

VOILE

.....
Guide de pratique et d'encadrement sécuritaires



VOILE QUÉBEC

Crédit photo : Evan Smogor - Unsplash

REMERCIEMENTS ET CRÉDITS

La Fédération de voile du Québec (FVQ) tient à remercier ces personnes et organismes pour leur contribution à la réalisation du présent guide :

Direction et coordination du projet

- » Geneviève Désilets, Réseau plein air Québec
- » Alexis Grenon, Réseau plein air Québec
- » Annick St-Denis, Réseau plein air Québec
- » Caroline Tanguay, Réseau plein air Québec
- » Nicolas Vazeille, Réseau plein air Québec
- » Edouard Heili, Voile Québec

Rédaction des contenus disciplinaires

- » Edouard Heili, Voile Québec

Révision et validation des contenus disciplinaires

- » Edouard Heili, Voile Québec
- » Pauline Lengaigne, Voile Québec
- » Wiame Bouraya, Voile Québec
- » Charlène Delcourt, Voile Québec
- » Natalie Matthon, Voile Québec

Rédaction des contenus transdisciplinaires

- » Nicolas Létourneau, Consultant - Gestion des risques en plein air
- » Caroline Tanguay, Réseau plein air Québec
- » Nicolas Vazeille, Réseau plein air Québec

Révision des contenus transdisciplinaires

- » Annabelle Dupuis, Canot Kayak Québec
- » Nathalie Beaulieu, Cheval Québec
- » Trevor L'Heureux, Eau Vive Québec
- » Patrick Levesque, Eau Vive Québec
- » Anouk Bellefleur, Fédération québécoise de kite
- » Cynthia Roy-Leblanc, Fédération québécoise de la montagne et de l'escalade
- » Laura Fée Langlois, Québec Subaquatique
- » Philippe Coutu-Hénault, Rando Québec
- » Simon DeBlois, Ski de fond Québec
- » Philippe Paradis, Ski de fond Québec
- » Alexandre Persechino-Morin, Spéléo Québec
- » Arnaud Lombard-Dionne, Vélo Québec
- » Edouard Heili, Voile Québec

- » François Bissonnette, Réseau plein air Québec
- » Geneviève Désilets, Réseau plein air Québec
- » Annick St-Denis, Réseau plein air Québec
- » Caroline Tanguay, Réseau plein air Québec

Révision linguistique

- » Hélène Charpentier

Conception graphique

- » Florence Dostie-Ménard, Flaz

Mise en page

- » Florence Dostie-Ménard, Flaz



Ce guide a été réalisé par la **Fédération de voile du Québec**



en collaboration avec le **Réseau plein air Québec** et ses **dix autres fédérations de plein air** membres grâce au soutien financier du **ministère de l'Éducation**.



ISBN 978-2-920793-40-8

Dépôt légal, 2025

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Bibliothèque et Archives Canada, 2025

© Fédération de voile du Québec et Réseau plein air Québec

Le but du présent guide est de fournir des informations de nature générale. Il ne contient pas une analyse complète de la loi ou des cas d'espèce, et ne constitue d'aucune façon une opinion ou un conseil juridique de la Fédération de voile du Québec et du Réseau plein air Québec, de leurs administrateurs et administratrices, employés et employées, représentants et représentantes ou membres. Pour toute question spécifique, vous devriez consulter un avocat ou une avocate, ou bien un ou une spécialiste ayant une expertise pertinente, qui pourra vous proposer les solutions les mieux adaptées à votre situation et à vos besoins. La Fédération de voile du Québec et le Réseau plein air Québec, leurs administrateurs et administratrices, employés et employées, représentants et représentantes ou membres ne peuvent garantir l'exactitude du contenu et son applicabilité à une situation donnée, et ne peuvent être tenus responsables de l'usage qui est fait de l'information contenue dans ce guide.

Ce guide peut être reproduit ou partagé dans son intégralité, incluant la présente notice, à des fins éducative ou informative, à condition que l'intégrité de son contenu soit conservée et que ses auteurs, soit la Fédération de voile du Québec et le Réseau plein air Québec, soient cités. Le guide ne peut être modifié, de quelque façon que ce soit, sans l'autorisation des auteurs. La Fédération de voile du Québec et le Réseau plein air Québec ne peuvent être tenus responsables de tout contenu ou toutes informations qui seraient inexacts ou qui ne seraient pas à jour.

Pour citer ce document :

Fédération de voile du Québec et Réseau plein air Québec. (2025). *Voile : Guide de pratique et d'encadrement sécuritaires*. Réseau plein air Québec. <https://voile.qc.ca/fr/pratique-libre/>.

TABLE DES MATIÈRES

Préambule	vi
Limites du guide	vii
À propos de la Fédération de voile du Québec	vii
À propos du Réseau plein air Québec	viii
Légende	viii
La voile	1
Les termes utiles	2
Le milieu de la voile et du plein air au Québec	3
Caractéristiques des sorties à la voile	6
Les risques inhérents à la pratique de la voile	10
L'équipement de voile	18
La pratique libre	24
Les formations offertes pour développer l'autonomie dans la pratique	25
Planifier une sortie de voile	27
Réaliser une sortie de voile	33
La pratique encadrée	38
La personne encadrante	39
L'encadrement dans les divers milieux du Québec	40
Le champ de compétences des encadrantes et encadrants	45
Les formations offertes pour développer les compétences en encadrement des activités de plein air	50
Planifier une sortie de voile	56
La réalisation d'une sortie de voile	58
Les procédures d'urgence, les aspects légaux et les assurances	59
Le plan de mesure d'urgence	60
Que faire en cas d'urgence	62
La responsabilité en cas d'accident et les aspects légaux de la pratique libre et de l'encadrement en voile	66
Les assurances	71
Annexe A : Acronymes et glossaire	75
Liste des acronymes	76
Glossaire	79
Annexe B : Risques inhérents à la pratique de la voile	84
Synthèse des risques inhérents à la pratique de la voile	85
Outil d'aide à l'analyse des risques associés à l'encadrement de l'activité	88

Annexe C : Documentation utile et gabarits	89
Plan de sortie et plan de mesures d'urgence	90
Formulaire d'évaluation médicale	91
Formulaire de rapport d'accident	96
Formulaire d'acceptation des risques	98
 Annexe D : Trousses de premiers soins	 100
Contenu de la trousse de premiers soins des adeptes de voile	101
Contenu de la trousse de premiers soins du corps encadrant	101
 Annexe E : Références pour aller plus loin	 103
Liste de références	104
Liens utiles	109

PRÉAMBULE

Le Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire des activités de plein air, élaboré par la Fédération de voile du Québec (FVQ), a pour objectif de promouvoir la sécurité dans la pratique des activités de voile. Il s'inscrit dans une initiative transdisciplinaire réalisée en partenariat avec le Réseau plein air Québec et les onze fédérations de plein air qu'il regroupe. Ainsi, le guide comprend à la fois du contenu transdisciplinaire et du contenu spécifique à la voile dans le but de consolider les connaissances et les règles de conduite développées par les fédérations québécoises sportives et de plein air au fil des décennies.

Face à l'importance croissante accordée à la sécurité en plein air, ce guide offre un ensemble d'informations et réfère aux sources d'informations complémentaires pour préparer et réaliser en toute sécurité une activité de voile.

Ce guide ne saurait cependant pallier l'acquisition de compétences par la formation.

Ce guide se réfère au [*Règlement de sécurité de la Fédération de la voile du Québec*](#) qui s'inscrit dans la *Loi sur la sécurité dans les sports*. Puisque le Règlement a une valeur légale, son contenu prime sur l'interprétation faite dans ce présent Guide. De même, les intervenants qui encadrent les activités de voile doivent en premier lieu se référer aux normes de la FVQ et à celles de Voile Canada en matière d'enseignement et d'encadrement de la voile, qu'elle soit récréative ou compétitive.

Un important travail de concertation a été effectué entre toutes les fédérations de plein air et le Réseau plein air Québec afin d'uniformiser et d'harmoniser certains contenus et lignes directrices entre toutes les activités de plein air. Le fruit de ces efforts facilitera, nous l'espérons, la compréhension et l'appropriation des informations contenues dans les différents guides par les adeptes ainsi que par les équipes d'encadrement, qui pratiquent souvent, et de plus en plus, une diversité d'activités de plein air. Les fédérations ont travaillé de concert pour rendre accessible l'ensemble des connaissances relatives à la sécurité des pratiques disciplinaires.

Par ailleurs, nous reconnaissons l'important apport du Conseil québécois du loisir (CQL) dans l'élaboration, le développement et la diffusion des premières moutures des Guides de pratique et d'encadrement sécuritaire des activités de plein air publiées à partir de 2005.

Nous tenons également à souligner le travail effectué par Rando Québec en 2022 pour mettre à son jour son *Guide de la pratique et de l'encadrement sécuritaire en randonnée pédestre* duquel la structure du présent document ainsi que certains contenus sont issus.

Destiné à un large public, de l'adepte débutant à l'expert, ainsi qu'à toute personne qui encadre bénévolement ou professionnellement les pratiquants, ce guide présente une approche structurée à travers plusieurs chapitres.

Chapitre 1 – La voile : Introduction à la voile, ce chapitre présente des termes utiles, les caractéristiques du milieu de pratique, les risques associés, ainsi que les équipements essentiels nécessaires à une navigation sécuritaire.

Chapitre 2 - La pratique libre : Axé sur la pratiquante et le pratiquant autonome, ce chapitre explore la planification et la réalisation de l'activité de voile en mettant l'accent sur les formations et ressources disponibles pour développer l'autonomie dans la pratique, offrant des conseils pratiques pour favoriser une sortie en toute sécurité.

Chapitre 3 - La pratique encadrée : Centré sur l'encadrement de l'activité, ce chapitre porte sur les différents milieux de pratique au Québec, les champs de compétences des encadrantes et encadrants, ainsi que les formations disponibles pour renforcer les compétences en encadrement. Il aborde également la planification et la réalisation sécuritaire d'une sortie de voile.

Chapitre 4 - Les procédures d'urgence, les aspects légaux et les assurances : Ce chapitre présente le plan d'urgence, les actions à prendre en cas de situation critique, la responsabilité en cas d'accident, et le cadre réglementaire, liés à la pratique libre et à l'encadrement de l'activité. Il explore également les options d'assurance.

En annexe, des listes et des formulaires sont inclus, à titre d'aide à la compréhension de ce guide et de complément d'information pour les pratiquants et les encadrants.

LIMITES DU GUIDE

Plusieurs sections du présent guide abordent la gestion des risques en plein air. Bien que ce document aspire à fournir des lignes directrices pour la pratique sécuritaire de la voile, il est impératif de souligner que les informations et recommandations présentées ne sont pas toujours des règles immuables.

La gestion des risques n'est pas une science exacte. Les situations peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs abordés ci-après (conditions météorologiques, niveau d'expérience des personnes participantes, spécificités du plan d'eau et de l'embarcation utilisée...).

Les pages qui concernent la gestion des risques visent à fournir un cadre de réflexion, à inciter chaque adepte à se questionner sur sa propre activité et à en discuter avec des personnes expertes (spécialistes de la gestion des risques, personnel d'une fédération, encadrant-e-s et intervenant-e-s professionnel-le-s...). La nature des activités de plein air exige une compréhension nuancée des risques inhérents et une aptitude à ajuster les pratiques en conséquence. La gestion des risques comporte des nuances infinies et il est essentiel de reconnaître les zones grises et d'adopter une approche pragmatique. À ce titre, l'acquisition de compétences et la préparation des sorties en fonction des conditions est la meilleure façon de mitiger les risques.

À PROPOS DE LA FÉDÉRATION DE VOILE DU QUÉBEC

La Fédération de voile du Québec a été créée en 1970, c'est à la fois une fédération sportive et un organisme de plein air.

La FVQ est membre du Réseau plein air Québec (RPAQ), de Sports Québec et de Voile Canada. Notre objectif premier est de développer et promouvoir la voile sous toutes ses formes, en assurant la sécurité et la compétence des participantes et participants; le professionnalisme des intervenante et intervenants, la performance des athlètes, l'accessibilité de l'activité et la régie du sport.

Depuis notre création, nos interventions visent à être reconnus comme la référence de la voile au Québec. Nous occupons, aujourd'hui, une position centrale dans le développement et la promotion de cette activité dans la province. Nous cultivons la passion des adeptes en étant le partenaire incontournable des intervenantes et intervenants et en étant la source d'information principale pour toutes les personnes pratiquant la voile.

Notre engagement est d'être à la hauteur de nos mission, vision, valeur et cap stratégique en plaçant les clubs, écoles, camps de voile et leurs personnels, ainsi que les plaisanciers, athlètes et futurs passionnés au centre de nos actions et au cœur de nos préoccupations. Les objectifs fondamentaux qui guident nos actions sont la sécurité, l'intégrité, l'accessibilité, la conformité, la formation, les compétitions et la performance.

Le gouvernement québécois nous reconnaît deux statuts :

1. Fédération sportive régissant le sport de la voile.

En jouant un rôle de premier plan en matière d'accessibilité, de qualité et de promotion de la pratique libre ou organisée et en contribuant à donner à toute la population un cadre de pratique sain et sécuritaire et aux athlètes un modèle de développement de l'excellence.

2. Organisme national de loisir étant le chef de file du développement de la voile récréative et de plaisance.

En favorisant l'accessibilité de la voile, sa promotion dans une perspective de pérennité, d'augmentation du nombre de pratiquantes et pratiquants et de la qualité de l'expérience.

Nous avons également un statut vis-à-vis de Voile Canada (VC) :

3. Association provinciale de voile représentant le Québec.

À ce titre, nous gérons les programmes nationaux et sommes responsables de l'accréditation des intervenantes et intervenants. Nous sommes également l'organisme par lequel les clubs, écoles et membres individuels du Québec peuvent devenir membre de Voile Canada.

À PROPOS DU RÉSEAU PLEIN AIR QUÉBEC

Fondé en 2019, le Réseau plein air Québec regroupe les onze fédérations de plein air reconnues par le ministère de l'Éducation du Québec (MÉQ). Il a pour mission d'assurer, dans un esprit collectif, le partage de l'expertise, la concertation ainsi que le développement et la promotion de la pratique d'activités de plein air au Québec. Les objectifs du RPAQ sont :

- » D'assurer un leadership et une représentation des fédérations de plein air sur la scène politique;
- » D'assurer le partage des ressources et de l'expertise dans le cadre de la réalisation de projets structurants;
- » De promouvoir et développer l'offre de plein air auprès de la population québécoise;
- » De développer une stratégie plein air globale et pérenne.

Pour faire bouger la population et favoriser son contact avec la nature, le RPAQ et ses membres contribuent à la mise en place de mesures structurantes permettant d'assurer que la pratique autonome et encadrée des activités de plein air soit de qualité, éthique et sécuritaire.

Les 11 fédérations membres du Réseau plein air Québec



Fédération
québécoise
de la montagne
et de l'escalade



LÉGENDE

Tout au long de ce guide se trouvent des liens pratiques et interactifs (cliquables) servant à mieux vous aiguiller dans votre recherche d'information. Voici un aperçu de l'apparence que prendront ces liens et la fonction qu'ils occupent dans le guide. Bonne lecture!

Lien glossaire (lien vers le glossaire)

[Lien intra-document](#) (réfère à une page du document)

[Lien extra-document](#) (réfère à un hyperlien externe)

01



CHAPITRE 1

La voile

Crédit photo : Aquapixels

1.1 – LES TERMES UTILES

1.1.1 – Organismes de régie de la voile

- » FVQ : la Fédération de voile du Québec.
- » World Sailing : la fédération internationale qui régit le sport de la voile.
- » Voile Canada : la fédération canadienne qui régit le sport de la voile.
- » Association de classe : un organisme regroupant les personnes naviguant sur un même type de voilier. Une association de classe peut être de niveau régional, provincial, national ou international.

1.1.2 – Membres et personnes de la voile

- » Membre institutionnel : club, école, camps ou autre personne morale, membre en règle de la FVQ, qui gère des activités, services ou sites de voile.
- » Membre individuel : individu indépendant, intervenante et intervenant en règle, membre d'un club affilié à la FVQ ou stagiaire d'une école homologuée.
- » Intervenante et intervenant : animatrice et animateur, instructrice et instructeur, entraîneuse et entraîneur, officielle et officiel, juge de course, gestionnaire de club ou école, etc.
- » Encadrante et encadrant : animatrice et animateur, instructrice et instructeur, entraîneuse et entraîneur.
- » Stagiaire : personne apprenant la voile.



1.1.3 – Embarcations

- » Voilier : un voilier est une embarcation, navire, ou autre engin flottant propulsé par la force du vent. Ainsi, dans ce document, le terme « voilier » inclut les planches, les dériveurs, les quillards, les multicoques, tant en voile légère qu'en voile croisière.
- » Voiliers habitables : les voiliers habitables ou de course au large comprennent les quillards et les multicoques sur lesquels il est possible de vivre à bord.
- » Quillard : un quillard est un voilier qui possède une quille lestée qui empêche l'embarcation de chavirer. Un quillard comprend généralement une cabine permettant la vie à bord. Ces bateaux sont habituellement plus gros que les dériveurs, allant d'environ vingt pieds à une centaine de pieds.

- » Multicoque de croisière : ce sont des embarcations constituées de plusieurs coques distinctes. Les catamarans et les trimarans sont des multicoques. Les catamarans et trimarans de voile croisière se distinguent des catamarans de voile légère par l'espace habitable qui se trouve dans les coques.
- » Dériveur : un dériveur est une embarcation munie d'un plan de dérive rétractable, c'est-à-dire que la dérive est mobile. L'absence de lest rend le dériveur léger, vif, évolutif et amusant à mener. Ce sont des embarcations plus petites que pour la voile croisière (environ 15 pieds).
- » Catamarans légers : les petits catamarans de sport sont des bateaux multicoques. Contrairement aux multicoques plus grands, ils peuvent chavirer et n'ont pas d'espace habitable.
- » Planches : il existe différents types de planches; avec ou sans dérive; avec ou sans Foil; avec un gréement de style traditionnel (mât attaché à la planche), de style ailé (Wing) ou de style cerf-volant (Kite), etc. C'est un type d'embarcation sportif et où le lien avec l'eau et le vent est très direct.
- » Classe : une classe de voilier est un type d'embarcation (tous identiques).
- » Classes olympiques : les classes olympiques désignent les embarcations qui sont utilisées aux jeux olympiques. Ces dernières peuvent changer à chaque cycle olympique et sont déterminée par World Sailing qui regroupe les classes en catégories, comme dériveurs, quillards, multicoques, planches, etc.

1.1.4 – Pratiques

- » Voile légère : la voile légère fait référence à une pratique de la voile qui concerne généralement des embarcations plus petites, telles que les dériveurs, les multicoques, les planches (à voile traditionnelle, aérotractée (kite), ailée (wing)), les voiliers radiocommandés, et certains quillards de sport légers destinés à une navigation diurne. Ces embarcations sont souvent conçues pour être rapides, manœuvrables et adaptées à des conditions de vent variables. La voile légère est souvent associée à des activités récréatives, de compétition ou d'apprentissage.
- » Voile croisière : la voile croisière se réfère à une forme de navigation axée sur la vie à bord (quillard et multicoque). Les voiliers de croisière sont généralement plus grands et plus stables, équipés de cabines, de cuisines et d'autres installations pour des navigations plus longues. Certains voiliers de croisière sont conçus pour offrir une expérience de plaisance donc récréative; d'autres voiliers de course au large sont axés sur la performance et la compétition.

Les définitions des termes techniques couramment utilisés dans ce document sont rassemblées dans un glossaire ([annexe A](#)).

1.2 – LE MILIEU DE LA VOILE ET DU PLEIN AIR AU QUÉBEC

1.2.1 – Les caractéristiques naturelles du territoire

Le Québec offre une multitude d'opportunités pour pratiquer la voile avec plus d'un demi-million de lacs, rivières et autres plans d'eau navigables en plus du Saint-Laurent.

Les pratiques devront être adaptées aux spécificités des plans d'eau, des embarcations et des types d'activités pratiquées.

En raison des conditions climatiques variables, il est nécessaire d'adapter sa pratique et l'équipement utilisé en fonction des saisons. Certaines activités de voile se pratiquent en hiver. Par exemple, la wing, le kite et le char à glace peuvent se pratiquer sur la glace ou la neige.

1.2.2 – La gestion du territoire et l'écosystème plein air québécois

Une multitude de personnes et d'organisations interviennent dans le milieu du plein air en général, et dans le milieu de la voile en particulier : chacune joue un rôle qui lui est propre en fonction de son champ de compétences, de son expertise et de son échelle territoriale. Elles sont complémentaires

et sont donc appelées à collaborer dans le respect de leurs missions respectives pour favoriser la pratique d'**activités de plein air**.

L'écosystème plein air québécois est représenté à la figure suivante.



Sur le terrain, les **adeptes d'activités de plein air** entrent en contact avec deux principaux groupes :

- » Les **gestionnaires de sentier et de site de pratique** qui administrent, aménagent et entretiennent les terrains de jeux où la population pratique une panoplie d'activités de plein air. Ce sont notamment les parcs municipaux, les parcs régionaux et les parcs nationaux gérés par la Sépaq et Parcs Canada, les zones d'exploitation contrôlée (ZEC), les pourvoiries, et les sites situés sur territoire protégé ou privé.
- » Les responsables d'activité de plein air encadrées qui prennent en charge l'organisation de sorties ou de formations et s'assurent de leur bon déroulement. En font partie les personnes encadrant des activités de plein air (qu'elles soient professionnelles ou bénévoles), les clubs d'activités de plein air, les écoles de formation où s'enseignent les connaissances et les compétences requises pour pratiquer et encadrer les activités de plein air, les entreprises professionnelles en tourisme de nature, d'aventure et en écotourisme ou encore les fédérations de plein air.

Les organismes gestionnaires de site et de sentier ainsi que les organisations offrant des activités encadrées sont soutenus par plusieurs organismes. À l'échelle panquébécoise, nous comptons notamment :

- » Les **fédérations de plein air** : elles sont responsables de favoriser, développer, pérenniser et promouvoir la pratique sécuritaire et agréable de leurs activités respectives. Grâce à l'expertise technique qu'elles détiennent, elles fournissent des lignes directrices et des outils aux adeptes de **pratique libre**, aux personnes encadrantes, aux clubs, aux écoles de formation, aux gestionnaires de sites et aux autres membres. Onze fédérations, incluant la Fédération de voile du Québec, jouent ce rôle :
 - Cheval Québec
 - Canot Kayak Québec
 - Eau Vive Québec
 - Fédération Québécoise de Kite

- Fédération québécoise de la montagne et de l'escalade
- Québec Subaquatique
- Spéléo Québec
- Ski de fond Québec
- Vélo Québec
- Voile Québec
- Rando Québec

Parmi ces 11 fédérations de plein air, certaines, dont la Fédération de voile du Québec, sont également reconnues comme fédérations sportives et à ce titre les pratiquants et encadrants sont assujettis par un règlement de sécurité qui leur est propre.

