permettant de fabriquer du matériel de transport
 - Bois
 - Outils
 - Cordes
 - Broche
 - Sangles
 - Vêtements et tissus
- Compétences à fabriquer et utiliser le matériel de transport
 - Inventivité
 - Fabrication et utilisation de brancard / travois / traîneau d'urgence
 - Techniques de portage avec sangles ou cordes
 - Connaissance des nœuds
 - Utilisation d'outils
- Disponibilité d'équipement pour faciliter les déplacements (cordage, raquettes et skis)
- La proximité d'un héliport homologué
- La proximité d'un héliport d'urgence

¹⁷ Attention : L'utilisation de certains de ces équipements est réservé aux SPU.

ANNEXE 12

Analyse de situation et prise de décision¹⁸

Divers éléments sont à évaluer pour nous aider à déterminer la gravité d'une situation d'urgence. Ainsi, après avoir complété l'examen de la victime, l'inventaire des possessions (véhicules et essence, système de communication, matériel d'urgence et vêtements), l'analyse de l'environnement (climat, emplacement, temps de clarté restant) et de l'état des individus (niveau de fatigue physique et psychologique, maturité face à la tâche), il convient de :

- Évaluer le temps de résistance de la victime et les conséquences qui en découlent
 - Avant souffrance imposante
 - Avant dommages permanents mineurs
 - Avant dommages permanents majeurs
 - Avant de mourir
- Évaluer les temps requis pour avoir accès aux SPU
 - Évacuer soi-même jusqu'aux SPU
 - Attendre de l'aide pour évacuer jusqu'aux SPU
 - Préparer un lieu d'atterrissage pour le transport « aéromédicale »
- Avec un système de communication, évaluer la possibilité d'un transfert de décisions en établissant un lien avec un urgentologue ou un professionnel médical
- Sans système de communication, plusieurs avenues doivent être évaluées :
 - Aller chercher du secours soi-même
 - Envoyer des individus pour chercher du secours
 - Transporter la victime tout en cherchant du secours
 - Attendre le secours au hasard (avec ou sans utilisation d'une signalisation d'urgence)

18. [Adapté d'un modèle développé par André-François Bourbeau, directeur du Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air \(LERPA\) de l'Université du Québec à Chicoutimi \(UQAC\), \[www.uqac.ca/lerpa\]\(http://www.uqac.ca/lerpa\)](#)

Sécurité pour les guides de VHR

- Comparer le temps de résistance avec le temps de secours et évaluer les conséquences probables de chaque option. Plus le temps de résistance se rapproche du temps de secours, plus la situation est urgente!
- Évaluer les risques lors du transport (ne pas empirer la situation!)
 - Pour la victime (le transport réduit le temps de résistance de la victime!)
 - Pour les autres membres du groupe (entorses lombaires, foulures, coups de chaleur, etc.)

Prendre une décision

Pour nous aider dans les prises de décision sur les actions à prendre en situation d'urgence, il s'agit d'évaluer le rapport bénéfice / risque de l'action.

- Bénéfice faible = n'accepter aucun risque
Par exemple, parcourir 100 km de nuit pour aller chercher des médicaments pour un client qui a une grippe et fait de la fièvre alors qu'un transport forestier peut les apporter le lendemain matin.
- Bénéfice moyen = accepter un faible risque
Par exemple, il vaut sûrement la peine de prendre derrière soi un client qui s'est fracturé le poignet et de remorquer sa motoneige sur 40 km plutôt que d'attendre que des bénévoles du club arrivent avec un traîneau quelques 3-4 heures plus tard.
- Bénéfice énorme = accepter un risque moyen
Par exemple, par un beau 23 juillet ensoleillé, il vaut probablement la peine de traverser une rivière calme de 20 mètres de large et de 1 mètre de profond avec un blessé sur un brancard de fortune pour aller rejoindre une route forestière fréquentée à 100 mètres de là, alors que le pont le plus près se trouve à 20 km.