Les fédérations de plein air sont rassemblées sous la bannière du Réseau plein air Québec (RPAQ), dont la mission est de les représenter, favoriser leur concertation et le partage de leur expertise.

- » Les gestionnaires de territoires structurés où se déroulent des activités de plein air peuvent également se référer à :
 - L'Association des parcs régionaux du Québec (Parq);
 - La Fédération des pourvoires du Québec (FPQ);
 - Le Réseau ZEC;
 - L'Association des stations de ski du Québec (ASSQ);
 - Le Réseau de milieux naturels protégés (RMN).
- » Selon leur milieu et leur public cible, les organisations et les personnes offrant des activités encadrées sont aussi invitées à se référer à ces organismes (voir à ce sujet la [section 3.2. L'encadrement dans les divers milieux du Québec](#)) :
 - Aventure Écotourisme Québec (AÉQ);
 - La Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec (FÉÉPEQ);
 - L'Association des camps du Québec (ACQ);
 - L'Association des Scouts du Canada (ASC);
 - L'Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées (AQLPH);
 - Le Réseau pour un développement psychosocial par le sport et le plein air (RÉSEAU).

À l'échelle locale et régionale, on retrouve :

- » Les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC), qui peuvent intervenir directement dans la gestion de sites et sentiers de plein air et dans l'offre d'activités encadrées ou soutenir des organismes locaux en ce sens. Leurs décisions en matière d'affectation, d'aménagement et de planification du territoire ont des conséquences sur les possibilités et les besoins en matière de création et de pérennisation des sentiers et sites de pratique d'activités de plein air;
- » Les [unités régionales de loisir et de sport](#) (URLS), qui concertent, accompagnent, soutiennent et favorisent le réseautage entre les organismes locaux, en plus de promouvoir la pratique d'activités de plein air et de collaborer avec les fédérations de plein air et d'autres organismes dans le cadre de divers projets. On en compte 17, réparties sur le territoire, regroupées sous le Réseau des URLS;
- » Les [associations touristiques régionales](#) (ATR), qui promeuvent l'offre de plein air de leur région. On en compte 21 sur le territoire.
- » Les [organismes de bassins versants](#) (OBV), qui ont pour mandat de coordonner la gestion intégrée et concertée des ressources en eau par bassin versant sur leur zone de gestion.

Enfin, le gouvernement du Québec intervient dans le domaine du plein air par l'entremise de différents ministères :

- » Le **ministère de l'Éducation (MÉQ)**, à travers son secteur du Sport, du Loisir et du Plein air, poursuit l'objectif d'augmenter le niveau de pratique d'activité physique de la population québécoise. Les fédérations de plein air, le RPAQ, la Sépaq, les URLS, l'ACQ, l'AQLPH et Parq relèvent du MÉQ;
- » Le **ministère du Tourisme (MTO)** œuvre en faveur du développement touristique du Québec, y compris du tourisme de nature et d'aventure;
- » Le **ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)** joue un rôle central dans l'accès au territoire pour la pratique d'activités de plein air, compte tenu des responsabilités qu'il accorde aux municipalités, aux MRC et aux communautés métropolitaines. Il intervient directement dans la création et l'exploitation de parcs régionaux;
- » Le **ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF)** octroie les droits et les autorisations nécessaires à l'aménagement de sites de pratique d'activités de plein air sur le territoire public;
- » La **Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ)**, une instance découlant du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), délivre les autorisations requises pour aménager des sites de pratique d'activités de plein air en territoire agricole;
- » Le **ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)** accorde les autorisations requises pour aménager des sites de pratique d'activités de plein air dans le respect de l'environnement. Il approuve la désignation de certains territoires comme aires protégées;
- » Le **ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS)** effectue plusieurs actions pour promouvoir l'adoption d'un mode de vie physiquement actif et de saines habitudes de vie par la population québécoise.
- » Le **ministère des Transports et de la Mobilité durable** a l'objectif d'atténuer les impacts de la navigation sur les écosystèmes; valoriser et protéger les écosystèmes (valoriser et protéger les écosystèmes).

1.3 – CARACTÉRISTIQUES DES SORTIES À LA VOILE

Cette section aborde les divers aspects qu'il faut prendre en considération afin de bien préparer une sortie à la voile. Que la sortie soit libre ou encadrée, il convient d'en tenir compte pour éviter toute mauvaise surprise durant son déroulement.

1.3.1 – Les niveaux de difficulté

1.3.1.1 – La difficulté technique

Les niveaux de difficulté liés à la pratique de la voile

Les conditions météorologiques, notamment la force du vent, les courants et les vagues créées par ces conditions sont les principaux facteurs déterminant le degré de difficulté d'une sortie à la voile. Ainsi, un même plan d'eau peut présenter des niveaux de difficultés très différents d'une sortie à l'autre. De plus, lors d'une même sortie, sur le même plan d'eau, le type d'embarcation et le type ou la taille de la voilure auront une incidence sur le niveau de difficulté.

La topographie locale (récifs, hauts fonds, etc.) et d'autres conditions de navigation, telles que la température de l'eau, la visibilité, et les caractéristiques des vagues, contribuent à définir la complexité de la sortie à voile. La circulation maritime, comprenant le transport commercial ou la présence d'embarcations motorisées, constituent des facteurs supplémentaires à considérer.

La combinaison de ces éléments, jumelée au niveau d'habileté de l'équipage offre une perspective globale sur le niveau de risque d'une sortie à la voile.

Le choix de confirmer une sortie à la voile relève de la décision de la cheffe ou du chef de bord, et il est impératif de faire un choix éclairé. Cela implique de se renseigner minutieusement sur les difficultés potentielles liées au site de navigation, aux conditions météorologiques ou encore à son propre

bateau et équipage. L'objectif premier est de toujours pratiquer la voile de manière sécuritaire, en respectant tant l'environnement que les autres personnes présentes sur le plan d'eau. Il est important de savoir annuler une sortie si l'on ressent des doutes ou des inquiétudes. Ne pas surestimer ses compétences ainsi que celles de ses équipiers et rester humble face à l'environnement de pratique sont des principes fondamentaux pour garantir une expérience de voile agréable et sans risques.

Les [formations](#) offertes par les écoles homologuées auprès de la Fédération de voile du Québec et l'obtention des brevets et accréditations de Voile Canada fournissent un cadre pour votre pratique et pour évaluer votre niveau technique. Ces formations vous aident à développer votre jugement pour évaluer adéquatement les conditions, l'intensité des facteurs clefs, le plan d'eau et vos propres limites.

La signalisation et le balisage

Dans le domaine de la navigation, on désigne la signalisation sous le nom d'aides à la navigation. Leur rôle est d'assister les navigateurs en déterminant leur position ou trajectoire, en les alertant sur la présence de dangers ou d'obstacles, ou encore en les guidant vers une route plus sûre. Ces aides peuvent être lumineuses ou non, fixes, sous forme de bouées ou implantées à terre. De plus, les autorités peuvent mettre en place des panneaux de restrictions sur le plan d'eau pour informer les pratiquantes et pratiquants. Consultez [le site de la Garde côtière canadienne](#) pour plus de détails sur les aides à la navigation.

Les [formations](#) en voile croisière et en navigation côtière permettent une meilleure compréhension des aides à la navigation.

Les embarcations avec un plus faible tirant d'eau et navigant à proximité des rives repose généralement moins sur le balisage des plans d'eau.

Les conditions hivernales

En général, la pratique de la voile au Québec est interrompue pendant l'hiver. Cependant, il existe des alternatives pour les passionnés de voile lorsque les plans d'eau sont gelés. En effet, certaines embarcations sont conçues pour la pratique hivernale sur glace ou sur neige et ce, tant à la voile, qu'en Kite ou en Wing. Cette pratique permet d'ailleurs d'appivoiser plus facilement la navigation en planche et d'en apprendre les rudiments avant de s'attaquer à la Wing, la planche à voile ou le Kite sur l'eau.



1.3.1.2 – La difficulté physique

La difficulté physique en voile est fonction des différents niveaux de pratique et de conditions. Régler les voiles, manier les cordages, et maintenir l'équilibre demandent souvent une certaine condition physique. Les mouvements répétés, les ajustements constants et la nécessité de réagir rapidement aux variations du vent ou des vagues peuvent exiger endurance et agilité. Cependant, il existe plusieurs types d'embarcations qui permettent à chacun d'adapter sa voile à sa condition physique, allant de l'Optimist spécialement conçu pour être manœuvré par des enfants, au Martin 16 adapté pour être pris en charge des personnes ayant des limitations physiques allant jusqu'à la quadriplégie.

Les niveaux de difficulté physique en voile

La pratique de la voile implique des niveaux variés de difficulté physique, dépendant de plusieurs facteurs comme le type d'embarcation ou les conditions météorologiques.

Les voiliers plus puissants demandent souvent une plus grande force physique pour régler les voiles, manœuvrer et maintenir l'équilibre. De plus, la difficulté physique varie selon le niveau technique de la personne. Une meilleure maîtrise technique implique généralement une moindre force à déployer pour réaliser les mêmes manœuvres.

Les conditions météorologiques jouent également un rôle capital : des vents forts ou changeants peuvent nécessiter des ajustements constants, exigeant une plus grande endurance et une réactivité accrue. Pour plusieurs types d'embarcation, la taille de la voilure peut être adaptée en fonction de la force du vent et ainsi réduire le niveau de difficulté induit par sa vélocité.

La présence ou non d'un équipage à bord d'un voilier influence également les niveaux de difficulté physique. Sur les embarcations solitaires, la personne assume l'ensemble des tâches, ce qui exige une polyvalence physique et une gestion autonome des manœuvres. En revanche, sur des voiliers avec équipage, la répartition des responsabilités peut permettre une réduction de l'effort individuel, favorisant une expérience plus accessible, en particulier pour les personnes moins aguerries sur le plan physique.

Ainsi, la voile peut offrir des défis physiques allant de la gestion intense de l'embarcation à des navigations plus calmes et contrôlés, adaptés à différents niveaux de forme physique et d'expérience.

1.3.2 – Les contraintes d'isolement

Les **contraintes d'isolement** sont établies en tenant compte de la proximité des ressources disponibles en cas d'urgence. Les adeptes de voile doivent considérer plusieurs éléments dans leur évaluation de la faisabilité d'un itinéraire puisque ceux-ci auront une incidence directe en cas de problème lors de la pratique de la voile. La gestion des risques sera différente selon le niveau des contraintes d'isolement qui peut être faible, moyen ou élevé.

Ce niveau se détermine en fonction de trois critères que sont l'éloignement physique, la couverture cellulaire et le temps de prise en charge médicale. Il revient à chaque adepte de faire une évaluation des contraintes d'isolement de sa sortie en amont de celle-ci. Chaque situation est différente et se poser les bonnes questions permet d'avoir une gestion des risques mesurée.

1.3.2.1 – Le degré d'éloignement (isolement physique)

Le **degré d'éloignement** se définit par le temps de déplacement requis entre la localisation des adeptes et les ressources nécessaires en cas d'urgence comme un poste d'accueil muni d'un système de communication et d'équipements de secours, un poste de patrouille, une route d'évacuation, un abri, etc. Plus la distance des ressources est grande, plus le degré d'éloignement est élevé.

Il est difficile de donner une distance ou un temps de référence pour caractériser cet éloignement puisque cela dépend de plusieurs facteurs tels que le type d'embarcation et le niveau d'autonomie à bord. Les adeptes qui planifient une sortie devraient se poser les questions suivantes afin de déterminer si les contraintes d'isolement relatives à ce critère sont faibles, moyennes ou élevées :

- » Où sont les différents abris accessibles sur mon trajet?
- » Quelles sont les ressources accessibles en cas d'urgence?

» À combien de temps de déplacement seront-nous de ces ressources?

1.3.2.2 – Les moyens de communication

Le deuxième critère est la disponibilité de moyens de communication. À ce titre, il convient de déterminer si la couverture cellulaire ou par radio VHF lors de la sortie sera complète (isolement faible pour ce critère), variable (isolement moyen) ou inexistante (isolement élevé). On peut se demander :

- » Quelle est la couverture de nos moyens de communication sur l'itinéraire?
- » Quelle est la distance à parcourir pour que les moyens de communication disponibles soient fonctionnels?

1.3.2.3 – Le temps de prise en charge médicale

Le dernier critère à évaluer est celui du temps de prise en charge médical d'une victime en cas d'**accident**. Le temps de prise en charge est le délai d'accès à l'ensemble du processus de soins médicaux préhospitaliers (équipes faisant la première intervention, équipes de secours et soins paramédicaux) ainsi que l'évacuation vers un établissement hospitalier.

Plusieurs cas de figure existent selon les ressources disponibles. Idéalement, une personne peut intervenir rapidement pour évaluer la situation, administrer les premiers soins et stabiliser la victime. Ensuite, une équipe de secours arrive pour fournir des soins paramédicaux, assister la victime et prendre le relais du **premier intervenant** ou de la **première intervenante**. Cela suppose l'existence d'infrastructures d'urgence à proximité (poste d'accueil, poste de patrouille...), l'aptitude de cette équipe à intervenir dans le milieu de l'activité et un délai de réponse relativement rapide. Enfin, la prise en charge peut se terminer avec l'évacuation vers l'hôpital le plus proche.

Cependant, toutes ces ressources ne sont pas disponibles partout et cela influe sur le temps de prise en charge d'une victime et sur le niveau de cette contrainte d'isolement. Ce niveau est faible lorsque le délai de prise en charge médicale est inférieur à 60 minutes, moyen pour un délai variant entre 1 à 5 heures et élevé au-delà.

	Faible	Moyen	Élevé
Niveau de contrainte d'isolement associé au temps de prise en charge médicale	Moins de 60 minutes	1 à 5 heures	Plus de 5 heures

Tableau 1. Niveau de contrainte d'isolement

Pour évaluer ce critère, on peut se demander :

- » Aurais-je accès à ces différentes équipes de secours lors de ma sortie?
- » En combien de temps pourrais-je avoir leur assistance?
- » Quelle est la distance entre le lieu de l'activité et les ressources les plus proches?

1.3.2.4 – Faire une évaluation complète

Évaluer ces trois critères individuellement permet d'avoir une idée globale des contraintes d'isolement de la sortie. Pour pouvoir faire une évaluation complète, il faut examiner chaque critère par rapport aux autres. En effet, si un des trois critères est élevé, cela a des conséquences sur les contraintes d'isolement de la sortie au complet, car ils sont interreliés.

Par exemple, si j'ai accès à une prise en charge médicale rapide (moins d'une heure, 1km de distance) mais que je n'ai pas de couverture cellulaire, la situation est différente de celle où j'ai le même niveau de prise en charge, mais avec une couverture cellulaire permettant de rejoindre les secours au plus vite.

Par ailleurs, pour une même sortie, les contraintes d'isolement peuvent être différentes en raison de plusieurs facteurs tels que l'expérience et l'âge des membres du groupe (jeunes enfants novices ou adultes ayant de l'expérience), la météo (neige, pluie pouvant ralentir le déplacement...), la topographie du terrain (milieu montagneux avec du dénivelé, milieu nautique...), le cadre de la sortie (encadrée ou non), etc.

Pour toutes ces raisons, considérant que plusieurs activités à l'extérieur des villes et des banlieues ont lieu en **régions isolées**, toutes les personnes pratiquant de la voile doivent être prêtes à vivre une éventuelle évacuation plus ou moins longue en cas d'urgence.

1.3.2.5 – Les aspects spécifiques à la voile

Dans le cadre d'une pratique encadrée, l'organisme dispensant des activités de formation ou d'entraînement sur l'eau doit garantir un accès sécurisé à un plan d'eau. Ce dernier doit être approprié aux voiliers utilisés, au nombre et caractéristiques des personnes participantes (âge, habilités) et aux objectifs d'apprentissage. Le site doit être équipé d'infrastructures permettant un appareillage et un accostage sécurisé des voiliers et des embarcations de sécurité, que ce soit par le biais d'une rampe de mise à l'eau, d'un quai, d'une plage, ou de toute autre installation adaptée au type d'embarcation.

Dans le cadre de la pratique de la voile croisière, la contrainte d'isolement liée à la couverture cellulaire est nettement amoindrie par la présence des radios VHF sur les bateaux. Dans le cadre d'une pratique encadrée, tout instructrice ou instructeur est tenu de maîtriser l'utilisation de la radio VHF, un outil vital pour maintenir le contact avec les personnes proches, ainsi qu'avec les autorités et les services de secours en cas d'urgence. C'est d'ailleurs l'un des prérequis pour devenir instructrice ou instructeur certifié. Pour la pratique encadrée de la voile légère, les personnes encadrantes sont équipées d'un téléphone cellulaire ou d'une radio VHF. Comme elles pratiquent à distance réduite de la rive, le téléphone cellulaire peut être considéré comme suffisant et il n'est pas obligatoire qu'elles détiennent le certificat permettant d'opérer une radio VHF.

Par ailleurs, la formation en premiers secours est une exigence fondamentale pour toutes les personnes encadrant des activités en voile, afin de pouvoir intervenir efficacement en cas d'accident ou de problème médical à bord.

1.4 – LES RISQUES INHÉRENTS À LA PRATIQUE DE LA VOILE

Les adeptes de la voile s'exposent à des risques environnementaux et humains lors d'une sortie. Les connaître et bien se préparer pour y faire face est la clé d'une gestion des risques responsable.

Veuillez noter qu'une synthèse des risques inhérents à la pratique de l'activité est disponible en [annexe B : Synthèse des risques inhérents à la pratique de la voile](#).

1.4.1 – Dangers et risques

Un **danger** se définit comme toute source pouvant entraîner des dommages tels que des blessures physiques ou des atteintes à sa santé et pouvant aboutir à des **conséquences** négatives telles qu'une hospitalisation ou une incapacité.

Le **risque** correspond, quant à lui, à la probabilité qu'une personne ou un groupe subisse des dommages ou des conséquences négatives pour sa santé en raison de conditions spécifiques, telles que l'exposition à un événement ou à une situation.

Ces deux notions sont liées puisqu'en plein air, le risque est la vraisemblance que l'exposition à un danger se transforme en dommages.

Le niveau de risque peut être faible, moyen ou élevé. Pour le déterminer, l'importance des conséquences éventuelles et la probabilité que ces conséquences se manifestent doivent être évaluées. Un risque ne peut être nul puisqu'il y a toujours une part d'imprévisible dans une sortie.

1.4.2 – Risques internes et risques externes

En voile, les risques peuvent être divisés en deux grandes catégories distinctes : les risques provenant de l'environnement, dit externes, et les risques provenant du groupe et des personnes pratiquant votre activité, réputés internes.

1.4.2.1 – Les risques externes

Le plan d'eau

Les risques sur les plans d'eau, sont sujet à des variations influencées par divers facteurs.

Les éléments géographiques, tels que la topographie, la présence d'îles, de caps, de baies, ainsi que les particularités des cours d'eau, des lacs, des rivières, des golfes ou des mers, contribuent à la dynamique du terrain de navigation et peuvent représenter des risques pour la pratique de la voile; d'où l'importance de connaître les spécificités du plan d'eau.

Les marées, avec leurs fluctuations régulières, représentent un facteur essentiel à considérer, affectant la profondeur de l'eau et les courants, et ajoutant une dimension supplémentaire à la navigation, nécessitant une gestion prudente des risques afférents. Le niveau d'eau peut également varier sur un plan d'eau non assujéti aux marées. Les risques liés au niveau d'eau sont fonction du tirant d'eau de l'embarcation.

Enfin, les activités humaines, comme la navigation maritime commerciale, ou la présence d'embarcations diverses, peuvent également représenter un risque pour la pratique de la voile.

Les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques peuvent représenter un risque prépondérant dans la pratique de la voile. Les nombreux changements dans le vent, les vagues, la visibilité, la pluie et d'autres phénomènes atmosphériques façonnent largement notre environnement de navigation et sont interconnectées de différentes manières. Ils représentent l'un des risques majeurs dans la pratique de la voile.

Les saisons apportent également des modifications significatives, impactant la température de l'eau et les caractéristiques du plan d'eau. La température ambiante joue un rôle majeur, affectant non seulement le confort, mais aussi les propriétés de l'eau. Des températures froides peuvent créer des conditions glaciales, entraînant la nécessité de vêtements isolants et de mesures de sécurité accrues pour éviter l'hypothermie. Des températures élevées peuvent rendre la navigation plus agréable, mais une exposition prolongée au soleil peut entraîner des coups de chaleur et nécessiter une protection solaire adéquate. La température influe également sur les conditions météorologiques générales, notamment le développement du vent, avec des vents plus forts souvent associés à des variations de température. Les adeptes de voile doivent donc être conscients des conditions thermiques et prendre des précautions appropriées pour assurer leur sécurité et leur confort tout au long de leur sortie.

Le vent, un élément clé de la navigation à voile, varie en intensité et en direction, ce qui nécessite une évaluation constante pour ajuster la navigation en conséquence. Les nuages, en plus de fournir des indices sur les changements atmosphériques, peuvent moduler la force et la direction du vent. Le réchauffement diurne, lié à l'ensoleillement, peut générer des brises thermiques affectant le vent sur le plan d'eau. La brise de terre, résultant du réchauffement plus rapide de la terre que de la mer, et la brise de mer, induite par la différence de température entre la terre et la mer, représentent aussi des variables cruciales à surveiller. De plus, l'effet des rives, en comparaison avec les autres variations météorologiques à plus grandes échelles, a une influence locale significative sur les conditions de vent à prendre en compte lors de la pratique de la voile. La topographie spécifique des berges peut engendrer des modifications notables dans la direction et l'intensité du vent sur le plan d'eau. Cette dynamique locale, souvent liée à la configuration géographique du site, doit être prise en compte de manière précise pour une navigation sécuritaire et efficace.

Les précipitations peuvent altérer la visibilité et nécessitent une adaptation dans la conduite du bateau. La pluie peut également rendre le pont glissant, augmentant ainsi les risques de chute pour l'équipage. Les averses intenses peuvent soudainement changer les conditions météorologiques, provoquant des rafales de vent imprévisibles, ce qui nécessite une adaptation rapide des manœuvres de navigation pour éviter tout danger. Il est capital de rester vigilant face aux orages, souvent engendrés par l'air chaud et humide. Ces conditions favorisent la formation de zones de basse pression

propices à des phénomènes atmosphériques violents tels que des vents forts, des précipitations intenses, des éclairs et une mer agitée. Cela peut rendre la navigation dangereuse, augmentant le risque de chavirement, de perte de contrôle du bateau et d'autres incidents graves.

Ensemble, ces facteurs météorologiques interactifs créent un environnement dynamique pour la voile, où la compréhension approfondie des phénomènes météorologiques est essentielle pour assurer une navigation sécuritaire et efficace. Afin d'avoir cette pleine compréhension météorologique, il est important de recourir à plusieurs sources d'informations météo, de les croiser, et de se renseigner sur les spécificités locales.

La faune et la flore

La pratique de la voile expose les adeptes de voile à divers risques associés à la faune et la flore marines. Certains animaux marins, comme les méduses, peuvent représenter une menace en cas de contact. La présence des baleines représente également un enjeu dans la pratique de la voile, exigeant une vigilance accrue pour éviter les collisions potentielles et minimiser les impacts sur ces mammifères marins vulnérables ou sur les embarcations. Les algues et les coquillages attachés à la coque du bateau peuvent affecter les performances du bateau et nécessitent un entretien régulier. De même, la présence de débris flottants, tels que des troncs d'arbres ou des déchets, peut poser des soucis en termes de sécurité.

La voile se déroule souvent dans des écosystèmes sensibles, où les actions humaines peuvent avoir des répercussions durables. Les marins doivent donc adopter des comportements responsables, tels que l'évitement des zones de reproduction d'espèces vulnérables, la minimisation de l'impact sur les habitats côtiers et la réduction de la production de déchets en mer. Un engagement envers la protection de la biodiversité marine contribue non seulement à préserver l'équilibre écologique, mais aussi à assurer la pérennité de la voile en harmonie avec la nature environnante.



Les autres personnes présentes

La navigation sur des plans d'eau, comme le Saint-Laurent, implique la coexistence avec divers usagers du plan d'eau, tels que le trafic commercial, les navires de pêche, les kayakistes et autres embarcations motorisées ou non. La communication claire et le respect des règles de priorité contribuent à réduire les dangers potentiels liés au partage des plans d'eau. Le critère fondamental d'établissement de la priorité repose sur le degré de manœuvrabilité des embarcations. Ces interactions nécessitent une vigilance constante pour prévenir les risques de collision, assurer la sécurité de tous les usagers et promouvoir une cohabitation respectueuse.

Pour connaître en détails les règles de route et balisage qui s'appliquent sur les plans d'eau, vous pouvez vous référer au [Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer](#) (RIPAM). À noter qu'en situation de compétition à voile, des règles différentes s'appliquent pour les régatiers (voir les Règles de course de Voile Canada).

Les aspects spécifiques de la voile

Noyade

Comme pour toute activité nautique, le danger de noyade est bien réel en voile. Il existe cependant une façon simple d'en réduire le risque de façon significative : le port d'un vêtement de flottaison individuel (VFI) ou d'un gilet de sauvetage (approuvé par Transports Canada) de bonne taille, en bon état et équipé d'un sifflet sans bille, à moins qu'un autre dispositif de signalisation sonore ne soit disponible dans l'embarcation.

Il existe plusieurs types et modèles de VFI pouvant être adaptés à l'embarcation ou au contexte dans lequel la pratique est effectuée.

Faire le choix de ne pas porter de VFI met les personnes en danger et augmente le risque de noyade.

Chavirage

Le chavirage, dans le contexte de la voile, se réfère au renversement d'un bateau à voile, amenant son mât à entrer en contact avec l'eau. Les risques liés au chavirage ne sont pas les mêmes d'une embarcation à l'autre. Ainsi, le risque de chavirer sur un bateau de croisière est extrêmement faible, mais la gravité d'un tel incident est extrême, tandis que chavirer en voile dériveur fait partie intégrante de l'activité et peut se faire sans danger pour les pratiquants expérimentés.

Le chavirage peut être provoqué par divers facteurs. Les raisons possibles de chavirage comprennent des conditions météorologiques extrêmes, telles que des vents forts et des vagues agitées, des manœuvres incorrectes, des changements soudains dans la direction ou la force du vent. Un équipement défectueux ou mal entretenu peut également contribuer à cette situation. La prévention du chavirage implique une connaissance approfondie des conditions météorologiques, des compétences techniques solides, une attention constante aux changements dans l'environnement marin et une formation adéquate pour réagir correctement en cas de danger imminent. Les marins doivent être conscients des limites de leur embarcation et prendre des mesures pour minimiser les risques de chavirage tout en naviguant.

Piégeage sous un voilier

Le danger de piégeage survient lorsqu'un marin reste coincé sous un bateau chaviré ou dans le gréement, notamment lors d'un retournement complet du bateau (bateau en «tortue»). Ce danger est particulièrement présent avec les dériveurs.

Les principales causes de piégeage incluent des brides trop longues, des hale-bas lâches, des drisses mal rangées, des mousquetons non sécurisés, des VFI mal ajustés, etc.

Procédure de sauvetage :

1. Effectuez un contrôle visuel du bateau chaviré.
2. Si un marin est visible, assurez-vous qu'il stabilise le bateau au niveau de la dérive.
3. Si un marin manque, utilisez la radio VHF ou le cellulaire pour alerter les secours et informez les personnes responsables.
4. Approchez le bateau par le côté du mât et cherchez les marins manquants.
5. Si le(s) marin(s) reste(nt) introuvable(s) :
 - Tentez d'établir un contact verbal.
 - Si le marin est en sécurité dans une poche d'air, laissez le bateau retourné.
 - Si aucun contact n'est possible, redressez le bateau avec le hauban ou le mât.
 - Pour les skiffs (bateaux auto-videurs), agissez rapidement et de manière sécuritaire en raison de l'absence de poche d'air viable.
6. Si deux personnes sont présentes pour le sauvetage, si cela ne représente aucun danger, l'une peut plonger avec un couteau ou un coupe-câbles pour libérer le marin.
7. Restez calme et communiquez durant toute l'intervention.

8. Si le marin ne réagit pas après son dégagement, activez votre PAU.
9. Informez les personnes concernées et remplissez les formulaires requis.

La prévention de ce danger repose sur une formation régulière, l'utilisation d'équipements adaptés (couteaux de gréement, coupe-câbles, radios VHF) et des exercices pratiques encadrés pour développer les bons réflexes. Pour plus de détails, vous pouvez vous référer à ce document : https://fr.sailing.ca/wp-content/uploads/2022/07/SAIL_Fr-Entrapment-Policy.pdf

Incendies et explosions

Ici aussi, les risques ne sont pas les mêmes d'une embarcation à l'autre : le risque d'incendie et explosion est à peu près nul en voile légère, tandis que même si c'est un incident rare en voile croisière, plusieurs équipements à bord du voilier peuvent contribuer à ce risque aux conséquences potentiellement très grave.

Les sources d'incendie et d'explosion sur les voiliers de croisière comprennent divers éléments, avec les vapeurs d'essence, de propane, de butane, d'alcool et de kérosène figurant parmi les plus courantes et potentiellement dangereuses. Les vapeurs de ces carburants et combustibles peuvent s'accumuler dans les compartiments clos du bateau, créant un environnement explosif. Les fuites de carburant, les erreurs de manipulation lors du ravitaillement en carburant, ainsi que les dysfonctionnements des systèmes de carburant et de gaz peuvent entraîner la libération de vapeurs inflammables. Une étincelle ou une flamme à proximité peut alors déclencher un incendie ou une explosion. Pour prévenir ces risques, il est impératif de maintenir les systèmes de carburant en bon état, de vérifier régulièrement les raccords et les conduites, et de s'assurer que l'aération des compartiments est adéquate pour évacuer les vapeurs potentiellement dangereuses. Une attention particulière aux pratiques de sécurité liées aux carburants et aux gaz, associée à une formation appropriée, est essentielle pour minimiser les risques d'incendie et d'explosion à bord des bateaux de plaisance. En outre, les adeptes de voile doivent disposer d'équipements d'extinction d'incendie adéquats et être formés à leur utilisation.

Parallèlement aux précautions liées aux carburants et gaz, il est aussi important de prendre des mesures de sécurité appropriées en ce qui concerne les systèmes électriques à bord des bateaux de plaisance. Les défaillances électriques, les courts-circuits ou les connexions défectueuses peuvent représenter des risques d'incendie. Il est donc essentiel de vérifier régulièrement le câblage électrique et de suivre les normes de sécurité électrique spécifiques à la navigation de plaisance. Une bonne maintenance des équipements électriques, une surveillance attentive et une formation adéquate contribuent à minimiser les dangers potentiels liés aux systèmes électriques à bord.

L'un des principaux risques d'incendie concerne l'utilisation de la cuisine qui allie une source de chaleur (la cuisinière au gaz) avec des matières hautement inflammables comme les huiles de cuisson. Il est important de cuisiner avec précaution surtout lorsqu'on manipule la cuisinière au gaz.

Ligne haute tension et fils électriques

La proximité des lignes hautes tensions et des fils électriques peut entraîner un risque grave d'électrocution pour les embarcations. Si le mât, les antennes ou d'autres parties du bateau entrent en contact avec des fils électriques, cela crée un chemin conducteur pour l'électricité, mettant en danger la sécurité des occupants du bateau. Dans les cas où la tension dans les fils est élevée, l'air servira de conducteur entre les fils et le mât. Il est essentiel d'être conscient de la hauteur du mât pour éviter tout contact avec les lignes électriques.

Les risques liés à la proximité des lignes hautes tensions et des fils électriques est d'autant plus grande en Kite où la voile se promène en hauteur.

Ce risque est également à considérer à terre lorsque l'on manipule de l'équipement ou déplace une embarcation.

Empoisonnement au monoxyde de carbone (CO)

L'empoisonnement au monoxyde de carbone est un risque présent uniquement sur certaines embarcations en voile croisière en fonction de l'équipement à bord. Il représente un danger, principalement en raison de l'utilisation de moteurs à combustion interne, de générateurs et d'autres appareils fonctionnant au carburant. Le monoxyde de carbone est un gaz inodore et invisible qui peut s'accumuler

dans les espaces clos, tels que les cabines, les cuisines et les espaces de vie. Les adeptes de voile doivent être vigilants quant à la ventilation adéquate de ces espaces et à l'entretien régulier des équipements utilisant des combustibles fossiles. Les symptômes d'une exposition au monoxyde de carbone, tels que des maux de tête, des étourdissements et des nausées, peuvent être subtils. L'installation d'avertisseurs de monoxyde de carbone certifiés à bord est une bonne mesure préventive pour assurer la sécurité des personnes présentes sur le bateau et éviter les risques d'empoisonnement au monoxyde de carbone.

1.4.2.2 – Les risques internes

Les risques internes sont liés à l'état physique, émotionnel et psychologique ainsi qu'au manque de connaissances de l'adepte. Ce sont des facteurs parfois plus subtils, mais qui peuvent avoir des conséquences importantes sur le groupe dans son ensemble et sur ses membres d'un point de vue individuel.

Ces facteurs peuvent exercer une influence significative tout aussi importante que les risques externes sur la sécurité des adeptes de voile et sur l'atteinte des objectifs. Ils doivent donc être considérés et analysés avant d'entreprendre un itinéraire. Voici les différents types de risques internes qu'il faudrait évaluer dans la planification et la réalisation d'une sortie de voile.

L'état physique

L'état physique se décline selon les conditions préalables des membres du groupe (maladies, blessures, etc.) et leur condition durant l'activité (fatigue, inconfort, etc.). Ces différentes situations sont considérées comme des risques internes étant donné leur potentiel d'aggravation et leur influence sur la réalisation ou non d'une sortie.

L'état physique doit être considéré puisqu'il peut rapidement affecter le jugement, la lucidité et la concentration, ce qui pourrait provoquer un **incident** ou un **accident**. Les adeptes de voile doivent respecter les limites des membres du groupe et rester à l'affût signes d'un état physique qui se détériore.

L'état affectif et les biais émotionnels

La dynamique de groupe, le stress, les attentes des personnes participantes et les objectifs de la sortie impactent l'état psychologique des membres du groupe, ce qui peut influencer la prise de décision lors de l'activité. Il faut rester à l'affût des signes et favoriser la communication pour minimiser les risques. L'état affectif des adeptes de l'activité devrait être pris en compte lors de la planification de toute sortie en voile.

Les biais émotionnels et les facteurs humains affectent les décisions qui seront prises avant et pendant une sortie de voile. Les biais peuvent provenir d'une infinité de situations diverses puisqu'ils concernent des adeptes de voile ayant des expériences de vie et de voile différentes, des conditions physiques, affectives et psychologiques variées, etc.

De plus, chaque individu se fait sa propre idée de ses capacités face à la pratique de la voile. Tous ces facteurs, dans une situation donnée, peuvent affecter les décisions, bonnes ou mauvaises, qui auront des conséquences sur la planification et la réalisation de l'activité. Dans le pire des cas, une ou plusieurs mauvaises décisions pourraient entraîner un incident ou un accident. Voici quelques exemples de biais émotionnels :

- » Pression interne et/ou exercée par le groupe (stress, sentiment d'anxiété, appréhension, crainte, etc.);
- » Restriction au niveau du temps;
- » Confiance excessive et/ou **halo d'expert** (une des personnes du groupe est perçue comme experte, ce qui peut mener à un désengagement de la prise de décision ou à une prise de décision sous-optimale);
- » **Biais de confirmation** (les adeptes tendent à interpréter, rechercher et se rappeler sélectivement des informations qui confirment des croyances existantes) et/ou **pensée de groupe restrictive** (les membres d'un groupe tendent à privilégier la conformité et à éviter les opinions divergentes,

ce qui peut entraîner une pression sociale qui restreint la libre expression des idées et inhibe la prise de décision indépendante);

» Familiarité avec la pratique et/ou le terrain.

Une reconnaissance et une analyse des biais émotionnels et des facteurs de groupe aident à la bonne prise de décision, toujours dans le but d'une pratique agréable et sécuritaire.

Le manque de compétences techniques et de connaissances

Le manque de compétences techniques et de connaissances pour la pratique de la voile peut avoir des fortes conséquences sur la sortie et s'illustre de différentes manières.

Le manque de compétences techniques peut amener les adeptes de voile à se retrouver dans une situation d'urgence dans laquelle ils et elles n'auront pas la capacité et/ou les compétences de réagir. À cause de ce manque, il se peut aussi qu'ils et elles ne pensent pas à apporter le matériel nécessaire pour une sortie sécuritaire. Notons que l'équipement de l'activité est approfondi à la [section 1.5](#) du présent chapitre.

Le manque de connaissance des risques encourus peut conduire à une exposition inutile à des dangers faute de préparation préalable (absence de planification, méconnaissance des risques externes, informations tirées de sources peu fiables, horaire et itinéraire mal adapté, etc.). Il peut aussi en résulter une mauvaise connaissance et compréhension des mesures, procédures et outils d'urgence présentés au [chapitre 4. les procédures d'urgence, les aspects légaux et les assurances](#), mettant ainsi le groupe dans une situation potentiellement dangereuse.

1.4.2.3 – Les aspects spécifiques de la voile

Commotion

Une commotion cérébrale est une blessure au cerveau qui échappe aux détections par les rayons X, la tomographie par émission de positons ou l'IRM. Elle altère la pensée, la mémoire et peut entraîner une variété de symptômes. Tout impact à la tête, au visage, au cou ou même au corps, provoquant une secousse brusque à la tête, peut être à l'origine d'une commotion.

La FVQ reconnaît que la voile peut présenter des risques modérés de blessures, y compris des commotions cérébrales. En cas de survenue d'une telle blessure, il est crucial de mettre en œuvre les procédures établies en matière de prévention et de gestion de telles situations.

La fédération a décidé d'adopter une stratégie préventive en maintenant une communication régulière et informative avec ses membres ainsi qu'avec toutes les personnes impliquées dans la pratique de la voile. Cela, grâce à divers outils disponibles sur son site web ou celui de Voile Canada, elle aborde plusieurs aspects essentiels, notamment les risques de commotion cérébrale associés à la voile.

De plus, la fédération informe sur le [protocole relatif aux commotions cérébrales](#) de Voile Canada et propose des formations à ce sujet. Elle sensibilise également sur les ajustements potentiels des équipements sportifs qui peuvent contribuer à réduire les risques de commotions cérébrales lors des séances de formation, d'entraînement et de compétition.

Enfin, la Fédération met en avant l'importance d'informer et de sensibiliser les adeptes de voile, les parents et les tuteurs des jeunes, sur la gravité des commotions cérébrales et l'urgence de les traiter correctement et avec attention.

Hypothermie

L'hypothermie représente un risque sérieux lors de la pratique de la voile dériveur en eau froide. Lorsque le corps perd plus de chaleur qu'il n'en produit, la température corporelle diminue, entraînant l'hypothermie. Les symptômes initiaux incluent des frissons, une fatigue accrue et une coordination réduite, tandis que dans les stades avancés, la confusion, la perte de conscience et la défaillance des organes peuvent survenir. L'exposition prolongée à l'eau froide aggrave rapidement ces symptômes. Il est essentiel d'être conscient des signes d'hypothermie et de prendre des mesures préventives, comme le port d'équipements appropriés pour minimiser les risques associés à cet état potentiellement mortel.

Le traitement de l'hypothermie dépend de sa gravité. Voici quelques mesures générales qui peuvent être prises en cas de suspicion d'hypothermie :

- » Retirer les vêtements mouillés
- » Isoler du froid
- » Réchauffer progressivement
- » Consommer des boissons chaudes et sucrées
- » Obtenir des soins médicaux

Choc thermique

Le choc thermique se produit lors d'un changement rapide de température, comme le passage d'une exposition prolongée au soleil à une immersion soudaine dans une eau froide. Le premier choc avec l'eau coupe le souffle et peut entraîner une détresse respiratoire, des perturbations cardiaques et même un arrêt cardiaque. Le choc thermique en eau froide provoque probablement plus de décès que l'hypothermie. Il est essentiel d'ajuster l'habillement en fonction des conditions, de rester conscient des changements de température et de réagir promptement en cas de symptômes et en sollicitant une assistance médicale si nécessaire.

Coup de chaleur

Le coup de chaleur survient lorsque le corps est exposé à des températures élevées pendant une période prolongée, entraînant une élévation excessive de la température corporelle. Il suit l'épuisement par la chaleur. Les symptômes comprennent une peau chaude et sèche, des maux de tête, des étourdissements, voire une perte de conscience. Les dangers résident dans les dommages potentiels aux organes vitaux. Il est crucial de rester hydraté, de se protéger du soleil avec des vêtements appropriés et des écrans solaires, et de prendre des pauses à l'ombre pour éviter le coup de chaleur.

Dans tous les cas, pour pratiquer sereinement la voile, nous recommandons fortement d'avoir toujours une personne à bord ayant suivi une formation en matière de sécurité et de premiers secours. Pour toute personne souhaitant devenir instructrice ou instructeur, il s'agit d'un prérequis de Voile Canada. Ainsi, toutes nos encadrantes et encadrants sont formés pour réagir de manière adéquate en cas d'urgence.

1.4.3 – Dimension objective et subjective de la gestion des risques

La gestion des risques comporte deux dimensions : une objective et une subjective.

La dimension objective est appréciée en fonction de paramètres qui laissent peu de place à l'interprétation et à la vision de la personne qui pratique une activité de plein air (ex : le fait qu'une barrière ait été installée au sommet d'une falaise pour éviter les chutes, la purge d'un sentier pour qu'il soit moins dangereux...).

La dimension subjective est appréciée en fonction du sentiment de sécurité ou d'insécurité d'un individu ou d'un groupe. Elle repose sur l'interprétation de l'individu face à une situation. Celle-ci peut être influencée par certains facteurs tels que sa connaissance du milieu ou de l'activité, ses capacités physiques, ses caractéristiques psychologiques ainsi que sa tolérance au risque. Cette dernière est propre à chaque personne et dépend de nombreux éléments tels que son expérience, sa sérénité face à une situation stressante, ses connaissances, etc.

On constate également que les dimensions objective et subjective s'influencent mutuellement de façon positive ou négative. Par exemple, le fait de porter un équipement de protection peut pousser les adeptes à se sentir plus en sécurité et à prendre plus de risques. À l'inverse, le fait de porter un équipement de sécurité peut permettre à l'adepte de réduire un risque qu'il percevait comme trop important.

Il est essentiel de prendre en compte ces deux dimensions lors de l'analyse des risques d'une sortie que ce soit en amont ou pendant celle-ci. Un faux sentiment de sécurité ou d'insécurité peut en découler : on parle alors d'enjeux de sécurité perçus.

Sentiment	Présence de danger	Mesures d'intervention en gestion de risques
Sécurité	Non	Excellent! La pratique de la voile est sécuritaire et les adeptes de voile se sentent en sécurité.
Sécurité	Oui (Conditions météo trop difficiles par rapport aux habiletés, nombreuses autres embarcations présentes, eau froide, etc.)	• Sont-ils liés à l'environnement physique, à l'équipement personnel, à l'encadrement ou aux comportements, attitudes et aptitudes de l'encadrant ou des adeptes de voile? • Informer les adeptes de voile de la présence de dangers et les sensibiliser quant aux comportements et attitudes à adopter; • Éliminer le danger si possible.
Insécurité	Non	• Discuter avec les adeptes de voile pour mieux saisir leurs craintes; • Informer et sensibiliser les individus quant aux mesures prises par l'organisation pour limiter les risques.
Insécurité	Oui (Conditions météo trop difficiles par rapport aux habiletés, nombreuses autres embarcations présentes, etc.)	• Analyser les risques objectifs pour tenter d'identifier où sont les dangers; • Éliminer le danger si possible; • Soutenir l'intervention auprès des adeptes de voile, communiquer et prendre action par rapport au danger.

Tableau 2. Enjeux de sécurité perçus

1.5 – L'ÉQUIPEMENT DE VOILE

1.5.1 – L'habillement

Un habillement adéquat doit être adapté au type de pratique : en voile légère, la température de l'eau sera un déterminant important, tandis qu'en voile croisière, ce sera les conditions météo qui auront le plus grand impact sur l'habillement.

1.5.1.1 – Les aspects spécifiques de la voile

Les adeptes de la voile doivent avoir un habillement adapté à la classe de voilier et aux conditions météorologiques afin d'éviter les coups de chaleur, les coups de soleil et l'hypothermie. Pour cela, il faut prendre en compte trois éléments dans notre activité : l'eau, le soleil et le vent.

Tronc commun

- » Un coupe-vent imperméable
- » Un chandail de fibre synthétique ou de laine de mérinos (ces matières même humides restent chaudes)
- » Une tuque
- » Un cache-cou (éviter les foulards longs qui peuvent se coincer dans l'équipement)
- » Bottes, chaussures de voile antidérapantes
- » Gants de voile
- » Lunette de soleil polarisées
- » Casquette

Voile légère

- » Combinaison isothermique ou vêtement néoprène
- » Bottillons néoprène
- » Gants néoprène



Voile croisière

En voile croisière, l'approche du système multicouche présenté ci-bas est recommandée pour un confort optimal.

1.5.1.2 – Le système multicouche

Étant donné que les conditions météo et l'intensité de l'effort auront un impact sur la chaleur corporelle et que ces deux paramètres sont changeants, l'habillement doit aussi être polyvalent afin de garder le corps à une température idéale.