ANNEXE 13

Gabarit - Contenu standard du *briefing*

But (De la randonnée, de la journée, etc.)	
État de situation (Environnement, météo, trafic, état de la neige, sentiers, etc.)	
Moyens	Rôles et responsabilités de chacun :
	Matériel et équipements (ex : quoi, où ça se trouve, comment ça fonctionne, etc.) :
Rappel de l'horaire de l'activité (Ex : pauses, repas, points d'intérêt, fin prévue de l'activité, etc.)	
Ordre du convoi	
Points particuliers (Ex. : risques inhérents à l'activité, milieux naturels fragiles, etc.)	
Communications en cas d'urgence (Ex. : 911, 3 coups de sifflet, cellulaire, etc.)	Systèmes :
	Procédures :
Carburant	
Consignes de sécurité (Ex. : boire et manger suffisamment, éviter d'avoir chaud ou froid, etc.)	

Source : Pierre Challier, guide et formateur

ANNEXE 14

Gabarit - L'appel d'urgence

Qui?	
Nommez-vous, identifiez-vous en tant que guide. Ex : « Mon nom est Fortin. Je suis guide de motoneige. »	
Quoi?	
Décrivez la situation en une seule phrase, courte et précise. Ex : « J'ai un blessé grave à évacuer. »	
Où?	
Indiquez l'endroit où vous vous trouvez. Ex : « Je suis dans le sentier de motoneige 383 entre Laterrière et Ferland-Boileau. »	
Comment me joindre?	
Donnez le numéro de téléphone que vous utilisez (cellulaire, satellite ou autre) afin que le préposé puisse vous rappeler si la ligne coupe.	
Comment y accéder?	
Donnez des précisions sur votre localisation. Identifiez les routes principales permettant de se rendre le plus près possible du site. Ex : La Zec Mars-Moulin dans laquelle on se trouve a plusieurs accès : un par le secteur de l'arrondissement de la Baie, un par la Route 175 et un autre par Ferland-Boileau.	
Si possible, précisez vos coordonnées GPS.	

Sécurité pour les guides de VHR

Quels sont les besoins?	
Donnez des précisions sur vos besoins à ce stade-ci	
Quel est l'état de la victime?	
Répondez aux questions du préposé afin de lui permettre d'établir la priorisation de l'appel (protocole d'urgence) : ▪ Nombre de victimes, sexe et âge de chacun? ▪ Mécanique de l'accident : qu'est-il arrivé? ▪ Niveau de conscience : éveillé, confus ou inconscient? ▪ Respiration : bonne, difficile ou nulle? ▪ Symptômes : type de blessures observées? ▪ Hémorragie : perte de sang? ▪ Est-ce qu'il y a des douleurs à la poitrine?	
Autres informations utiles	
Exemples : ▪ La présence de dangers pour les intervenants; ▪ L'accessibilité des lieux; ▪ Les actions prises jusqu'à maintenant.	

ANNEXE 15

Risques inhérents à la pratique du VHR¹⁹

1. Risques inhérents à la météo

- a) Malaises causés par le soleil (coups de soleil, coups de chaleur, déshydratation)
- b) Malaises causés par le froid (hypothermie, engelures)
- c) Précipitations (neige, pluie, grêle, verglas)
- d) Noirceur
- e) Éblouissement par le soleil
- f) Items ou produits de trousse de premiers soins ou de communication gelés ou dégradés par le gel les rendant inutilisables

2. Risques inhérents à l'environnement

- a) Plaques de glace sur le sentier
- b) Avalanche et chutes de pierres
- c) Ventres de bœuf ou trous sur les sentiers
- d) Débordement de cours d'eau ou de boue sur les sentiers
- e) Pierres ou racines cachées au ras de la surface du sentier, sous la neige ou dans la boue
- f) Courbe serrée ou intersection cachée non signalisée
- g) Ponceau brisé
- h) Mauvaise signalisation
- i) Rencontre d'animaux sauvages
- j) Collision avec un arbre ou un rocher hors-sentier
- k) Arbres ou branches jonchant le sentier

3. Risques inhérents à la pratique de l'activité

- a) Collision avec un autre VHR
- b) Collision avec un véhicule lors de traverses de route ou de passages sur l'accotement (voiture, camion, tracteur)
- c) Collision avec un autre utilisateur (traîneau à chiens, skieur, chasseur, travailleur forestier)
- d) Être pris dans des glaces qui calent, dans la gadoue sur un lac
- e) Défoncer et caler au travers de la glace
- f) Panne d'essence
- g) Bris mécanique
- h) VHR arrêté au milieu de la piste ou caché dans une courbe ou une pente descendante
- i) Brûlure ou coupure sur les pièces mécaniques de la motoneige
- j) Sortie de piste ou chute à la suite d'une mauvaise manœuvre
- k) Blessures traumatiques liées une sortie de piste ou une chute
- l) Étirements et spasmes musculaires