C'est justement ce que permet le système multicouche : il consiste à superposer au moins trois types de vêtements, que l'on enfle ou que l'on enlève pour rester au chaud et au sec, afin de gérer la température corporelle et l'humidité. Il arrive qu'une quatrième couche soit nécessaire afin d'isoler le corps et de conserver la chaleur lors de l'arrêt des activités. Sur la terre ferme, elle est rarement utilisée en été, mais sur le fleuve elle peut être nécessaire même par journée chaude, car le vent déplace les températures froides de l'eau. Pour prévenir les inconforts, ces ajustements doivent idéalement être faits avant d'avoir trop chaud ou trop froid. Afin d'éviter la fatigue, il est aussi préférable de faire des ajustements avant que les vêtements ne soient trop humides – que ce soit en raison des intempéries

1	Couche de base (évacuation)	- Portée directement sur la peau, la couche de base sert à évacuer l'humidité pour garder le corps au sec. Son épaisseur varie selon le niveau de chaleur recherché. - On privilégiera un textile qui sèche rapidement pour maximiser le confort. Par temps froids, parce que le corps perd sa chaleur plus rapidement au contact de l'humidité, on choisira idéalement : - Les fibres synthétiques comme le polyester et le nylon, qui ont l'avantage d'être plus durables; - La laine de mérinos, qui a l'avantage de moins emprisonner les odeurs et de réguler la température. - Il faut éviter le coton, puisqu'il absorbe l'eau et sèche lentement. - Une couche de base ajustée favorise le confort et l'amplitude des mouvements, mais il faut éviter des vêtements trop serrés pour maintenir une bonne circulation sanguine.
2	Couche intermédiaire (isolation)	- La couche intermédiaire sert à conserver la chaleur du corps et à poursuivre le travail de la couche de base, c'est-à-dire évacuer l'humidité à l'extérieur. - Selon le niveau de chaleur recherché et l'intensité de l'effort fourni, on peut porter un vêtement isolant plus ou moins épais et combiner plusieurs couches intermédiaires. - Un vêtement léger, qui garde au chaud et qui sèche rapidement est préférable : la laine, la laine polaire, les vestes isolées en matériaux synthétiques et les duvets peuvent être de bons choix. - La couche intermédiaire est moins souvent nécessaire pour le bas du corps.
3	Couche externe (protection)	- La couche externe offre une protection contre les éléments, en particulier lors d'intempéries. Conçue comme barrière contre le vent et les précipitations, elle doit également offrir une bonne respirabilité pour permettre d'évacuer l'humidité associée à l'effort. - Un vêtement léger et résistant à l'abrasion est idéal. Différentes options sont possibles : - Coupe-vent : protège des bruines, des vents et des froids légers; - Coquille souple : protège des précipitations, des vents et des froids un peu plus soutenus tout en étant plus respirante qu'une coquille rigide; - Coquille rigide ou imper respirante : imperméable, elle bloque les précipitations et les vents intenses, tout en favorisant l'évacuation de l'humidité. - Les ouvertures d'aération permettent d'évacuer la chaleur en surplus.

Tableau 3. Les principes du système multicouche

ou d'une sudation abondante –, réchauffer des vêtements humides prend plus d'énergie. Les principes du système multicouche valent autant pour le haut que le bas du corps et les extrémités.

Recommandations

- » Apporter des vêtements chauds
- » Prendre des vêtements de rechange
- » Utiliser de la crème solaire
- » Mettre ses effets personnels dans des sacs de toile étanche

1.5.2 – L'équipement recommandé pour la pratique libre

Transports Canada régit l'équipement de sécurité obligatoire à bord des embarcations dans son [Règlement sur les petits bâtiments](#). Les spécificités par catégorie d'embarcation sont présentées dans le [Guide de sécurité nautique](#). Comme, tous les adeptes d'activités nautiques, l'adepte de voile doit s'y référer.

De plus, la pratiquante ou le pratiquant doit consulter les règlements spécifiques à la classe de navigation pour déterminer les équipements de sécurité propres à l'embarcation utilisée.

En plus des règlements en vigueur, la FVQ recommande des mesures comme les suivantes pour une pratique sécuritaire :

- » Le port d'un vêtement de flottaison individuel (VFI) (approuvé par Transports Canada) de bonne taille, en bon état et équipé d'un sifflet sans bille (à moins qu'un autre dispositif de signalisation sonore ne soit disponible dans l'embarcation).
- » Le port du casque pour la pratique sur Foil ou lorsque les règlements de la classe le recommandent.
- » La présence d'un moyen de communication fiable dans un sac étanche.

Pour plus d'informations, vous référer à notre [règlement de sécurité](#).

La liste suivante présente des éléments génériques à considérer. Cette liste ne peut pas se substituer à l'équipement obligatoire, elle n'est pas exhaustive et doit être adaptée à l'embarcation. Ex : une écope ne sera d'aucune utilité sur une planche.

Voile légère

- » Pagaie
- » Écope
- » Ligne d'attrape flottante d'au moins 15m
- » Moyen de communication étanche vous permettant d'appeler les secours

Voile croisière

- » Dispositif de remontée à bord
- » Bouée de sauvetage et ligne d'attrape flottante
- » Lampe de poche étanche
- » Signaux de détresse pyrotechnique
- » Ancre
- » Seau, écope et pompe de cale
- » Dispositif de signalisation sonore
- » Feux de navigation
- » Compas magnétique
- » Réflecteur radar
- » Extincteurs

Recommandations Voile Canada

- » Canif marin
- » Trousse de premiers soins, manuel de premiers soins et de RCR (voir [chapitre 4](#))
- » Outils et pièces de rechanges
- » Pinoches
- » Harnais de sécurité
- » Barre de secours
- » Cartes marines, publications maritimes concernant votre zone de navigation et équipement de navigation
- » Radiotéléphone VHF
- » GPS
- » Échosondeur et plomb de sonde
- » Personne qualifiée par Voile Canada

Les écoles homologuées auprès de la Fédération de voile du Québec s'engagent à respecter les normes énoncées dans le Règlement sur les petits bâtiments, dérivé de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ainsi que les normes édictées par Transports Canada et les normes d'entretien des fabricants en termes d'équipement de sécurité à bord de chaque embarcation.

Embarcations

Un des aspects particuliers de la voile, est la classification des embarcations. Régit par la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, les embarcations associées à une école de voile ou autres activités encadrées sont considérées comme des «bateaux à usage autre que la plaisance», les classifiant ainsi en tant que «petits bateaux à passagers» devant se référer au Règlement sur les petits bâtiments.

De plus, il est impératif que toutes les embarcations relevant de la juridiction d'une école soient construction dite «de série», excluant ainsi les fabrications artisanales. Cela, afin de garantir que toutes les embarcations respectent les normes de construction canadiennes, qu'elles soient construites au Canada ou à l'étranger.

Enfin, en plus des équipements obligatoires stipulés par le Règlement sur les petits bâtiments, les embarcations utilisées à des fins de formation et d'encadrement en voile doivent répondre aux normes d'équipement de sécurité énoncées dans la Norme sur les écoles de navigation de plaisance ([TP 15136](#) de Transports Canada).

1.5.3 – L'équipement recommandé pour encadrer des activités de voile

Les professionnels encadrant la pratique de la voile ont leur équipement de base mais doivent aussi prévoir leur équipement individuel complémentaire adapté à leur fonction comme recommandé dans le cadre de leur certification Voile Québec/Voile Canada. Voici, une liste exemple non-exhaustive :

- » Le plan d'action d'urgence (plastifié)
- » Un couteau tranchant (type pied de mouton ou Wharncliffe)
- » Une bouteille d'eau
- » Une ancre avec une corde de longueur appropriée
- » Un câble coupe-circuit
- » Un VFI d'extra
- » Un petit coffre à outils incluant une pince coupante pour câble et des cordes.
- » Une écope d'extra
- » Une ligne de remorquage
- » Une couverture de survie
- » Un kit de drapeaux

1.5.4 – La vérification et l'entretien de l'équipement

L'entretien du bateau et de son équipement constitue une part intégrante de la pratique de la voile. Il est crucial d'entretenir correctement et régulièrement son embarcation pour assurer la sécurité de l'équipage et du bateau lors de la navigation. Avant et après chaque sortie, il est impératif de prendre soin de son embarcation afin qu'elle réponde aux besoins de manière optimale sur le long terme.

Dans son règlement de sécurité, la FVQ préconise une approche préventive, cela implique une vérification régulière des différents équipements et parties du bateau. De plus, une cheffe ou un chef de bord consciencieux planifiera les entretiens conformément aux recommandations indiquées par le fabricant.

Voici quelques exemples de vérifications régulières à effectuer avant chaque sortie pour assurer la sécurité de votre bateau :

Vérifications voile dériveur :

- » Gouvernail
- » Dérive
- » Sangles de rappel
- » Mât
- » Autres : avant chaque sortie, assurez-vous de mettre en place et de vérifier l'étanchéité des trappes de visites, bouchons et vide-vite.

Conseils d'entretien pour la coque du bateau :

- » Éviter les frottements
- » Stockage approprié
- » Rinçage après chaque sortie
- » Vérifications post-sortie
- » Nettoyage en cas de saleté

Conseils d'entretien pour les voiles :

- » Rinçage après usage
- » Éviter le contact avec le sable
- » Méthodes de rangement
- » Protection contre le frottement
- » Éviter de faseyer inutilement
- » Nettoyage en cas de saleté

Conseils d'entretien pour les écoutes :

- » Rincez les écoutes à l'eau douce après chaque sortie
- » Lavez les écoutes et suspendez-les pour un séchage rapide

Conseils d'entretien pour le gouvernail et la dérive :

- » Rincez le gouvernail et la dérive à l'eau douce après chaque utilisation
- » Éliminez l'accumulation de sable entre les joues ou dans le puits de dérive
- » En cas de rayures profondes ou d'éclats sur la dérive ou le gouvernail, remplissez-les de résine polyester et poncez avec un papier à eau fin
- » Vérifiez l'état des pantoires et remplacez-les au besoin

Pour plus de détails sur les vérifications et entretiens, vous pouvez consulter la documentation de Voile Québec et de Voile Canada (ex : les livres Voilà la voile et Initiation à la voile croisière).

02



CHAPITRE 2

La pratique libre

Crédit photo : La belle vie Sailing

La voile peut être pratiquée de manière autonome (pratique libre) ou encadrée. La pratique encadrée, particulièrement adaptée aux personnes en mode d'apprentissage ou qui souhaitent que la sortie soit supervisée ou prise en charge par une personne professionnelle, sera présentée plus exhaustivement au [chapitre 3. la pratique encadrée](#).

Les adeptes de plein air qui pratiquent leur activité de manière autonome sont responsables de prendre toutes les décisions qui s'imposent lors de leur sortie : ils et elles prennent en charge sa planification (avec ou sans ressources disponibles sur le site), son déroulement et la gestion des urgences si un **incident** ou un **accident** devait survenir. La pratique libre s'adresse particulièrement aux gens qui possèdent la formation, c'est-à-dire les compétences, les connaissances et les certifications nécessaires, pour s'engager dans un premier niveau de difficulté sans **encadrement** ou supervision.

Le présent chapitre contient des recommandations et des outils utiles pour atteindre un niveau d'autonomie permettant la pratique libre et pour aider les adeptes à planifier leur sortie et à s'assurer qu'elle se déroule dans un cadre sécuritaire, agréable et responsable. Nous recommandons de consulter également le [chapitre 4. les procédures d'urgence, les aspects légaux et les assurances](#), où ces thèmes sont abordés.

2.1 – LES FORMATIONS OFFERTES POUR DÉVELOPPER L'AUTONOMIE DANS LA PRATIQUE

2.1.1 – Les écoles de voile et la FVQ

Les cours de voile dispensés par des écoles homologuées, avec des encadrantes et encadrants certifiés par Voile Canada, permettent une initiation sécuritaire à la voile.

Les écoles membres s'engagent à respecter le cadre réglementaire, les règles de sécurité et d'intégrités et les curriculums de cours reconnus nationalement. Faire affaire avec une école homologuée pour parfaire ses compétences assure à l'apprenant que l'organisme a une existence légale et une couverture d'assurance appropriée.

Les cours offerts, adaptés à différents niveaux de compétence, offrent une formation complète pour les amateurs de voile légère et de voile croisière.

Les détails concernant les cours disponibles ainsi qu'une carte interactive des écoles du Québec sont disponibles sur le site de la Fédération. En voici un bref survol :

2.1.1.1 – Voile légère

Pour les amateurs de voile légère, le programme Jardin nautique s'adresse aux enfants de 4 à 8 ans, tandis que les niveaux VoileCAN 1 à 6 permettent aux adeptes de voile de développer progressivement leurs compétences, allant de l'initiation aux habiletés avancées de course. Des modules spécialisés permettent également d'acquérir des compétences avec l'usage d'une embarcation ou d'un équipement particulier.

2.1.1.2 – Voile croisière

En ce qui concerne la voile croisière, des formations tels que l'initiation à la voile croisière, brevet élémentaire, brevet croisière intermédiaire et brevet croisière avancée sont disponibles, couvrant divers aspects de la navigation en croisière, de l'équipière ou équipier confirmé à la cheffe ou chef de bord en passant par la gestion de la vie à bord. Nombre de formations complémentaires permettent de devenir un marin aguerri, que ce soit en terme connaissances en navigation côtière, en météo, etc.

2.1.1.3 – Formations et accréditations complémentaires

Les cours de voile et les brevets ne sont pas obligatoires pour pratiquer la voile. Par contre, la Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) est obligatoire pour celles et ceux qui manœuvrent des embarcations motorisées. Les instructrices et instructeurs de voile croisière certifiés par Voile

Canada sont habilités par Transports Canada à dispenser des formations, à administrer les examens et à octroyer la CCEP.

Le Certificat Restreint d'Opérateur (Maritime) (CRO(M)) est une certification gouvernementale canadienne autorisant l'utilisation d'équipements radio maritimes, notamment les postes VHF. Les instructrices et instructeurs certifiés par Voile Canada sont qualifiés par les Escadrilles Canadiennes de Plaisance pour enseigner la radiotéléphonie maritime et délivrer le CRO(M).

Les formations de navigation, de la Navigation côtière élémentaire à la Navigation avancée et astronomique, enseignent des compétences essentielles pour la planification de croisières en toute sécurité : comment se situer, dans quelle direction aller, tracer une route; éviter les dangers; le tout de jour comme de nuit, à l'aide d'outils électroniques (GPS) ou traditionnels (cartes marines, instruments de navigation, etc...

La Formation de Survie au Large, proposée par la FVQ, s'adresse aux adeptes de voile expérimentés envisageant des courses ou navigations hauturières ou océaniques. Approuvé par Voile Canada et World Sailing, ce cours aborde des aspects cruciaux tels que l'équipement de sécurité individuelle, les communications d'urgence, la recherche et le sauvetage, les prévisions météorologiques, les incidents en mer, les incendies, et bien d'autres.



Pour des informations détaillées sur ces formations et d'autres programmes proposés, nous vous invitons à consulter le site officiel de la [Fédération de voile du Québec](#).

Lectures recommandées

Pour compléter ces formations, plusieurs ouvrages de référence sont disponibles, dont le [Guide de sécurité nautique](#) de Transports Canada, Voilà la voile de la FVQ pour la voile dériveur, Initiation à la croisière de Voile Canada, La navigation de plaisance passionnante et sécuritaire d'André Benoit, La navigation côtière de Normand Corbeil, la Météo marine de Benoît Villeneuve. D'autres manuels de références pour des navigations plus avancées sont également disponibles sur la [boutique](#) de la FVQ.

2.2 – PLANIFIER UNE SORTIE DE VOILE

En matière de navigation et de sécurité nautique, les plaisancières et plaisanciers doivent se référer au Guide de sécurité nautique de Transports Canada, qui précise les exigences en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Ces règlements englobent divers aspects des embarcations de plaisance, par exemple :

- » La compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance
- » Les petits bâtiments
- » Les abordages
- » Les restrictions visant l'utilisation des bâtiments
- » La pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux

Le Code criminel du Canada s'applique également à la navigation de plaisance, considérant comme des actes criminels la conduite en état d'ébriété, le non-respect des arrêts sur les lieux d'un accident et la conduite d'une embarcation non navigable. La réglementation établit une norme de sécurité minimale, et la conformité à ces normes, voire à des standards plus élevés, contribue à garantir la sécurité lors de chaque sortie en mer.

Il est à noter que, en tant que chef de bord d'une embarcation de plaisance, il peut être nécessaire de se conformer à d'autres lois et règlements spécifiques à un secteur donné.

L'annexe 2 du Règlement de sécurité de la FVQ présente plus en détails le cadre réglementaire ainsi que des recommandations pour une pratique libre conforme et sécuritaire.

Les outils développés en soutien à la pratique libre existent grâce à l'implication de nombreux membres et bénévoles, ainsi que de la générosité de nombreux donateurs. Soutenir le développement de la voile au Québec peut se faire en [adhérant](#) en tant que membre individuel ou en faisant un [don](#) à la Fédération de voile du Québec.

2.2.1 – La préparation d'une sortie

Avant d'amorcer une sortie, il faut s'assurer d'avoir les connaissances, aptitudes et équipements nécessaires afin d'avoir une pratique de la voile sécuritaire.

Il est essentiel de vérifier que votre équipement personnel de base est adapté à la sortie prévue. En matière d'habillement, il convient de s'ajuster aux conditions météorologiques et de choisir une tenue offrant une protection efficace.

De plus, avant le départ, il est important d'effectuer les vérifications finales du bateau, en accordant une attention particulière aux gréements, et de s'assurer que l'ensemble du matériel est en parfait état de fonctionnement.

La compréhension approfondie des conditions météorologiques et des spécificités du plan d'eau (marées, courants, hauts fonds...) est cruciale, car ces éléments influent directement sur la sécurité et l'expérience de navigation.

La familiarisation avec la fréquentation maritime locale et tout événement prévu dans la région contribue à assurer une navigation plus fluide et à une meilleure gestion des rencontres avec d'autres embarcations et personnes sur le plan d'eau.

La connaissance et l'application des règles de navigation sont essentielles pour tout adepte, garantissant une conduite maritime à la fois légale et sécuritaire. Le respect envers les autres usagers et usagères, les zones de pratique, les plans d'eau et la vie aquatique est fondamental pour préserver la durabilité de la navigation de plaisance.

Enfin, le chef ou la cheffe de bord est responsable de l'embarcation, de son équipage et des décisions prises lors de la sortie en mer.

En résumé, il faut s'informer sur :

- » Les conditions météorologiques et ses dangers (vent, vagues, visibilité, etc.)
- » Les caractéristiques et particularités du plan d'eau (courant, marée, hauts fonds, température de l'eau, etc.)
- » Le niveau d'expérience et d'habileté, de l'âge, de la condition physique des membres de l'équipage
- » Les spécificités de l'embarcation

En se basant sur ces informations, les adeptes de voile seront en mesure d'ajuster de manière sécuritaire la durée et la distance de son activité. La vigilance est essentielle, et il est important d'être prêt à annuler les sorties en cas d'orage ou de conditions météorologiques à risque.

Lorsqu'applicable, il faut également prévoir le nécessaire pour la logistique de la vie à bord, en particulier des repas et l'eau potable.

En voile légère, il n'est pas recommandé de naviguer seul, sans supervision ou sans l'accompagnement d'une embarcation de sécurité quand l'adepte de voile n'a pas un niveau de maîtrise adéquat en fonction du plan d'eau, du voilier et des conditions météo.

Peu importe le type d'embarcation, quand un adepte aguerri sort en solitaire, il est recommandé qu'il s'assure qu'une personne à terre connaisse ses plans incluant le lieu et la durée de sa sortie sur l'eau.

2.2.2 – L'autoévaluation des compétences et des habiletés techniques

Dans le cadre d'une navigation autonome, les embarcations sont considérées comme de petits bâtiments et doivent se conformer au Règlement sur les petits bâtiments. Selon ce règlement, la cheffe ou le chef de bord d'une embarcation de plaisance doit constamment veiller à la sécurité du navire et des personnes à bord, en faisant preuve de soin, d'attention et de considération envers autrui.

Cela implique que cette personne, en tant que responsable compétent et prudent, doit être conscient des limites opérationnelles de son embarcation et des caractéristiques de la zone de navigation. Elle doit être capable de prendre des décisions judicieuses en fonction des conditions maritimes changeantes, telles que la force et la direction du vent, les courants, la visibilité (de jour, de nuit, en présence de brouillard), la profondeur de l'eau, les obstacles potentiels, l'interprétation du balisage, la présence d'autres plaisanciers et plaisancières, et choisir une vitesse de sécurité avec une distance de passage appropriée. En résumé, la ou le responsable du bateau doit démontrer en permanence sa capacité à adapter sa conduite en fonction de l'environnement immédiat et des conditions maritimes.

2.2.2.1 – Voile Croisière

Pour naviguer de manière autonome, il est recommandé d'obtenir certains brevets visant à acquérir des connaissances ainsi que des compétences et habiletés techniques de base en voile. Les brevets de Voile Canada, enseignés par les écoles homologuées auprès de la FVQ offrent une progression méthodique dans le niveau de compétences des adeptes de voile, assurant ainsi une acquisition progressive et sécuritaire des savoir-faire nécessaires à la pratique libre.

Grâce à ces brevets, chaque adepte est en mesure d'estimer son niveau de maîtrise, de déterminer ses capacités opérationnelles et de cibler les points spécifiques nécessitant une amélioration. Cette démarche contribue à une compréhension approfondie de ses propres compétences et à une adaptation judicieuse de ses sorties en mer en fonction de son niveau d'expertise. Ainsi, toute personne ayant suivi les formations de la FVQ est supposée capable d'évaluer son niveau en voile sur des modèles connus de manière raisonnable, favorisant une navigation autonome en toute sécurité et confiance.

Outre les brevets, il y a des obligations légales qui s'ajoutent afin de s'assurer que chaque personne possède bien les compétences nécessaires pour naviguer avec son embarcation. Par exemple, la carte de conducteur/conductrice d'embarcations de plaisance (CCEP). Si le voilier est équipé d'un moteur, la personne aux commandes doit respecter le Règlement sur la compétence des conductrices et conducteurs d'embarcations de plaisance et posséder une CCEP.

Grâce à la reconnaissance des certifications de Voile Canada par Transports Canada, les instructrices et instructeurs de niveau élémentaire ou supérieur peuvent dispenser ce cours et délivrer cette carte.

2.2.2.2 – Voile légère

En voile légère, les différents niveaux de proposés par Voile Canada servent également d'échelle aux adeptes pour évaluer leur compétences et aptitudes et ainsi discerner selon les conditions s'ils peuvent concrétiser une sortie.

De manière générale, lors d'une sortie, il est recommandé de s'assurer d'avoir une personne en charge de la surveillance : une personne responsable du site de pratique, un autre adepte avec qui pratiquer, une personne sur la rive. En cas de problème, cette personne pourra porter secours ou alerter les secours rapidement.

2.2.3 – Le choix du lieu de pratique

Sélectionner judicieusement un lieu de pratique et élaborer un itinéraire ou un plan de sortie sont des étapes fondamentales pour garantir une expérience de voile sûre et enrichissante.

En ce qui concerne le choix du plan d'eau, il est essentiel de l'ajuster en fonction de l'embarcation utilisée, du niveau de compétence et de l'expérience recherchée. Acquérir une compréhension des particularités du site et de la météo locale revêt une importance majeure, en s'informant via différentes sources et même idéalement en échangeant avec des marins locaux pour obtenir des informations locales précieuses.

Quant à la planification de la sortie ou de l'itinéraire, il est impératif de l'adapter à notre niveau de compétence et à notre préparation.

Pour la voile croisière, une attention particulière doit être accordée à l'information météorologique sur plusieurs jours pour les différentes escales prévues. Informer d'autres personnes de notre itinéraire contribue également à la sécurité, offrant une trace de notre position en cas de besoin.

Ainsi, le choix réfléchi du lieu de pratique et la planification attentive de l'itinéraire sont des éléments clés pour une expérience de voile sécurisée et gratifiante.

Pour en connaître plus sur les caractéristiques des sorties à la voile, vous pouvez vous référer à cette partie du [chapitre 1](#) de ce guide.

2.2.4 – L'outil d'évaluation de son itinéraire et le calculateur du temps requis en voile

En voile croisière, il est possible de préparer son itinéraire et estimer son temps de navigation grâce aux outils électroniques (radar, GPS...) ou bien grâce aux méthodes traditionnelles de navigation. Dans tous les cas, il est nécessaire d'avoir à bord les cartes marines du plan d'eau et l'équipement de base pour calculer sa position et pouvoir rentrer à terre en sécurité dans le cas où il adviendrait une panne des outils électroniques.

Toutes ces techniques et méthodes sont intégrées et enseignées dans les [formations](#) dispensées par les écoles homologuées par la FVQ, assurant ainsi aux navigateurs une maîtrise des différents systèmes de navigation, qu'ils soient électroniques ou traditionnels.

En voile légère, les sorties sont généralement de courte durée et couvrent de faibles distances avec retour au point de départ. Cette section ne s'applique pas à la majorité des sorties.

2.2.5 – Le plan de sortie

Envisager qu'un imprévu puisse survenir est essentiel à une bonne planification de sortie à la voile : une blessure, un bris d'équipement ou des conditions météorologiques imprévues peuvent faire en sorte que l'on ait besoin d'une aide extérieure, même quand on est bien préparé.

C'est exactement ce à quoi sert le plan de sortie. Il compile des renseignements simples, comme :

- » Activités, itinéraire et heures de départ et de retour prévus;
- » Liste et informations sur les personnes participantes;

- » Moyens de communication disponible;
- » Contacts et numéros de téléphone importants en cas d'urgence.

Le fait d'avoir fait un **plan de sortie** et de l'avoir transmis à quelqu'un qui pourra agir comme **personne de confiance** (proche, gestionnaire du site ou une autre personne-ressource) facilitera grandement le travail des équipes de recherche et de sauvetage si une urgence survient.



Une personne de confiance est une alliée cruciale lors d'expéditions, notamment en **régions isolées**, et elle est votre principal canal de communication avec la civilisation. Postée dans un endroit où les communications sont faciles, elle peut notamment avoir pour rôle :

- » D'aider à anticiper les **risques** (par exemple en fournissant des données météorologiques ou en coordonnant un ravitaillement);
- » De fournir un soutien moral à l'équipe;
- » D'alerter les secours en cas de besoin.

L'utilisation du plan de sortie devrait être adaptée selon la durée de l'activité, son niveau de difficulté, le degré d'éloignement par rapport aux services d'urgence, la couverture du réseau cellulaire, mais aussi les exigences de l'organisme gestionnaire de site.

Les gabarits de plan de sortie proposés ([annexe C](#)) doivent être ajustés en fonction de la complexité et des contraintes d'isolement spécifiques à chaque sortie. Ces éléments s'expriment de manière progressive, de sorte qu'une sortie peut se situer à la frontière entre deux catégories. Il est à la fois efficace et sécuritaire de moduler les outils employés en conséquence.

Il en va de même pour le **plan de mesures d'urgence**, autre élément fondamental de la gestion des risques. Une fois préparé, il devrait être remis, avec le plan de sortie, à la personne de confiance désignée. Le plan de mesures d'urgence est abordé au [chapitre 4](#).

Type de sortie	Recommandation
Pour une sortie de quelques heures se déroulant dans un milieu dont les contraintes d'isolement sont faibles	Il est fortement suggéré de : • Prévenir une personne de confiance verbalement de l'itinéraire prévu, de l'heure de retour approximative et du moyen de communication qu'on emporte avec soi : elle aura la responsabilité d'alerter les services d'urgence si vous n'êtes pas revenu·e·s au moment convenu; • Aviser votre personne de confiance dès votre retour. Vous pouvez également vous inspirer du gabarit de plan de sortie adapté aux sorties simples proposé en annexe C, afin de bonifier les informations à communiquer à votre personne de confiance.
Pour une sortie d'une journée ou de quelques jours se déroulant dans un milieu dont les contraintes d'isolement sont moyennes	Il est recommandé de : • Remplir un plan de sortie : pour les activités de groupe, chaque membre devrait participer à l'élaboration du plan de sortie et s'appropriier son contenu; • Remettre une copie du plan de sortie à votre personne de confiance : elle aura la responsabilité d'alerter les services d'urgence si vous n'êtes pas revenu·e·s au moment convenu; • S'assurer que chaque membre du groupe conserve une copie du plan de sortie : les renseignements qu'il contient seront utiles si les moyens de communication disponibles vous permettent d'alerter les services d'urgence vous-mêmes; • Aviser votre personne de confiance dès votre retour. Pour vous aider à partir l'esprit tranquille, un modèle de plan de sortie adapté aux sorties complexes et aux sorties avec nuitées est mis à votre disposition en annexe C. Il est facile à remplir et à transmettre à la personne de confiance désignée.
Pour une longue expédition en milieu isolé	Si la sortie comporte un niveau de risque plus élevé, élaborer un plan de sortie détaillé pourrait être judicieux. Vous pourriez vous servir du modèle de plan de sortie adapté aux sorties complexes et aux sorties avec nuitées (annexe C). Vous et votre groupe pourriez également vous appuyer sur les recommandations émises pour la pratique encadrée (voir la section portant sur le plan de sortie au chapitre 3. La pratique encadrée). Après avoir rempli le plan de sortie détaillé, il est conseillé de : • Remettre une copie du plan de sortie à une personne de confiance : elle devra alerter les secours si vous n'êtes pas revenu·e·s au moment convenu; • S'assurer que chaque membre du groupe conserve une copie du plan de sortie : les renseignements qu'il contient seront utiles si les moyens de communication disponibles vous permettent d'alerter les services d'urgence vous-mêmes; • Aviser votre personne de confiance dès votre retour.

Tableau 4.
Recommandations de plan de sortie

2.2.5.1 – Les aspects spécifiques à la voile

Tronc commun

En complément des précautions liées à la sécurité, l'établissement d'un plan de route avant chaque sortie en mer constitue une étape majeure. Le plan de route est une trajectoire préétablie qui indique les différentes étapes de votre navigation, en précisant notamment les points de départ, d'arrivée

et les points intermédiaires. Cette démarche permet de mieux anticiper les défis potentiels et d'optimiser votre itinéraire en fonction des conditions météorologiques prévues. En cas d'imprévu, un plan de route bien établi sert également de référence, aidant les secours à localiser plus rapidement votre position en cas d'urgence.

Voile Dériveur

Pour les amateurs de voile dériveur, le plan de route peut inclure des éléments spécifiques tels que la détermination des zones de régate ou d'exercices, ainsi que la prise en compte des courants et des vents dominants. Cette planification contribue à une expérience de voile dériveur plus enrichissante et sécuritaire.



Voile Croisière

Dans le contexte de la voile croisière, le plan de route revêt une importance particulière pour prévoir les escales en fonction des besoins d'avitaillement. Il offre également la possibilité d'ajuster la vitesse de navigation en fonction des conditions météorologiques et des distances à parcourir, garantissant ainsi une croisière plus agréable et bien planifiée.



Crédit photo : Patrice Nault Villeneuve

2.3 – RÉALISER UNE SORTIE DE VOILE

2.3.1 – La condition physique

La condition physique revêt une importance capitale dans le monde de la voile, particulièrement en voile légère. Cet aspect est régulièrement évalué lors des brevets délivrés par la FVQ. L'aptitude à manœuvrer une embarcation est rigoureusement vérifiée, que ce soit en tant que navigatrice ou navigateur solitaire ou membre d'un équipage.

Cette évaluation est une responsabilité individuelle et collective pour tout équipage s'apprêtant à larguer les amarres. Chaque adepte de voile, ainsi que l'équipage dans son ensemble, doivent judicieusement évaluer leur condition physique avant d'entreprendre une sortie en mer. Cette démarche d'auto-évaluation permet de déterminer si l'on est en mesure de naviguer en toute sécurité ou s'il est préférable d'annuler la sortie.



Crédit photo : Adrianna Baird

2.3.2 – L'orientation

L'orientation en voile présente des particularités distinctes de celles sur terre, nécessitant une approche spécifique pour se repérer efficacement sur l'eau. La complexité de l'environnement marin requiert une compréhension approfondie des méthodes d'orientation adaptées à la navigation. Les écoles homologuées par la FVQ intègrent dans leurs [formations](#) des cours de navigation, où l'orientation devient un sujet clé. Les navigatrices et navigateurs apprennent à utiliser des repères spécifiques sur l'eau, tels que les amers et les balises, ainsi que des outils comme les cartes maritimes, pour déterminer leur position et tracer leur itinéraire. Cette compétence d'orientation acquise au cours de formations garantit une navigation plus précise et sécuritaire, renforçant ainsi l'autonomie et la confiance des adeptes de voile lors de chaque sortie.

2.3.3 – Les techniques de progression sécuritaire en voile

Pour une initiation et une progression sûre dans la pratique de la voile, nous recommandons vivement de suivre les [formations](#) dispensées par nos écoles agréées. Elles vous guideront de manière optimale pour acquérir les techniques et manœuvres de base, les principes essentiels de la vie à bord, les compétences d'entretien des bateaux, ainsi qu'un accompagnement vers la compétition, et bien plus encore!

2.3.4 – L'éthique des adeptes de voile

Dans un contexte de pratique libre, les adeptes sont responsables de prendre toutes les décisions qui s'imposent lors de leur sortie en plein air. Ces décisions ont des conséquences sur eux et elles-mêmes, leur groupe, les autres adeptes de voile, les milieux naturels, l'organisme gestionnaire du site, la communauté du plein air, la localité qui les accueille, etc. Pour que tout le monde puisse continuer de profiter des activités de plein air pleinement, les adeptes de voile sont invité-e-s à adopter une éthique du plein air.

Deux types d'outils peuvent les aider à prendre des décisions éclairées lorsqu'ils et elles sont confronté-e-s à différentes situations :

- » **Les principes Sans trace** se concentrent sur la réduction des impacts que la pratique d'activités de plein air peut avoir sur les milieux naturels;
- » **Cultive ton plein air!** Aborde un peu plus largement l'ensemble des conséquences que l'on peut avoir en plein air et s'adresse aux adeptes de toutes les activités de plein air. L'outil vise à renforcer l'adoption de comportements respectueux et responsables, afin d'enraciner une véritable culture plein air au Québec;

2.3.4.1 – La voile selon les sept principes Sans trace

Les sept principes Sans trace® aident les adeptes de plein air à savoir pourquoi et comment minimiser les impacts inévitables de leurs activités et éliminer ceux qui peuvent être évités. Ils leur servent de cadre de référence pour adapter les pratiques à faible impact recommandées à leur activité, à leur groupe, aux réglementations, aux conditions environnementales et aux considérations particulières sur le territoire où ils et elles se trouvent. Les sept principes se déclinent comme suit :

1. Se préparer et prévoir
2. Utiliser les surfaces durables
3. Gérer adéquatement les déchets
4. Laisser intact ce que l'on trouve
5. Minimiser l'impact des feux
6. Respecter la vie sauvage
7. Respecter les autres

© Leave No Trace : www.LNT.org | © Sans trace Canada : www.sanstrace.ca

Les pratiques et les principes Sans trace s'appuient sur les résultats de recherches scientifiques et sur une éthique du respect du monde naturel et des autres. Les recommandations qui sont fournies aux adeptes de plein air, dans les aires urbaines, rurales ou éloignées, sont régulièrement mises à jour pour améliorer leur efficacité. Les sept principes Sans trace ont été adaptés à plus de vingt activités et environnements de plein air.

Elles apportent des réponses à des questions comme :

- » Comment une bonne préparation pour une sortie de plein air peut-elle contribuer à protéger les milieux naturels?
- » Comment prévenir l'impact de mon cœur de pomme et de mon eau de vaisselle en plein air?
- » Comment faire mes besoins lorsqu'il n'y a pas d'installation sanitaire?
- » Est-il responsable d'allumer un feu? Comment allumer un feu à faible impact lorsque c'est permis?

Le programme Sans trace a été élaboré aux États-Unis par l'organisme *Leave No Trace*. Sans trace Canada est responsable d'en faire la promotion au pays. Les adeptes de plein air et les personnes encadrantes du Québec peuvent trouver de la formation et des ressources éducatives auprès de l'organisme De ville en forêt, reconnu par Sans trace Canada.

2.3.4.2 – L'outil *Cultive ton plein air!*

Cultive ton plein air! vise à promouvoir et renforcer l'adoption de comportements respectueux, sécuritaires et responsables en plein air, qu'importe l'activité pratiquée, et en toute saison. L'outil fourni des pistes pour aider les adeptes de plein air à connaître et comprendre l'impact positif qu'ils et elles peuvent avoir sur :

- » Leur propre sécurité et celles des autres;
- » La pérennité de l'accès aux sites de pratique;
- » La préservation des milieux naturels;
- » La cohabitation harmonieuse avec les autres adeptes de plein air et la communauté qui les accueille;
- » Et ce, autant avant, que pendant et après leurs activités.

En effet, les recommandations proposées invitent à bien préparer la sortie, vivre harmonieusement l'expérience puis contribuer à la communauté.

Ainsi, les adeptes de plein air sont invités à continuer d'adopter des comportements qui contribuent à ce que nos sentiers et nos sites de pratique demeurent agréables, sécuritaires et accessibles, tout en préservant les beautés de la nature. L'objectif? Semer les graines et enraceriner la culture du plein air au Québec.

Les personnes encadrantes et tous les acteurs et actrices du milieu sont encouragé-e-s à faire connaître *Cultive ton plein air!* aux adeptes.

Cultive ton plein air! a été élaboré par le Réseau plein air Québec, en collaboration avec ses onze fédérations membres, dont la Fédération de voile du Québec.



2.3.4.3 – Les aspects spécifiques à la voile

L'éthique de la voile repose sur le respect de l'environnement marin et de sa faune et flore, la camaraderie entre adeptes de voile, et l'adhésion à des normes de sécurité rigoureuses. En naviguant à la voile, les adeptes sont invités à adopter des comportements responsables, en minimisant leur impact environnemental et en favorisant la préservation des écosystèmes marins.

L'utilisation du vent comme principale source de propulsion élimine en grande partie le recours aux énergies fossiles. Les adeptes de voile adoptent des pratiques responsables, telles que l'évitement des zones sensibles, la gestion appropriée des déchets à bord et la limitation des émissions sonores susceptibles de perturber la faune marine et les autres utilisatrices et utilisateurs du plan d'eau. Le respect des règles de navigation, la minimisation des traces humaines sur les rivages et l'éducation de nos adeptes sur l'importance de préserver les écosystèmes marins font partie intégrante de cette approche éthique.

Chaque personne du monde de la voile est encouragée à reconnaître et à respecter les autres personnes sur l'eau, partageant un espace commun où l'entraide, la courtoisie et la compréhension mutuelle prévalent. Ainsi, la voile en tant que sport éthique promeut un profond respect non seulement de l'environnement naturel, mais aussi entre chaque individu qui partage cette passion pour la navigation et le milieu marin. La voile tente de s'inscrire dans une démarche de durabilité, en cherchant à garantir la préservation des environnements côtiers et marins pour les générations futures.

2.3.5 – L'analyse des risques internes et externes

Lorsque les participantes et les participants s'en vont en excursion sur un plan d'eau, ils devront faire face aux différents risques mentionnés dans le premier chapitre du présent Guide. Malgré une bonne planification en amont, de nombreux risques peuvent survenir durant une sortie nautique. Afin d'y faire face de manière réfléchie, il est recommandé d'utiliser l'approche RAMER. Celle-ci permet d'affronter, une étape après l'autre, les risques internes et externes (voir 1.4. Les risques inhérents à la pratique de la voile) lorsqu'ils surviennent. L'acronyme RAMER signifie :

- » Reconnaissance du risque;
- » Analyse du risque;
- » Mitigation du risque (minimiser les risques);
- » Et si nécessaire...
- » Réaction à la situation d'urgence.

Par conséquent, la première étape consiste à reconnaître et identifier le risque. La deuxième est l'analyse de celui-ci, soit les impacts et les conséquences potentielles, les solutions possibles, etc. La troisième étape consiste à minimiser ce risque en y appliquant les solutions identifiées (rétention, réduction, transfert ou évitement du risque) dans l'étape précédente afin d'empêcher des conséquences négatives. Finalement, si ce risque a de graves conséquences, réagir en enclenchant un protocole d'urgence en se référant par exemple au plan d'action d'urgence. Ainsi en utilisant cette méthode, les adeptes éviteront de se comporter de façon impulsive et agiront de manière méthodique.

2.3.6 – Les critères d'annulation d'une sortie

Les critères d'annulation d'une sortie en voile varient en fonction des conditions météorologiques, du facteur humain et des facteurs de sécurité.

Voici une liste non exhaustive des critères d'annulation possibles :

- » Prévisions météorologiques défavorables, notamment en cas de vents forts, de tempêtes imminentes ou de conditions dangereuses.
- » Avis de conditions maritimes défavorables émis par les autorités compétentes.
- » Problèmes techniques ou mécaniques sur l'embarcation qui compromettent la sécurité
- » Visibilité réduite en raison de brouillard intense ou d'autres conditions atmosphériques extrêmes.

- » Annonces de situations d'urgence ou d'incidents en cours dans la zone de navigation prévue.
- » Absence d'équipement de sécurité essentiel ou non-conformité aux normes réglementaires.
- » Conditions non adaptées à l'embarcation ou aux habiletés de l'équipage.
- » État de santé préoccupant de membre de l'équipage, compromettant la capacité à naviguer en toute sécurité.
- » Toute autre circonstance jugée susceptible de mettre en danger la sécurité des personnes à bord ou de l'embarcation.

03

CHAPITRE 3

La pratique encadrée



La **pratique encadrée** se définit comme la prise en charge par une ou plusieurs personnes encadrantes (professionnelles ou bénévoles qualifiées) de la planification et de la réalisation d'une sortie de voile. L'encadrant ou l'encadrante a pour rôle d'assurer le bon déroulement de la sortie. Son rôle peut lui imposer de rendre compte de ses décisions et interventions et, en cas d'accident, sa responsabilité pourrait être légalement engagée (voir le [chapitre 4](#) pour plus de détails).

Le présent chapitre aborde le contexte québécois de l'encadrement d'activités de plein air ainsi que les lignes directrices que la fédération adresse spécifiquement aux encadrants et encadrantes. Il traite également des outils mis à leur disposition pour les soutenir dans la planification de leurs sorties, afin de favoriser un déroulement sécuritaire et agréable de l'activité de voile.

Les procédures d'urgence, les aspects légaux de l'encadrement d'activités de plein air et les protections d'assurance recommandées sont, quant à eux, abordés au [chapitre 4](#).

3.1 – LA PERSONNE ENCADRANTE

Un ou une encadrante d'activités de plein air est une « Personne rémunérée ou bénévole qui maîtrise les compétences professionnelles lui permettant d'assumer la responsabilité légale et morale associée à la prise en charge d'individus ou d'un groupe dans le cadre d'une activité de plein air, et ce qu'importe :

- » L'activité de plein air pratiquée;
- » Le domaine et le contexte professionnels dans lesquels cette personne évolue;
- » La visée de l'intervention dans le cadre de laquelle elle exerce sa fonction de travail. »

Toute personne encadrante d'activité de plein air doit maîtriser deux ensembles de compétences professionnelles :

- » Celles qui sont liées à la **pratique** de l'activité : il faut disposer d'un niveau de connaissance et de compétence suffisant et maîtriser l'ensemble des techniques requises dans un contexte de manœuvre autonome. Ces compétences peuvent être disciplinaires (par exemple, les techniques d'amarrage en voile) ou transdisciplinaires (la cuisine en camping ou en voile croisière);
- » Celles qui sont liées à l'**encadrement** de cette activité : il est nécessaire de maîtriser une multitude de compétences en encadrement d'activités de plein air, qu'importe la discipline ou le contexte professionnel, afin d'être en mesure de :

1. Manifester une conduite professionnelle et responsable;
2. Résoudre des problèmes;
3. Traiter des informations;
4. Assurer une sortie sécuritaire;
5. Assurer la protection de l'environnement;
6. Prendre en charge un individu ou un groupe;
7. Organiser des activités de plein air;
8. Piloter une sortie.

Ces huit ensembles de compétences professionnelles ont été identifiés dans le cadre de l'élaboration du Programme national pour l'encadrement d'activités de plein air (PNEAPA).

Dans le contexte de la voile, des règles supplémentaires s'appliquent en lien avec la navigation. En effet, les sorties encadrées (que l'encadrant soit bénévole ou non) s'inscrivent sous la Loi de la marine marchande de Transports Canada. Dans ce contexte, la notion de « guide de voile » est possible uniquement dans un cadre réglementaire très précis et toute sortie encadrée doit l'être dans un contexte de formation par un instructeur certifié ou d'une navigation prise en charge par un capitaine certifié par Transport Canada dans un cadre réglementaire restreint en lien avec la marine marchande.



Les sorties encadrées s'inscrivent également sous la Loi de la sécurité dans le sport et le Règlement spécifique à la voile. Vous trouverez plus de détails à ce sujet dans la [section 4.3](#).

De plus, l'accréditation des animateurs et des instructeurs de voile s'inscrit dans un programme national défini par Voile Canada, Voile Québec et les autres fédérations provinciales de voile.

Pour connaître les compétences essentielles que les personnes encadrantes de l'activité doivent spécifiquement avoir, ainsi que les divers programmes de formation et d'accréditation des intervenants, référez-vous à cette section de [notre site internet](#).

3.2 – L'ENCADREMENT DANS LES DIVERS MILIEUX DU QUÉBEC

La fonction d'**encadrante** ou **encadrant** d'activité de plein air est exercée au sein d'organisations aux réalités variées. La notion d'encadrement couvre une diversité de personnes et d'occupations. Elle englobe autant les bénévoles qui accompagnent une classe en plein air que les guides professionnels embauchés pour une sortie.

Bien que les contextes soient variés (entreprise privée à but lucratif, travail autonome, organisme à but non lucratif, coopérative ou autre), il est obligatoire pour les personnes encadrantes, au moment de la prise en charge de groupes lors d'activités de plein air, de suivre les lignes directrices énoncées

dans le présent guide. Tous les organismes, et donc leurs encadrants et encadrantes, doivent également être couverts par une assurance responsabilité civile pour les activités qu'ils proposent (voir au [chapitre 4](#)).