19. Source : Aventure Écotourisme Québec, Coffre à outils sécurité VHR

Sécurité pour les guides de VHR

- m) Complications médicales causées par le stress ou la peur
- n) Faiblesse musculaire (insuffisance physique pour terminer le parcours)
- o) Faiblesse technique (incapacité technique pour compléter le parcours)
- p) Faiblesse émotionnelle (incapacité psychologique à compléter le parcours)
- q) Se perdre
- r) Blessures dues à l'utilisation du matériel de camping / survie (réchaud, hache, etc.)

Risques inhérents causés par la clientèle

- a) Stress causé par un horaire serré
- b) Alcool et drogue
- c) Attitude macho et pression à performer
- d) Mésententes de communication (compétences langagière)
- e) Altercation entre individus (participants et personnel)
- f) Émeute lors de la visite d'une célébrité ou d'un invité VIP
- g) Tendances suicidaires
- h) Incompréhension des consignes
- i) Manque de connaissances
- j) Euphorie excessive
- k) Inexpérience
- l) Hystérie
- m) Casque, cagoule ou autre pièce d'équipement mal portée, mal ajustée ou inappropriée
- n) Incompréhension des panneaux de signalisation
- o) Troubles mentaux spontanés



Cette liste a été élaborée à titre indicatif et ne prétend pas être exhaustive ou limitative; selon le contexte et la gestion du risque qui a été effectuée, les risques peuvent varier.

Bibliographie

Aventure Écotourisme Québec, Association des camps du Québec, Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air de l'UQAC, *Manuel de référence sur la gestion des risques et de la crise*. 2007.

Croix-Rouge canadienne, *Guide de secourisme en milieu sauvage et éloigné*. Staywell, 2007.

Emerit, *Normes de compétence nationale, Lignes directrices pour l'industrie de la motoneige (Non disponible)*.

Forces canadiennes, *Aphorismes sur l'art du commandement*.

Graham, John, *Outdoor Leadership: Technique, Common Sense and Self-Confidence*, Mountaineers Books, 1997.

Hersey, Paul, Kenneth Blanchard et Dewey E. Johnson, *Management of Organizational Behavior*, Prentice Hall, 9th edition, 2007.

Ministère des Transports du Québec, *Signalisation. Sentiers de véhicules hors-route*, Publications du Québec, 2006.

Références Internet

Aventure Écotourisme Québec : www.aventure-ecotourisme.qc.ca

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec : www.fcmq.qc.ca

Fédération québécoise des clubs quads : www.fqcq.qc.ca

Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air : [Gestion des risques et sécurité en plein air - LERPA | LERPA \(uqac.ca\)](http://Gestion%20des%20risques%20et%20s%C3%A9curit%C3%A9%20en%20plein%20air%20-%20LERPA%20|%20LERPA%20(uqac.ca))

Remerciements

Les promoteurs remercient les **membres du comité aviseur** pour cette édition :

Pierre Challier, Nord Expé Inc., Propriétaire / guide, *formateur-diffuseur*

Stéphane Desroches, Fédération des clubs motoneigistes du Québec, directeur général

Charles Gagné, Ambassadeur Skidoo

Dany Gagnon, Fédération des clubs Quads, directeur général

Martin Gamache, Auberge Rabaska Lodge, Propriétaire / guide, représentant officiel de la Fédération des pourvoiries du Québec

Emmanuel Laferrière, Altai Canada Opération et Centre d'Aventure Mattawin, Directeur, *formateur-diffuseur*

David Levesque, Adrénaline hors-piste (Vallée Taconique), propriétaire / guide

Marc-Olivier Rivard, Guide et formateur agréé en motoneige et VTT

Mike Smith, B46, Moto-Aventure, Propriétaire / guide

Ainsi que :

Bruno Dumont, Fédération des pourvoiries du Québec, Directeur vie associative, développement durable et faune, *Observateur*

Magalie Bernard, AEQ, responsable du service aux membres

Marie-Hélène Cliche et Simon Henry, ministère du Tourisme



L'Association des professionnels

En partenariat avec :