En plus de se référer aux lignes directrices énoncées dans le présent guide, les personnes encadrantes œuvrant dans certains milieux ont la responsabilité de suivre le cadre de référence énoncé par l'association nationale qui les représente. Par exemple, pour certains **risques** connus, des mesures de mitigation différentes peuvent être proposées. Des outils et du soutien supplémentaires peuvent également être offerts.

En fonction du milieu auquel ils appartiennent, les encadrants, les encadrantes et les organismes offrant des activités encadrées doivent consulter les ressources des associations nationales suivantes :

Association nationale représentant ce milieu et/ou offrant du soutien aux organismes et aux encadrants de ces milieux

Milieu

Clubs, camps et écoles de voile	Fédération de voile du Québec et Voile Canada
Entreprises spécialisées en tourisme de nature, d'aventure et d'écotourisme	Aventure Écotourisme Québec (AÉQ)
Milieu scolaire (enseignement de niveau primaire, secondaire, collégial ou universitaire)	Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec (FÉÉPEQ)
Camps de jour et de vacances	Association des camps du Québec (ACQ)
Scoutisme	Association des Scouts du Canada (ASC)
Loisir pour les personnes handicapées	Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées (AQLPH)
Intervention en contexte de plein air	Réseau pour un développement psychosocial par le sport et le plein air (RÉSEAU)

Tableau 5. Liste des associations nationales en fonction de leur milieu

Le rôle et les principaux outils de ces organismes nationaux sont exposés aux paragraphes suivants.

3.2.1 – Les clubs de voile

Les clubs d'activités de plein air sont parfois animés par des bénévoles qui exercent tour à tour la fonction d'encadrante et encadrant, en plus de s'occuper de la gestion de leur organisme (souvent des OBNL). Les bénévoles sont soumis aux standards du présent guide, comme les autres types d'organisations. Les clubs membres de la FVQ peuvent profiter d'un accompagnement et des nombreux outils mis à leur disposition pour assurer le déroulement sécuritaire et agréable des activités qu'ils organisent.

De nombreux documents sont à votre disposition sur notre [site internet](#), vous pouvez aussi contacter directement [la FVQ](#) au besoin.

3.2.2 – Les camps et écoles de voile

En plus d'offrir des sorties encadrées, les camps et écoles de voile enseignent les compétences et les connaissances requises en vue de pratiquer l'activité de façon autonome.

Les camps et écoles de voile doivent suivre les standards énoncés dans le présent guide et offrir le cursus de formation reconnu par la Fédération de voile du Québec et Voile Canada. Ainsi, les personnes souhaitant encadrer des activités de voile sont orientées vers les processus de formation et d'accréditation établis par la fédération. Ces processus sont supervisés par des formateur-évaluateurs et formatrice-évaluatrices reconnu-e-s par la fédération, qui certifient les candidates et candidats ayant complété avec succès leur formation.

Les camps et écoles homologuées par la fédération peuvent profiter d'un accompagnement et des nombreux outils mis à leur disposition pour assurer le déroulement sécuritaire et agréable des activités de formation et des sorties encadrées qu'elles organisent et ce, en conformité au cadre réglementaire qui s'applique aux activités de voile.

3.2.3 – Les entreprises spécialisées en tourisme de nature, d'aventure et d'écotourisme

En plus de suivre les lignes directrices énoncées dans le présent guide, les entreprises touristiques qui offrent des activités de plein air encadrées sont appelées à s'engager dans la [démarche d'accréditation Qualité-Sécurité](#) chapeautée par Aventure Écotourisme Québec : elle reconnaît les entreprises qui répondent à de hauts standards en matière de qualité des services offerts et de sécurité.

3.2.4 – Le milieu scolaire

De plus en plus de membres du corps enseignant des niveaux primaire, secondaire, collégial et universitaire, partout au Québec cherchent à faire vivre des expériences de plein air sécuritaires et agréables à leurs élèves, que ce soit dans le cadre de cours d'éducation physique et à la santé, d'autres disciplines enseignées en plein air ou encore dans un contexte parascolaire.

Le [Référentiel en gestion de risques en enseignement en contexte de plein air](#) élaboré par la Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec (FÉÉPEQ) est un outil incontournable dans ce contexte. Il énonce des lignes directrices adaptées à l'encadrement en milieu scolaire en plus de proposer différents outils et renseignements utiles.

Le personnel enseignant doit également tenir compte des directives de son établissement d'enseignement et de son centre de service scolaire en matière d'activités sportives et de plein air.

Chaque année, des activités de formation continue sont offertes dans le cadre du [Colloque plein air – Apprendre à ciel ouvert](#), coorganisé par la FÉÉPEQ.

3.2.5 – Les camps de jour et de vacances

Les animatrices et animateurs de camps de jour, de camps de vacances, de classes nature et de camps familiaux sont susceptibles d'effectuer des sorties de plein air avec les groupes de jeunes qu'elles et ils encadrent, en particulier dans les camps de vacances.

Les exigences du [programme de certification](#) de l'Association des camps du Québec (ACQ) contribuent à assurer le respect de hauts standards de qualité et de sécurité lors de la pratique d'activités de plein air. Les gestionnaires de camps sont également invités à consulter les [outils](#) mis à leur disposition par l'ACQ afin de faciliter la tenue d'activités de plein air en toute sécurité, en particulier dans la collection Urgences en camps.

Notons qu'à travers le [programme DAFA](#) (diplôme d'aptitude aux fonctions d'animateur), un programme national de formation reconnu par les organismes du milieu et coordonné par le Conseil

québécois du loisir, les animatrices et animateurs peuvent suivre une formation complémentaire sur l'animation en plein air.



Dans le cadre spécifique des camps de voile, une formation d'animateur de voile est offerte par la FVQ. Cette dernière est adaptée au contexte particulier d'intervention sur terre et sur l'eau dans lequel les animateurs et animatrices de voile sont appelés à intervenir. En plus des compétences propres à l'animation d'un groupe, la formation spécifique à la voile développe les compétences techniques et de sécurité nautique liées à la voile.

3.2.6 – Le milieu du loisir pour les personnes en situation de handicap

Les organismes locaux et les associations régionales dont la mission est de promouvoir et développer l'accessibilité au loisir pour les personnes en situation de handicap travaillent activement à offrir des activités de plein air encadrées à cette population. Les personnes encadrant des activités de plein air désireuses d'accueillir des personnes en situation de handicap parmi leur groupe et, inversement, le personnel intervenant en loisir pour personnes handicapées désireux de bonifier son offre d'activités en incluant le plein air, peuvent se référer à différentes sources d'information, dont :

- » Le guide [Le plein air pour tous](#) de l'Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées (AQLPH) en collaboration avec Kérout, disponible sur le site pleinairaccessible.ca;
- » La formation de sensibilisation [Mieux comprendre la différence pour mieux agir](#) offerte par les instances régionales responsables du loisir pour les personnes handicapées;
- » La [formation pour un plein air inclusif et sécuritaire](#) de l'AQLPH.

La voile a la particularité de permettre aux personnes avec tous types de limitation de naviguer de façon sécuritaire grâce à des embarcations adaptées. Le personnel intervenant auprès des personnes en situation de handicap qui n'a pas les compétences requises ou qui doit se concentrer sur les tâches de soin et d'accompagnement de ces personnes, doit faire appel à des spécialistes formés spécifiquement pour accompagner à la voile les personnes avec des limitations physiques.

À ce titre, un module de formation en voile adapté a été développé par des bénévoles de l'Association québécoise de voile adaptée (AQVA) en partenariat avec la FVQ et Voile Canada et l'accréditation est décernée dans le cadre des programmes de la FVQ et de Voile Canada.

Au Québec, c'est l'AQVA qui détient l'expertise en ce qui a trait à la formation et l'encadrement du public en voile adaptée. Ils offrent également des services de soutien aux gestionnaires qui souhaitent développer de tels programmes dans leur milieu.



Crédit photo : Association québécoise de voile adaptée AQVA

3.2.7 – Le milieu de l'intervention en contexte de plein air

Le milieu de l'intervention en contexte de plein air – qu'il adopte l'approche d'intervention par la nature et l'aventure, l'approche d'intervention psychosociale par la nature et l'aventure ou d'autres approches connexes – recourt à la pratique encadrée d'activités de plein air à des fins éducatives et de traitement. Il souhaite favoriser les apprentissages, le traitement de problématiques de santé ou encore les changements de comportement ou d'attitude chez les personnes qu'il soutient. Ses spécialistes sont, comme pour ceux des autres milieux, tenus de suivre les lignes directrices énoncées dans le présent guide.

Les spécialistes de l'intervention psychosociale en contexte de plein air peuvent participer aux activités de transfert de connaissances et d'échange du [Réseau pour le développement psychosocial par le sport et le plein air](#).

3.2.8 – L'encadrement informel

L'encadrement informel prend plusieurs formes. Il arrive que des groupes se créent, notamment par le biais des réseaux sociaux, sans être légalement constitués en organismes, afin d'offrir des sorties de voile. Il peut également s'agir d'une personne qui, dans son groupe d'ami-e-s, propose d'initier les autres à la voile.

Il convient de noter un certain flou juridique quant à cette situation, notamment en raison du manque de jurisprudence sur le sujet. Plusieurs hypothèses peuvent être faites dont la suivante : en cas d'**accident**, et bien qu'il ne s'agisse pas d'activités encadrées à proprement parler, un ou une juge pourrait estimer que la responsabilité civile ou criminelle de la personne qui organise la sortie a été engagée. La personne qui encadre de manière informelle devrait donc suivre les recommandations décrites dans le présent chapitre et le [chapitre 4](#).

Si rien ne permet d'assurer que cette décision serait prise par un tribunal, par mesure de prudence, il est vivement conseillé aux personnes organisant de telles sorties d'agir avec **diligence**, comme le ferait un encadrant ou une encadrante de voile. Cela aidera à mieux se défendre en cas d'éventuel procès en responsabilité civile ou criminelle.

Par ailleurs, les personnes qui offrent informellement des sorties de voile sont invitées à suivre les formations en encadrement d'activités qui sont certifiées par la fédération et à rejoindre une école de voile homologuée par la fédération ou encore de faire homologuer ses propres activités.

3.2.9 – L'encadrement ailleurs dans le monde

Les encadrantes et les encadrants du Québec sont parfois amené-e-s à exercer leurs fonctions en dehors de la province ou même ailleurs dans le monde, et ce, avec des groupes québécois ou non.

Les personnes exerçant ce type d'**encadrement** à l'étranger sont invitées à tenir compte des recommandations contenues dans le présent guide et à s'assurer de bien mesurer leurs obligations civiles à l'égard des personnes qu'elles encadrent. Notamment, elles devraient se renseigner sur les normes en matière de voile en vigueur dans le pays où se tient la sortie. De plus, elles devraient se poser la question de la juridiction dans laquelle un litige pourrait être traité en cas d'**accident** survenu à l'étranger. Il n'est pas certain qu'un tribunal québécois serait l'autorité compétente et il pourrait être complexe pour une personne québécoise ou citoyenne canadienne de devoir faire valoir ses droits dans un autre pays.

De plus, il est important pour les gestionnaires de programme en voile croisière à l'étranger de tenir compte du fait que l'assouplissement réglementaire offert par Transport Canada quant à la Loi de la marine marchande par la TP15136 ne s'applique qu'en eaux canadiennes et qu'à l'étranger, ce sont les règles régissant la marine commerciale canadienne qui s'applique pour les bateaux battant pavillon canadien.

3.3 – LE CHAMP DE COMPÉTENCES DES ENCADRANTES ET ENCADRANTS

3.3.1 – Les compétences et les certifications requises

3.3.1.1 – Voile dériveur

Animatrice/Animateur de voile

Devenir animatrice ou animateur de voile dériveur marque l'entrée initiale dans l'univers de l'enseignement de la voile légère. Ces animatrices et animateurs occupent une position centrale au sein des camps ou des structures dédiées à l'initiation à la voile, étant parmi les premiers interlocuteurs des apprenants. Ils jouent un rôle majeur en guidant l'apprentissage et en instillant la passion pour la voile.

Des prérequis pour accéder à la formation sont exigés, par exemple :

- » Atteindre l'âge minimum de 15 ans.
- » Détenir un certificat valide de premiers soins général + réanimation cardiorespiratoire (RCR).
- » Posséder la Carte de Conducteur d'Embarcation de Plaisance (CCEP).
- » Avoir une expérience de conduite d'embarcation à moteur, accompagnée de la certification en Sécurité nautique délivrée par la FVQ.
- » Suivre la formation gratuite et en ligne sur le sport sécuritaire.
- » Obtenir une certification minimale VoileCAN 2.

Ce genre de prérequis visent à garantir que les candidates et candidats à la formation possèdent les compétences et les connaissances essentielles pour encadrer en toute sécurité les initiations à la voile. Pour consulter la liste complète et à jour des préalables exigés, veuillez consulter notre [site internet](#).

Instructrice/Instructeur de voile

La formation d'instructrice ou instructeur de voile s'ouvre à tous les enthousiastes de la voile désireux de partager et d'enseigner leur passion

Des prérequis pour accéder à la formation sont demandés, par exemple :

- » Avoir atteint un niveau minimal de VoileCan 4.
- » Avoir au moins 16 ans.
- » Détenir un certificat de premiers soins général + RCR.
- » Posséder la CCEP.
- » Avoir une expérience de conduite, accompagnée de la certification en Sécurité nautique délivrée par la FVQ.
- » Pour les candidates et candidats âgés de 18 ans et plus, une vérification des antécédents judiciaires.
- » Suivre la formation en ligne sur la sécurité dans le sport.

Ces conditions visent à assurer une préparation adéquate des candidates et candidats, garantissant qu'ils possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour enseigner et délivrer des certifications VoileCAN en toute sécurité. Pour consulter la liste complète et à jour des préalables exigés, veuillez consulter notre [site internet](#).

3.3.1.2 – Voile croisière

Instructrice/Instructeur d'Introduction à la voile sur quillard (IVQ)

Devenir instructrice/instructeur IVQ constitue le premier échelon dans l'univers de l'enseignement de la voile croisière. Il permet d'introduire les stagiaires à la voile croisière et de leur enseigner les manœuvres techniques sur un quillard.

Deux brevets d'instructrices/instructeurs IVQ sont disponibles, chacun offrant des possibilités spécifiques dans le domaine de l'enseignement de la voile. Le « Brevet d'instructrice/instructeur d'initiation à la voile sur quillard – petits bateaux » autorise l'instruction sur des voiliers de moins de 27 pieds, dépourvus de moteur embarqués et de toilettes marines. Et le « Brevet d'instructrice/instructeur d'initiation à la voile sur quillard » permet également d'enseigner le brevet d'introduction aux manœuvres de navigation et le brevet d'initiation à la voile sur quillard, mais sur des embarcations de plus de 27 pieds.

Les prérequis pour l'inscription à la formation IVQ comprennent par exemple :

- » Des conditions préalables à l'inscription :
 - Avoir 18 ans ou plus
 - Avoir une recommandation d'une école de voile homologuée
 - Envoyer un CV marin détaillé
 - Détenir le Brevet élémentaire Voile Canada ou un niveau équivalent sur un quillard
 - Posséder au moins deux ans d'expérience en tant que cheffe ou chef de bord d'un quillard
- » Des prérequis avant l'épreuve embarquée :
 - Certification de premiers soins général + RCR
 - CCEP
 - Certificat d'opérateur restreint (maritime) + ASN (CRO(M))
 - Rapport de vérification des antécédents judiciaires
 - Participation à un module sur le sport sécuritaire
 - Réussite de l'examen de croisière élémentaire (partie théorique)

L'ensemble de ces prérequis vise à garantir que les candidates et candidats possèdent les compétences et les connaissances essentielles pour encadrer en toute sécurité les initiations à la voile. Pour consulter la liste complète et à jour des préalables exigés, veuillez consulter notre [site internet](#).

Brevet d'instructrice/instructeur de Croisière Élémentaire

Devenir instructrice/instructeur de voile croisière élémentaire permet d'enseigner les curriculums des brevets de niveau IVQ et Croisière Élémentaire.

Des prérequis pour accéder à la formation sont demandés, par exemple :

- » Conditions préalables à l'inscription :
 - Avoir 18 ans ou plus.
 - Avoir une recommandation d'une école de voile homologuée.
 - Envoyer un CV marin détaillé.
 - Être titulaire du Brevet Élémentaire Voile Canada et du Brevet de Navigation Côtière Élémentaire Voile Canada.
 - Expérience significative avec deux années de navigation en quillard en tant que cheffe ou chef de bord, comprenant un minimum de 15 jours de navigation ou 150 heures.
- » Des prérequis avant l'épreuve embarquée :
 - Certification de premiers soins général + RCR.
 - CCEP.
 - Certificat d'opérateur restreint (maritime) + ASN (CRO(M)).
 - Rapport de vérification des antécédents judiciaires.
 - Participation à un module sur le sport sécuritaire.

L'ensemble de ces prérequis vise à garantir que les candidates et candidats à la formation d'instructeur élémentaire possèdent les compétences, les connaissances et l'expérience nécessaires pour encadrer en toute sécurité leurs sorties en voile. Pour consulter la liste complète et à jour des préalables exigés, veuillez consulter notre [site internet](#).

Brevet d'instructrice/instructeur de Croisière Intermédiaire

L'instructrice ou instructeur intermédiaire se positionne comme un enseignant dédié à la voile dans le contexte particulier de la vie à bord.

Des prérequis pour accéder à la formation sont demandés, par exemple :

- » Conditions préalables à l'inscription :
 - Avoir 19 ans ou plus.
 - Avoir une recommandation par une école de voile croisière homologuée.
 - Être instructrice ou instructeur élémentaire Voile Canada actif et à jour, avec au moins un an et 150 heures d'expérience d'enseignement en tant qu'instructrice ou instructeur élémentaire.
 - Avoir une preuve d'expérience d'au moins 17 jours en tant que cheffe ou chef de bord, avec des périodes d'au moins 3 jours à chaque fois.
 - Soumettre un CV marin détaillé.
 - Détenir le Brevet de croisière avancée Voile Canada.
- » Prérequis avant l'épreuve embarquée :
 - Certificat de premiers soins général + RCR.
 - CCEP.
 - Certificat d'opérateur restreint (maritime) + ASN (CRO(M)).
 - Rapport de vérification des antécédents judiciaires.
 - Participation à un module sur le sport sécuritaire.
 - Certificat médical d'un médecin désigné par Transports Canada.

L'ensemble de ces prérequis vise à garantir que les candidates et candidats à ce rôle possèdent les compétences, l'expérience et les qualifications nécessaires pour assumer les responsabilités liées à l'instruction en croisière de manière sécuritaire. Pour consulter la liste complète et à jour des préalables exigés, veuillez consulter notre [site internet](#).

Brevet d'instructrice/instructeur Croisière Avancé

L'instructrice ou instructeur avancé joue un rôle essentiel en enseignant dans des conditions impliquant une vie à bord, avec une navigation tant de jour que de nuit, et ce, dans un éventail varié de conditions météorologiques.

Des prérequis pour accéder à la formation sont demandés, par exemple :

- » Conditions préalables à l'inscription :
 - Avoir 20 ans ou plus.
 - Être une instructrice ou instructeur intermédiaire Voile Canada actif et à jour.
 - Avoir accumulé au moins 300 heures d'expérience d'enseignement en tant qu'instructrice ou instructeur, dont la moitié sur l'eau.
 - Avoir dispensé au moins deux cours avec vie à bord conduisant au brevet de croisière intermédiaire.
 - Avoir une preuve d'expérience d'au moins 30 jours en tant que cheffe ou chef de bord, comprenant un minimum de 5 navigations de nuit.
 - Être recommandé par une école de voile croisière homologuée et par une instructrice ou instructeur évaluateur.
 - Envoyer un CV marin détaillé.
- » Prérequis avant l'épreuve embarquée :
 - Certification de premiers soins général + RCR.
 - CCEP.
 - Certificat d'opérateur restreint (maritime) + ASN (CRO(M)).
 - Rapport de vérification des antécédents judiciaires.
 - Participation à un module sur le sport sécuritaire.
 - Certificat médical d'un médecin désigné par Transports Canada.

Ces prérequis garantissent que les candidates et candidats possèdent les compétences, l'expérience et les qualifications nécessaires pour dispenser les cours de ce brevet. Pour consulter la liste complète et à jour des préalables exigés, veuillez consulter notre [site internet](#).

Tableau récapitulatif de compétences

La certification d'une encadrante ou d'un encadrant de voile par la FVQ exige la maîtrise d'un ensemble de compétences spécifiques. Lors du processus d'accréditation, la personne doit démontrer une compréhension approfondie et une capacité à enseigner les aspects fondamentaux et avancés de la voile. Cela englobe des compétences telles que l'exécution de manœuvres précises, la gestion des conditions météorologiques changeantes, la communication efficace avec les stagiaires, la mise en œuvre des protocoles de sécurité, la pédagogie et plus spécifiquement dans le cadre de l'enseignement de la voile et bien d'autres. En étant instructrice ou instructeur certifié Voile Canada, cela garantit que l'enseignement sera de qualité et que la personne encadrante possède l'expertise nécessaire assurant ainsi une expérience d'apprentissage enrichissante et sécuritaire pour les stagiaires.

Il est recommandé de consulter le site de la [Fédération de voile du Québec](#) pour obtenir des informations détaillées sur les compétences attendues en tant qu'instructrice ou instructeur de voile certifié. Les différentes formations sont susceptibles de fournir des détails spécifiques sur les aptitudes, les connaissances et les compétences requises pour exercer ce rôle de manière efficace et sécuritaire. Pour des informations à jour et des détails spécifiques sur les programmes de formation, veuillez visiter le site officiel de la FVQ.

Planification, préparation et suivi	• Planifie et prépare le cours efficacement • Satisfait toutes les exigences administratives
Direction et communication	• Dirige activement, positivement et de manière sécuritaire le stage • Dirige l'atelier en respectant les résultats attendus et le chemin critique et en utilisant des principes d'apprentissage efficaces afin de développer la pensée critique chez les stagiaires • Maintient un environnement d'apprentissage positif et sécuritaire pour toute la durée du cours • Gère le temps et tient efficacement le groupe concentré sur sa tâche • Communique efficacement • Clôture le cours et utilise les retours fait par les stagiaires sur sa gestion du cours
Mise en valeur et modelage	Adopte un comportement professionnel conforme au code d'éthique du PNCE, les principes de l'esprit sportif ainsi que les valeurs et la philosophie du programme
Connaissance du programme et expertise	Témoigne de son expertise dans le contexte et d'une compréhension de la nouvelle structure du PNCE

Tableau 6. Tableau récapitulatif des compétences

3.3.2 – Le champ de pratique des encadrantes et encadrants

La certification des instructrices, instructeurs et autres encadrantes et encadrants détermine le champ de pratique dans lequel elles ou ils sont autorisés à encadrer en termes de catégorie d'embarcation et de niveau de développement des stagiaires.

3.3.3 – Les conditions rencontrées sur le plan d'eau

Les personnes qui enseignent la voile se trouvent confrontées à une grande diversité de conditions, particulièrement accentuées du fait des variations météorologiques. La topographie du plan d'eau, les caractéristiques du milieu marin, la circulation maritime et le choix des embarcations sont des éléments essentiels à considérer. Cependant, c'est la météo qui prend une importance particulière et peut changer radicalement les conditions d'une navigation. Les variations soudaines, telles que les orages, les vents forts et le brouillard, peuvent créer des situations imprévisibles sur l'eau.

Les instructrices et instructeurs ont été formés sur la gestion de ces différents risques et la manière d'adapter leurs activités selon divers leviers (nombres de stagiaires à charge, embarcations utilisées, objectifs de la sortie, etc.) pour pouvoir mener à bien sa sortie.

L'évaluations des conditions relève de la responsabilité des personnes encadrantes, qui ont été formé afin d'être compétentes dans l'analyse des données météorologiques et autres facteurs clés. Enfin, l'école de voile joue aussi un rôle en évaluant la capacité de leurs encadrantes et encadrants à prendre des décisions éclairées dans des conditions météo changeantes, assurant ainsi la sécurité optimale des stagiaires.

3.3.4 – La durée de l'activité

3.3.4.1 – Voile légère

Règle générale, les cours en voile légère sont composés de sessions étalées sur plusieurs journées. Une sortie sur l'eau peut durer quelques heures selon les conditions météo et la forme physique des stagiaires. Un cours comprend des explications sur terre, la préparation de l'équipement, la session sur l'eau et un debrief.

3.3.4.2 – Voile Croisière

Étant donné l'espace habitable sur le voilier en voile croisière, la théorie et la pratique peuvent être enseignés à bord et la fatigue n'est pas un facteur ayant la même incidence sur la durée de l'activité que pour la voile dériveur. Les sorties sont fréquemment à la journée.

Pour les brevets de niveau intermédiaire et avancé, le curriculum des cours comprend la vie à bord, ce qui implique des stages de plusieurs jours consécutifs.

La planification devient un aspect crucial de cette activité, incluant la gestion des repas, de la navigation, etc. Les équipages en voile croisière ont l'opportunité d'explorer des destinations variées tout en développant des compétences de navigation avancées.

3.3.5 – Le ratio d'encadrement recommandé

Pour la voile dériveur, la limite maximale de voiliers placés sous la supervision d'une embarcation de sécurité est fixée à dix (10). Ce ratio est rarement celui utilisé et il s'applique uniquement avec des stagiaires et encadrants expérimentés.

À la discrétion de la direction de l'école et de l'institutrice ou instructeur, le nombre maximum de voiliers par embarcation de sécurité doit être réduit en tenant compte de divers facteurs, notamment les conditions météorologiques, les caractéristiques du plan d'eau, le niveau d'expérience de la personne responsable de l'activité, le niveau d'expérience, les compétences physiques et l'âge des stagiaires, ainsi que d'autres éléments de sécurité pertinents. Cette approche flexible vise à assurer des conditions optimales de sécurité et d'apprentissage en adaptant le nombre de voiliers au contexte de navigation et aux objectifs d'enseignement.

Pour la voile croisière, l'institutrice ou instructeur se trouve sur l'embarcation avec les stagiaires. C'est donc la taille du bateau et sa capacité en termes d'équipage qui détermine le ratio maximum possible.

3.4 – LES FORMATIONS OFFERTES POUR DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES EN ENCADREMENT DES ACTIVITÉS DE PLEIN AIR

3.4.1 – Les formations offertes dans les établissements d'enseignement

Plusieurs établissements d'enseignement collégial et universitaire offrent des formations visant spécifiquement à transmettre les connaissances et les compétences en **encadrement d'activités de plein air**. Elles s'adressent aux personnes désireuses d'encadrer des activités de plein air dans le cadre de leur profession, que ce soit :

- » Comme principale, voire comme unique modalité d'intervention, par exemple dans le cas des guides professionnel-le-s en tourisme de nature et d'aventure;
- » Parmi un vaste ensemble de modalités d'intervention, dans le cas du corps enseignant en éducation physique ou du personnel du domaine de la santé, par exemple.

Ces formations permettent d'acquérir des compétences de pratique et d'encadrement spécifiques à une ou plusieurs activités. Bien que toutes les **activités de plein air** ne soient pas couvertes par ces programmes, on y acquiert des compétences d'encadrement génériques, c'est-à-dire transposables à différentes activités de même qu'à divers domaines et champs d'intervention professionnelle.

À ce jour, neuf établissements québécois offrent 14 programmes de formation et délivrent six types de diplômes. Ils sont répertoriés dans les tableaux qui suivent. D'autres programmes et établissements pourraient s'ajouter. Élargissez vos recherches si cette voie vous appelle!

L'attestation d'études collégiales

Établissement d'enseignement	Région administrative	Nom du programme
Collège Mérici	Capitale-Nationale	Tourisme d'aventure et écotourisme
Formation continue Charlevoix	Capitale-Nationale	Guide en tourisme d'aventure et écotourisme
Cégep de Baie-Comeau	Côte-Nord	Intervention par la nature et le plein air
Cégep de la Gaspésie et des Îles, en partenariat avec le Groupe Collegia	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Guide d'aventure
Cégep de Saint-Laurent	Montréal	Guide en tourisme d'aventure
Cégep de Saint-Félicien	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Guide en tourisme d'aventure et d'écotourisme Guidage arctique au Nunavik

Tableau 7. L'attestation d'études collégiales

Le diplôme d'études collégiales (programme technique)

Établissement d'enseignement	Région administrative	Nom du programme
Cégep de la Gaspésie et des Îles, en partenariat avec le Groupe Collegia	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Techniques du tourisme d'aventure

Tableau 8. Le diplôme d'études collégiales (programme technique)

Le baccalauréat

Établissement d'enseignement	Région administrative	Nom du programme
Unité d'enseignement en intervention plein air de l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC)	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Intervention plein air

Tableau 9. Le baccalauréat

Le programme court de 1er cycle

Établissement d'enseignement	Région administrative	Nom du programme
Unité d'enseignement en intervention plein air de l'UQAC	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Intervention plein air

Tableau 10. Le programme court de 1^{er} cycle

Le programme court de 2e cycle

Établissement d'enseignement	Région administrative	Nom du programme
Département de psychoéducation de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	Mauricie	Intervention psychosociale en contexte d'aventure
Département des sciences de l'activité physique de l'Université du Québec à Montréal (UQAM)	Montréal	Intervention en contexte de plein air
Unité d'enseignement en intervention plein air de l'UQAC	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Intervention plein air pour les Premières Nations

Tableau 11. Le programme court de 2^e cycle

Le diplôme d'études supérieures spécialisées (DESS)

Établissement d'enseignement	Région administrative	Nom du programme
Unité d'enseignement en intervention plein air de l'UQAC	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Intervention par la nature et l'aventure

Tableau 12. Le diplôme d'études supérieures spécialisées (DESS)

3.4.2 – Les accréditations proposées par la FVQ

3.4.2.1 – Voile dériveur

Animatrice/Animateur

Une fois toutes les conditions préalables remplies, la candidate ou candidat participe à une session pratique dispensée par une formatrice ou formateur agréé. Lors de cette session, la personne candidate acquiert les compétences nécessaires pour planifier et dispenser des séances sur l'eau, maintenir un environnement sécuritaire, gérer un groupe et utiliser efficacement son embarcation.

Mariant des enseignements théoriques, la préparation et la réalisation de séances sur l'eau, ainsi que la navigation, le stage pratique offre les bases essentielles pour enseigner la voile en initiation. À la fin du stage, les candidates et candidats ayant réussi leurs évaluations obtiennent le statut d'[Animatrice/Animateur](#) formé.

Instructrice/Instructeur de voile

La formation des [instructrices et instructeurs](#) débute par le stage fondamental, un cours couvrant les bases de la pédagogie et de l'éthique de l'enseignement de la voile. Ce cours est une étape obligatoire pour entrer dans le Programme national de Formation des Entraîneurs (PNCE).

Ensuite, les personnes candidates participent à un cours de sécurité nautique et au stage pratique. Ce dernier offre une expérience concrète pour planifier et enseigner des séances de voile, assurer la sécurité, gérer un groupe et utiliser efficacement une embarcation. À la réussite de l'évaluation de fin de stage, les candidates et candidats deviennent Instructrice ou Instructeur Formé. En cas d'échec, une reprise du stage est possible.

Modules complémentaires

Il existe plusieurs [modules complémentaires](#) pour le développement professionnel du corps encadrant de Voile Canada. Ces modules offrent des qualifications spécifiques pour enseigner divers programmes :

- » Module Optimist
- » Module Spi et trapèze
- » Module sur l'entraînement des athlètes ayant un handicap
- » Module Foil
- » Module Planche à voile
- » Module Wing
- » Module Kite (offert par la FQK)



Crédit photo : Yan Kaczynski

3.4.2.2 – Voile croisière

Instructrice/Instructeur d'Introduction à la voile sur Quillard

Le brevet d'[instructrice/instructeur IVQ](#) offre une opportunité d'initiation à l'enseignement de la voile aux personnes ayant une expérience en voile. En tant que certification d'introduction, la formation est plus concise par rapport au certificat d'instructrice/instructeur élémentaire, ce qui la rend idéale pour ceux qui souhaitent offrir des cours de découverte ou d'initiation.

Tout d'abord, les candidates et candidats passent une série d'examens théoriques pour garantir qu'ils possèdent une compréhension théorique adéquate de la voile. Ces épreuves se déroulent à domicile, avec accès aux ressources théoriques et les personnes candidates doivent apporter leurs réponses lors de l'épreuve pratique, où elles seront corrigées.

La formation se poursuit par une réunion préparatoire de l'épreuve embarquée. Cette réunion a pour objectif d'examiner le programme de formation d'instructrice/instructeur de Voile Canada et de guider les candidates et candidats dans la préparation des leçons qu'ils présenteront pendant l'épreuve embarquée.

La formation se conclue avec l'épreuve embarquée, au cours de laquelle les personnes candidates sont évaluées sur leurs compétences marines en équipage et en solitaire et leurs aptitudes pédagogiques. Cette évaluation comprend diverses manœuvres détaillées dans la fiche du brevet d'instructrice/instructeur d'introduction à la voile sur quillard.

Instructrice/Instructeur de voile croisière élémentaire

L'obtention du brevet d'[instructrice/instructeur élémentaire](#) confère la capacité d'enseigner et de délivrer le brevet élémentaire, ainsi que les brevets IVQ. Pour réussir cette certification, la candidate ou le candidat doit démontrer une solide compréhension tant en navigation qu'en voile et en matelotage.

L'instructrice ou instructeur élémentaire joue un rôle clé dans l'initiation à la voile croisière en guidant les stagiaires depuis la découverte du quillard jusqu'à leurs premières expériences en tant que cheffe ou chef de bord. Son rôle implique l'enseignement des manœuvres de bord élémentaires, fournissant ainsi aux apprenantes et apprenants les bases nécessaires pour évoluer dans le monde de la navigation.

Le processus d'accréditation commence par une série d'examens théoriques, certains avec accès aux ressources théoriques et d'autres sans.

Ensuite, un atelier pédagogique est organisé et est dédié à l'apprentissage et à la mise en pratique des méthodes d'enseignement de la voile. Les personnes candidates auront également l'occasion de devenir instructrice ou instructeur pour les examens de la CCEP et la CRO(M).

Le processus d'accréditation se conclue avec l'épreuve embarquée, au cours de laquelle les candidates et candidats sont évalués sur leurs compétences marines en équipage et en solitaire et leurs aptitudes pédagogiques. Cette évaluation comprend diverses manœuvres détaillées dans la fiche du brevet d'instructrice/instructeur de voile croisière élémentaire.



Instructrice/Instructeur de voile croisière intermédiaire

L'[instructrice ou instructeur intermédiaire](#) est habilité à enseigner et à délivrer le brevet intermédiaire, ainsi que les brevets élémentaires et IVQ. Le brevet intermédiaire est centré sur l'enseignement de la voile dans un contexte de vie à bord.

Le processus d'accréditation commence par une série d'examens théoriques et se conclue avec l'épreuve embarquée, au cours de laquelle les candidates et candidats sont évalués sur leurs enseignements, leurs capacités à gérer entièrement le bateau en solitaire et avec l'équipage, en situation d'urgence avec la simulation de divers incidents. Cette évaluation est détaillée dans la fiche du brevet d'instructrice/instructeur de voile croisière intermédiaire.

Instructrice/Instructeur de voile croisière avancée

L'[instructrice ou instructeur avancé](#) est habilité à enseigner et à délivrer le brevet avancé, ainsi que les brevets intermédiaire, élémentaire et IVQ. Sa spécialité réside dans l'enseignement de la voile dans des conditions impliquant la vie à bord, avec des navigations de jour comme de nuit, et ce, dans un large éventail de conditions météorologiques.

Le processus d'accréditation commence par une série d'examens théoriques et se conclue avec l'épreuve embarquée, au cours de laquelle les candidates et candidats sont évalués sur leurs enseignements, leurs capacités à gérer entièrement le bateau en solitaire et avec l'équipage, en situation d'urgence. Cette évaluation est détaillée dans la fiche du brevet d'instructrice/instructeur de voile croisière avancée.

Instructrice/Instructeur de navigation côtière

L'[instructrice ou instructeur de navigation côtière](#) est un adepte de voile expérimenté, navigateur aguerri et éducateur compétent. Sa mission consiste à enseigner les cours des brevets de navigation côtière élémentaire et intermédiaire aux stagiaires, ainsi qu'à les évaluer à la fin de leur formation.

Afin d'assurer que les personnes candidates possèdent une compréhension théorique adéquate de la navigation côtière en vue de devenir instructrice ou instructeur, elles doivent réussir une série d'examens théoriques.

Une fois ces examens réussis, les candidates et candidats doivent élaborer un programme de cours, des plans de leçons détaillés et des supports pédagogiques pour enseigner et évaluer les niveaux élémentaire et intermédiaire de la navigation côtière. Ensuite, les personnes candidates doivent participer à une session de correction des examens de navigation côtière élémentaire et intermédiaire destinée aux futurs instructrices et instructeurs.

Instructrice/Instructeur de voile sur catamaran

L'[instructrice ou instructeur de voile sur catamaran](#) dispense la formation conduisant à l'obtention de l'attestation de catamaran. Qu'elle ou il détienne le niveau d'instructrice/instructeur élémentaire, intermédiaire ou avancé, cette personne est autorisée à enseigner sur un catamaran de croisière et à délivrer les brevets correspondant à son niveau d'accréditation.

Le processus d'accréditation commence par une série d'examens théoriques et se conclue avec l'épreuve embarquée, au cours de laquelle les candidates et candidats sont évalués sur leurs enseignements, leurs capacités à gérer entièrement le bateau en solitaire et avec l'équipage, en situation d'urgence. Cette évaluation est détaillée dans la fiche du brevet d'instructeur/instructrice de catamaran.

Recertification

Pour la première [recertification](#), les instructrices et instructeurs de voile croisière doivent la faire après 3 ans. Ensuite, la recertification se fait tous les 5 ans pour maintenir et améliorer leurs connaissances, garantissant ainsi une haute qualité d'enseignement aux stagiaires des programmes d'apprentissage. Deux options sont disponibles : le processus complet et le processus simplifié de Voile Québec.

L'instructrice ou instructeur qui choisit de passer par le processus complet pour se recertifier ou qui ne satisfait pas aux critères d'éligibilité pour passer par le processus simplifié de Voile Québec devra :

- » Se faire évaluer sur sa connaissances et compréhension des règles de routes et balisages

- » Repasser une épreuve embarquée d'une ou deux journées au cours de laquelle il sera évalué sur des éléments dont :
 - La présentation de 3 topos pédagogiques
 - Ses manœuvres en solitaire
 - Ses connaissances techniques et théoriques de la voile

Pour bénéficier du processus de recertification simplifié de Voile Québec, l'instructrice ou instructeur doit par exemple :

- » Avoir été actif au moins 4 années sur les 5 dernières années (cotisation Voile Canada à jour et au moins un stage donné dans l'année)
- » Avoir été actif pendant les 3 dernières années pour les nouvelles instructrices et instructeurs (cotisation Voile Canada à jour et au moins un stage donné dans l'année)

Lors du congrès annuel, les instructrices et instructeurs participent à une formation couvrant divers sujets essentiels à la recertification. Cette journée permet d'interagir avec les instructrices et instructeurs évaluateurs de la FVQ.

Pour se recertifier, l'instructrice ou instructeur devra compléter 4 volets :

- » Volet perfectionnement technique : en participant au congrès annuel
- » Volet compétences pédagogique : en participant au congrès annuel
- » Volet règles de route et balisage : en réussissant un questionnaire en ligne
- » Volet capacité physique : lors d'une session sur l'eau

3.4.3 – Le processus de reconnaissance d'acquis et d'équivalence entre les programmes

Il n'existe pas de processus de reconnaissance des acquis et d'équivalence entre les programmes en voile au Canada. Cependant, Voile Canada offre la possibilité de défier un niveau, ce qui implique des évaluations théoriques et pratiques. En utilisant cette option, nous recommandons de pouvoir justifier d'une expérience en navigation équivalente ou supérieure au niveau que l'on souhaite défier.

Étant donné que ce processus dépend de la situation personnelle de chaque individu, nous vous recommandons de contacter directement les coordonnatrices et coordonnateurs des formations concernées pour obtenir des informations plus détaillées et adaptées.

3.5 – PLANIFIER UNE SORTIE DE VOILE

3.5.1 – La documentation des personnes encadrantes

Afin de bien préparer l'encadrement d'une sortie de voile, il est essentiel pour les personnes encadrantes d'effectuer des recherches d'informations concernant la sortie, de les analyser et de se renseigner sur le profil des personnes participantes. Ces informations peuvent être consignées de manière électronique ou dans différents documents qui seront déposés à l'accueil du site ou dans un véhicule au départ, en fonction de leur pertinence et de leur importance au cours de l'activité. Ces documents sont composés des principaux éléments suivants :

- » Le plan de sortie;
- » La documentation logistique complémentaire;
- » Les outils de consignation de données terrain;
- » Le formulaire de reconnaissance et d'acceptation des risques.

Bien entendu, en fonction du type de sortie, de sa durée et de l'**isolement** (voir au [chapitre 1](#)), le plan de sortie et les documents complémentaires seront plus ou moins détaillés.

3.5.1.1 – Le plan de sortie

Le **plan de sortie** est un document qui regroupe les informations logistiques de base nécessaires pour offrir un encadrement de groupe bien planifié et structuré. Il a pour but d'aider à la planification, il fait partie des composantes fondamentales des mesures d'urgence (voir au [chapitre 4](#)) et il permet d'orienter les secours s'il devenait nécessaire de rechercher un ou plusieurs membres du groupe.

Ce plan écrit doit être donné à une **personne de confiance** qui devra alerter les secours si elle n'a pas été prévenue du retour du groupe sain et sauf au moment indiqué dans le plan de sortie. Au retour d'une sortie, il est important d'aviser cette personne de confiance.

Il comprend généralement des éléments tels que :

- » La description sommaire de la sortie :
 - La date, le lieu, la durée, etc.;
 - Les prévisions météorologiques;
 - L'itinéraire, les cartes annotées, l'horaire, les objectifs ainsi que les plans et les itinéraires alternatifs;
 - L'information sur le transport : lieu de stationnement, modèle, couleur et immatriculation des véhicules;
 - L'information relative aux personnes participantes (liste des noms et prénoms, coordonnées, contacts d'urgence, etc.);
 - Les formulaires d'évaluation médicale des personnes participantes (un modèle est proposé en [annexe C](#));
- » L'analyse des risques spécifiques à la sortie;
- » Le plan de communication, comprenant notamment :
 - L'heure de retour prévue ainsi que l'heure à laquelle il convient de prévenir les secours si aucune nouvelle n'a été donnée par la personne encadrante;
- » Les procédures en cas d'urgence.

Des modèles de plans de sortie adaptés aux sorties simples et complexes sont disponibles en [annexe C](#).

3.5.1.2 – La documentation logistique et spécifique

La documentation logistique complémentaire sur le milieu visité ainsi que sur les activités spécifiques comprend généralement les documents suivants :

- » Les permis, licences et droits d'accès;
- » Les listes de vérification (matériel, tâches, etc.), les procédures de l'organisme auquel la personne encadrante est rattachée et les fiches aide-mémoire;
- » Les politiques, règlements et informations en lien avec le site visité;
- » L'information et les documents de réservation d'hébergement et d'activités;
- » Le budget et les éléments permettant la gestion financière de la sortie;
- » Le menu;
- » Le plan d'intervention ou autres plans spécialisés, selon l'objectif de la sortie;
- » Les preuves de qualification professionnelle (certifications, brevets, formations, etc.).

Afin de préciser les activités qui se tiendront durant la sortie, la personne qui l'encadre peut conserver la documentation relative à celles-ci :

- » Les projets éducatifs, pédagogiques ou d'intervention spécifiques;

- » Les fiches d'interprétation ou les fiches d'activités spécifiques;
- » Des guides et autres ouvrages de référence.

3.5.1.3 – La consignation des données du terrain

La consignation des données du terrain permet aux encadrantes et encadrants de garder des traces du déroulement d'une sortie. Ces données peuvent s'avérer utiles notamment en cas de litige, mais aussi pour transmettre l'information ou pour reproduire une sortie.

Les documents et journaux de consignation sont ceux-ci :

- » Le journal de bord (suivi de l'itinéraire, suivi de la météo, évolution de l'état du groupe, notes personnelles, etc.);
- » Le carnet de bord des conducteurs et des conductrices de véhicules lourds (minibus, autobus, etc.) et les fiches de rondes de sécurité;
- » Le système d'évaluation des patients et patientes (SEP)
- » Des rapports d'accident et d'incident vierges
- » Le bilan de sortie.

3.5.1.4 – Le formulaire d'acceptation des risques

Le formulaire d'acceptation des risques doit être signé par les personnes qui participent à une sortie. Il regroupe les informations relatives à l'activité proposée et énumère les **risques** auxquels ces personnes pourraient être exposées. À noter qu'il ne permet pas aux personnes encadrantes de se dédouaner de leur responsabilité civile en cas de **préjudice**. Il a une fonction de communication des risques et non un rôle légal : en aucun cas il ne s'agit d'un exonérateur de responsabilité pour la personne encadrante (voir au [chapitre 4](#)).

Qu'il soit envoyé au préalable aux personnes participantes ou distribué au début de l'activité, il doit être signé individuellement par tout le monde. L'encadrante ou l'encadrant se doit de conserver ces copies, manuscrites ou numérisées, pour les registres de son organisation.

Un modèle de formulaire d'acceptation des risques est proposé en [annexe C](#).

3.5.2 – L'équipement en voile

Les embarcations utilisées par les écoles de voile doivent être enregistrées au Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) de [Transport Canada](#) qui régit également l'équipement de sécurité obligatoire, comme présenté à la [section 1.5. L'équipement de la voile du chapitre 1](#) de ce guide.

3.6 – LA RÉALISATION D'UNE SORTIE DE VOILE

La réalisation d'une activité de son début à la fin, avec un encadrement approprié et dans de bonnes conditions de sécurité sont des parts complètes et précises de nos formations obligatoires dans le but de devenir instructrice ou instructeur. Des ressources pédagogiques sont également disponibles auprès de Voile Canada pour les instructeurs et instructrices.

Si vous souhaitez devenir une personne encadrante, vous pouvez vous référer à la [section 3.4.2](#).

04

CHAPITRE 4

Les procédures d'urgence, les aspects légaux et les assurances

Crédit photo : Patrice Nault Villeneuve

Au cœur de toute sortie de l'activité réside la nécessité de se préparer à l'imprévu. Un **incident** ou un **accident** peut toujours survenir malgré l'ensemble des mesures prises par les adeptes de l'activité et les **gestionnaires de site** pour l'éviter. Comprendre les procédures d'urgence est essentiel pour favoriser une expérience sécuritaire. Connaître les aspects légaux et les assurances permet de mieux cerner les enjeux de responsabilité auxquels toute personne pratiquante ou **encadrante** peut être confrontée.

Le présent chapitre explore les protocoles à suivre en cas d'urgence, démystifie les implications légales liées à la pratique du plein air et met en lumière l'importance d'une couverture d'assurance adéquate.

4.1 – LE PLAN DE MESURE D'URGENCE

4.1.1 – Contenu général

Le **plan de mesures d'urgence** a pour but d'aider les adeptes de voile, les encadrantes et les encadrants ainsi que les gestionnaires de site à identifier les actions à prendre en cas d'urgence et à s'y préparer. Il accompagne le **plan de sortie** présenté au [chapitre 2](#).

Les informations suivantes peuvent notamment être consignées dans le plan d'urgence :

- » Les protocoles de communication incluant les coordonnées des services d'urgence locaux, des équipes de secours et l'emplacement des moyens de communication disponibles sur le **site**;
- » Les procédures de sauvetage comprenant l'identification des **risques** et les moyens prévus pour y faire face;
- » Les consignes générales de sécurité détaillant les actions à prendre dans diverses situations identifiées en amont telles qu'un orage ou une rencontre avec des animaux sauvages;
- » Le **plan d'évacuation** avec identification des zones d'urgence telles que les refuges ou les zones sécurisées;
- » L'emplacement des équipements spécifiques, y compris le matériel d'urgence sur le site.

La complexité du plan d'urgence varie selon de nombreux facteurs comme l'expérience des personnes participantes, le niveau d'**isolement** de la sortie, les ressources disponibles... Afin de se préparer adéquatement à faire face à ces imprévus, il est important de consigner ces renseignements dans le plan d'urgence et d'en avoir une copie avec soi une fois sur le terrain.

Trois modèles de plan de mesures d'urgence adaptés à différents types de sorties sont proposés en [annexe C](#) :

- » Un plan de mesure d'urgence (PMU) pour les adeptes de voile qui effectuent une sortie simple;
- » Un PMU pour les adeptes de voile qui effectuent une sortie complexe;
- » Un PMU pour les sorties de groupe encadrées.

4.1.2 – Les aspects spécifiques à la voile

Avant de se lancer dans une navigation à la voile, il est crucial que les adeptes anticipent les risques identifiés lors de la planification de la sortie. Le plan d'urgence vise à assister les responsables de la sortie dans l'identification des actions à prendre en cas d'urgence, en consignait les informations suivantes :

- » Identification préalable de la personne responsable en cas d'urgence, qui pourrait être l'instructeur lui-même.
- » Disponibilité d'un téléphone portable chargé ou localisation du téléphone le plus proche. Avoir de la monnaie pour les téléphones publics est également conseillé.

- » Possession des numéros d'urgence tels que celui du gestionnaire du club, des pompiers, de la police et des ambulances, ainsi que les contacts d'urgence pour chaque participant (parents/tuteurs, parent le plus proche, médecin de famille).
- » Accès aux dossiers médicaux de chaque personne présente et au formulaire de consentement signé autorisant les traitements médicaux d'urgence.
- » Préparation des indications précises pour les services d'urgence afin de rejoindre rapidement le lieu de l'incident, incluant des détails comme les intersections principales, les sens uniques et les repères locaux.
- » Disponibilité d'une trousse de premiers secours complète en tout temps et maintien des compétences en premiers secours.
- » Désignation préalable d'une personne chargée de contacter les autorités médicales et d'assister la personne responsable, avec la capacité de guider les services d'urgence vers le site de l'incident.

Pour une préparation adéquate à ces situations imprévues, il est essentiel de consigner toutes ces informations dans le plan d'urgence et d'avoir une copie à bord en mer. Les navigateurs peuvent utiliser le plan de mesure d'urgence spécifique à la voile fourni par Voile Québec.

La complexité du plan d'urgence dépend en grande partie du site de pratique, de ses spécificités et des particularités locales d'accès mais aussi le niveau d'isolement en mer, les ressources disponibles, etc.

Un exemple de plan des mesures d'urgences est disponible en [annexe C](#) (Plan des mesures d'urgences).



Crédit photo : Patrice Nault Villeneuve

4.1.3 – Ressources d'urgence disponibles

Les services médicaux d'urgence (SMU) disponibles au Québec varient beaucoup selon les régions et la nature de l'**accident**. En effet, selon le territoire où se produit la situation d'urgence et la gravité de celle-ci, différentes instances pourront effectuer le sauvetage, et ce, aux rythmes d'intervention qui leur sont propres.

Certaines ressources ne peuvent pas se déplacer si l'emplacement est trop isolé et d'autres ne se déplaceront pas s'il s'agit d'un **incident** mineur.

Parmi les services d'intervention d'urgence auxquels les adeptes de voile peuvent se référer en cas de problème, on retrouve :

- » Les gestionnaires de site (garde-parc ou équipe de patrouille, groupe bénévole, etc.);
- » La garde côtière canadienne
- » Les services municipaux (service d'incendie, police, ambulance, etc.);
- » La Sûreté du Québec (SQ);
- » Les militaires (spécialistes des techniques de recherche et sauvetage);
- » Les services médicaux d'urgence privés (exemple : Airmedic).

Chacun de ces services a son propre champ d'action et ses limites de fonctionnement. Il est primordial d'analyser quelle sera l'instance à contacter en cas d'urgence afin d'avoir une réponse rapide et appropriée. Il est de bonne pratique de contacter en premier lieu les gestionnaires de site et de les questionner sur les ressources d'urgence disponibles sur leur territoire.

De plus, il est important de vérifier quels systèmes de communication fonctionnent efficacement dans la région visitée. Ils sont indispensables pour communiquer une demande d'aide lors d'imprévus, d'accidents ou pour une dysfonction logistique. Plusieurs options, comportant leurs avantages et inconvénients, existent sur le marché. Il est donc important d'évaluer quelle est celle la plus pertinente pour la sortie.

4.2 – QUE FAIRE EN CAS D'URGENCE

Malgré une saine gestion des risques et l'élaboration d'un plan de mesures d'urgence complet préalable à la sortie, des situations problématiques peuvent tout de même survenir. Il est important d'avoir les outils afin d'y faire face. Le plan d'urgence permet d'identifier les éléments nécessaires à la bonne gestion d'une situation d'urgence.

On s'y réfère afin de revoir les protocoles adaptés à la situation et trouver rapidement les coordonnées des ressources d'urgence disponibles. Et bien entendu, une personne s'assurera que les premiers soins soient prodigués en attendant l'arrivée des services d'urgence.

4.2.1 – Le matériel d'urgence

Afin de faire face aux situations d'urgence, les adeptes de voile doivent se munir d'équipements permettant de prévenir et contrôler les blessures pouvant survenir durant la sortie. Le matériel nécessaire dépend du type de sortie (courte ou longue, itinéraire aménagé ou non, type de terrain, etc.), des ressources disponibles à proximité et des connaissances en secourisme.

Dans l'ensemble des cas, les adeptes devraient avoir le nécessaire pour maîtriser la situation avant que les spécialistes qualifié-e-s prennent le relais.

Ainsi, avoir une trousse de premiers soins dont le contenu est adapté aux risques inhérents (voir au [chapitre 1](#)) et aux **contraintes d'isolement** de l'activité est primordial. Selon la situation et le contenu de la trousse, un cours de premiers soins en **régions isolées** peut s'avérer utile pour acquérir les compétences nécessaires en vue de sélectionner et utiliser ce matériel adéquatement.

En plus de la trousse de premiers soins, les adeptes de voile devraient se munir d'équipements leur permettant de faire face à l'environnement durant une situation d'urgence.

Il existe trois types principaux de trousses de premiers soins. Des pistes pour constituer chacune d'entre elles sont données aux paragraphes suivants. Cependant, comme mentionné plus haut, il est important de l'adapter à votre activité et à votre sortie.

4.2.1.1 – La trousse de premiers soins personnelle

Idéalement, chaque membre du groupe devrait avoir avec lui ou elle une trousse de premiers soins personnelle.

Celle-ci sert à prendre en charge les petites blessures courantes des activités de plein air :

- » Soigner des ampoules (pansement anti-frottement et protection contre les pressions).
- » Soigner des égratignures (gazes pour arrêter les saignements mineurs, nettoyer et panser une plaie).
- » Gérer des allergies, maux quotidiens et problèmes chroniques connus.

4.2.1.2 – La trousse de premiers soins de groupe

Dans le groupe, il est essentiel d'avoir une trousse de premiers soins un peu plus garnie pour traiter les blessures majeures. Celle-ci sera souvent transportée par la personne la plus expérimentée en soins.

Cette trousse devrait contenir du matériel pour :

- » Soigner des blessures traumatiques (attelle, bandage triangulaire, etc.);
- » Traiter une hémorragie majeure (gazes absorbantes et pansements en quantité).

Les éléments qui se retrouveront dans cette trousse vont dépendre de la durée de l'activité, du nombre de personnes participantes et des compétences en secourisme de celle qui est la plus expérimentée en soins, ou des personnes encadrantes. Selon les contraintes d'isolement ([1.3.2. Les contraintes d'isolement](#)), suivre un cours de secourisme en **régions isolées** peut s'avérer être essentiel avant de faire la sortie.

Les aspects spécifiques à la voile

Dans le cadre de la pratique de la voile, Transport Canada oblige à la présence d'une trousse de premiers soins à bord de l'embarcation avec un contenu précis. Vous pouvez retrouver le détail du contenu de la trousse sur leur [site](#).

4.2.1.3 – La trousse de médicaments de groupe

Même si tous les membres du groupe devraient apporter les médicaments dont ils et elles auront besoin, une trousse de médicaments est nécessaire pour l'ensemble du groupe lors de longues sorties en régions isolées. Cependant, aucun médicament sous prescription ne doit être donné sans l'accord du médecin traitant si l'on doit déroger de la posologie et du plan de traitement habituels.

Ces médicaments devraient permettre :

- » De contrôler, au besoin, la douleur et l'inconfort.
- » De traiter les maux quotidiens (maux de cœur, maux de ventre, prévention de l'infection d'une blessure, etc.).
- » D'intervenir en situation d'urgence (ex. : réaction allergique sévère).

4.2.2 – Le sauvetage et l'évacuation

Tous les plaisanciers et plaisancières, s'ils perçoivent un signal de détresse, ont toujours les obligations suivantes :

- » Le signaler immédiatement ou dès que possible aux forces de l'ordre.
- » Se dérouter et prêter assistance à l'embarcation requérante sans mettre leur équipage ou leur bateau en danger.

4.2.2.1 – Le sauvetage d'une personne à la mer (PAM)

Le sauvetage d'une personne à la mer (PAM) constitue une compétence essentielle pour les adeptes de voile, et les techniques de récupération sont abordées de manière approfondie au sein des

formations dispensées par les écoles de voile homologuées. Les adeptes de voile apprennent à coordonner efficacement les manœuvres de récupération en fonction des circonstances, en veillant à assurer la sécurité de la personne à secourir et de l'équipage. La connaissance des protocoles et des techniques de sauvetage constitue une composante clé de la préparation des navigateurs à faire face aux urgences en mer.

Le sauvetage d'une PAM exige des actions immédiates et précises. Il est crucial de donner l'alerte dès que la personne tombe à l'eau, nommer une vigie pour la surveiller en continu et lancer la bouée de sauvetage pour marquer sa position le temps de revenir récupérer la personne à la mer. Lors de la récupération, la PAM peut avoir des difficultés à remonter à cause de la fatigue, du choc thermique, de l'hypothermie, de blessures, etc... Il est essentiel que l'équipage reste vigilant et réactif, en adaptant les techniques de récupération en fonction des conditions pour assurer une opération efficace tout en minimisant les risques pour la sécurité de tous.

4.2.2.2 – Une méthode de survie pour la personne à la mer (PAM)

La méthode «1, 10, 1» est une technique de survie à adopter par la PAM pour maximiser ses chances de survie en attendant d'être récupérée par l'embarcation. Cette méthode se divise en trois phases distinctes :

Phase 1 - 1 minute :

- » Demeurer calme, ne pas paniquer
- » Protéger ses voies respiratoires
- » Détourner le visage du vent et des vagues

Phase 2 - 10 minutes :

- » Effectuer des choses qui demandent de la dextérité
- » Assurer que son gilet de sauvetage est bien gonflé
- » Se couvrir la tête
- » Mettre en marche sa lumière et sa balise de détresse
- » Utiliser son sifflet
- » Assurer sa visibilité

Phase 3 - 1 heure :

- » Préserver son énergie et sa chaleur
- » Demeurer visible et aux aguets

Il est important de souligner que cette méthode est une ligne directrice générale et que les actions spécifiques peuvent varier en fonction des conditions météorologiques, de la température de l'eau et d'autres facteurs environnementaux. Une formation appropriée en matière de sécurité en mer est nécessaire pour maîtriser ces techniques et accroître les chances de survie dans une situation de personne à la mer.

Les sections suivantes s'adressent principalement à la voile croisière. En voile dériveur, il est recommandé à la personne qui n'arrive pas à retourner et rembarquer dans son embarcation de s'y agripper en attendant les secours.

4.2.2.3 – Le sauvetage d'un bateau en détresse

Lorsqu'un bateau est en détresse, l'appel de détresse est reçu par les embarcations alentours et les services de sauvetage. Ces services prennent le contrôle des opérations et coordonnent l'ensemble du sauvetage. La sécurité des personnes impliquées doit toujours être la priorité absolue. Lorsque les services de sauvetage interviennent, au besoin ils déterminent le rôle des embarcations proche du bateau en détresse. Les équipes de secours peuvent mandater les différents bateaux pour effectuer des tâches spécifiques, afin d'assurer une gestion efficace de l'opération de sauvetage.

Les responsables des bateaux, autour de celui en détresse, doivent exécuter les opérations demandées par les services de sauvetage, sauf si cela met en péril la sécurité de leur propre équipage. Si la cheffe ou chef de bord refuse une demande, il doit fournir une justification valable liée à la sécurité.

Dans ce cadre, la priorité doit toujours être accordée au sauvetage des individus plutôt qu'à la préservation des biens matériels. Les membres d'équipage doivent être équipés de gilets de sauvetage et d'autres équipements de sécurité, et veiller à ce que tout transfert entre les bateaux se déroule de manière contrôlée et sécuritaire.

4.2.2.4 – Le secours aérien

L'hélitreuillage en voile est une procédure de secours aérien qui implique l'utilisation d'un hélicoptère pour récupérer des personnes en situation d'urgence depuis un bateau ou en mer. Cette opération délicate nécessite une coordination précise entre l'équipage du voilier, l'équipe de sauvetage et le pilote de l'hélicoptère.

Avant de procéder à l'hélitreuillage, il est impératif d'établir une communication claire avec l'équipage du voilier et le personnel de sauvetage à bord de l'hélicoptère. Des signaux visuels et sonores standardisés sont définis pour assurer une coordination efficace, étant donné que le bruit et les conditions météorologiques peuvent rendre la communication difficile.

Lors de l'opération d'hélitreuillage, les membres d'équipage du voilier doivent suivre les instructions de l'équipe de sauvetage et du pilote de l'hélicoptère de manière précise. La sécurité de tous les participants est une priorité, et des procédures strictes doivent être suivies pour minimiser les risques pendant l'hélitreuillage.

L'hélitreuillage en voile est généralement réservé aux situations d'urgence où d'autres méthodes de récupération, telles que les canots de sauvetage ou les bateaux de secours, ne sont pas réalisables. Une formation spécifique en matière de sauvetage en mer est essentielle pour assurer la sécurité et l'efficacité de cette opération.

4.2.2.5 – L'évacuation sur un radeau de survie

L'évacuation sur un radeau de survie en voile constitue une étape délicate mais vitale en cas d'urgence nécessitant l'abandon du voilier. Il est recommandé de n'abandonner le navire qu'en dernier recours. Tant que le navire flotte, il est toujours préférable d'y rester. Les adeptes de voile doivent être formés pour mettre en œuvre les procédures d'évacuation sur un radeau. Une évacuation réussie implique une communication claire, un repérage des gilets de sauvetage, et l'utilisation correcte des dispositifs d'alerte, tels que les fusées de détresse. Il est essentiel de maintenir le calme pendant cette procédure stressante et de suivre les directives de la cheffe ou chef de bord ou de la personne responsable de l'évacuation. Les membres de l'équipage doivent être conscients des risques potentiels liés à l'évacuation sur un radeau, y compris les conditions météorologiques difficiles, le mal de mer, et les défis logistiques. La formation régulière sur ces procédures contribue à renforcer la préparation de l'équipage face à des situations d'urgence en mer, garantissant ainsi une réponse efficace et sécurisée.



4.3 – LA RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENT ET LES ASPECTS LÉGAUX DE LA PRATIQUE LIBRE ET DE L'ENCADREMENT EN VOILE

L'information présentée ici est de nature générale et ne fait pas office de conseils juridiques. Consultez un cabinet juridique au besoin.

4.3.1 – La responsabilité civile

4.3.1.1 – Principes généraux

La responsabilité civile est, d'après l'article 1457 du *Code civil du Québec*, l'obligation pour une personne de réparer le **préjudice** qu'elle a causé à une autre personne par sa faute, par le fait ou la faute d'une autre personne ou par le fait d'un bien qu'elle a sous sa garde. Ainsi, une personne qui a subi un préjudice découlant d'une faute peut poursuivre l'auteur ou l'autrice de la faute afin que cette dernière personne répare ou compense le préjudice qu'elle a causé.

Il existe deux types de responsabilité civile :

- » La responsabilité civile extracontractuelle, régie par l'article 1457 du Code civil du Québec, qui découle d'un **fait juridique**;
- » La responsabilité civile contractuelle, régie par l'article 1458 du Code civil du Québec, qui découle d'un contrat. Le Code civil du Québec (art. 1378) définit le contrat comme « *un accord de volonté, par lequel une ou plusieurs personnes s'obligent envers une ou plusieurs autres à exécuter une prestation* ».

Il est possible qu'un recours ait des causes d'action de fondements juridiques différents, soit de nature contractuelle et extracontractuelle. Cependant, l'article 1458 du Code civil du Québec indique que les parties à un contrat ne peuvent se soustraire à l'application des règles du régime contractuel de responsabilité auquel elles ont volontairement convenu d'être assujetties, pour opter en faveur de règles qui leur seraient plus profitables.

Pour que la responsabilité civile d'une personne soit engagée, il faut que trois éléments soient prouvés :

- » Une faute;
- » Un préjudice;
- » Un lien de causalité entre la faute commise et le préjudice subi.

C'est à la personne qui allègue le préjudice de faire la preuve de ces trois éléments afin d'avoir droit à des dommages-intérêts compensatoires.

La faute peut découler d'une action ou d'une omission. Selon la jurisprudence¹, elle correspond à un comportement qui s'écarte de la norme qu'adopterait une personne raisonnable, normalement prudente et diligente, placée dans les mêmes circonstances.

La faute dépend donc de ce qui est attendu d'une partie envers l'autre. Ce lien de droit qui uni deux parties est appelé « obligation ». L'obligation peut être de nature contractuelle lorsqu'elle découle d'un contrat, ou de nature extracontractuelle ou légal lorsqu'elle découle d'un concours de circonstances (fait juridique). L'existence d'une obligation contractuelle entraîne l'application de l'article 1458 du Code civil du Québec (responsabilité contractuelle).

Il existe trois types d'intensités d'obligations : obligation de moyens, obligation de résultat et obligation de garantie.

1 Ski Bromont.com c. Jauvin, 2021 QCCA 1070, conf. Jauvin c. Ski Bromont.com, 2019 QCCS 3984, EYB 2019-317198; Bernier c. Village Vacances Valcartier Inc., 2019 QCCQ 580; Houle c. Procureur général du Canada, 2019 QCCS 1151, EYB 2019-309397; Grandchamp c. Ville de Saint-Gabriel-de-Brandon, 2019 QCCS 391, EYB 2019-307177; Henaire c. Centre intégré de santé et de services sociaux de l'Outaouais, 2019 QCCQ 3635.

- » L'obligation de moyens impose au **débiteur** ou à la **débitrice** de l'obligation d'agir avec prudence et **diligence** en vue d'obtenir le résultat convenu, sans toutefois devoir garantir l'atteinte de ce résultat;
- » L'obligation de résultat exige l'atteinte d'un résultat précis et déterminé, sauf dans l'éventualité où une **force majeure**, soit un événement imprévisible et irrésistible, rendrait l'exécution de l'obligation impossible;
- » L'obligation de garantie, quant à elle, requiert l'atteinte d'un résultat précis et déterminé, même dans l'éventualité où une force majeure rendrait l'exécution impossible.

Selon l'intensité de l'obligation qui lie les parties, un même geste peut donc soit constituer ou ne pas constituer une faute.

Notons que ces principes légaux liés à la responsabilité civile s'appliquent aussi bien aux **personnes encadrantes** qu'aux personnes qui font de la voile dans un contexte de **pratique libre** ou **autonome**.

4.3.1.2 – Exonération de responsabilité

Il existe cependant des moyens de limiter ou d'exclure sa responsabilité.

L'acceptation du risque

Le principe général exposé à l'article 1457 du Code civil du Québec est notamment modulé par le fait qu'une personne assume et accepte les **risques** normaux et prévisibles dont elle a connaissance et qui découlent de la pratique de l'activité.

Cependant, l'article 1477 du Code civil du Québec énonce que l'acceptation du risque par la victime ne signifie pas la renonciation à son recours contre la personne ayant causé le préjudice qu'elle a subi.

Force majeure

L'article 1470 du Code civil du Québec prévoit, quant à lui, que l'on peut dans certains cas se dégager de sa responsabilité pour le préjudice causé à autrui si le préjudice découle d'une force majeure. Tout dépend cependant de l'intensité de l'obligation qui lie les parties, comme il est expliqué plus haut.

Dénonciation du danger

On peut également amoindrir sa responsabilité, sans pour autant la limiter ou l'exclure complètement, en dénonçant un **danger** comme l'indique l'article 1476 du Code civil du Québec. Ainsi, la personne qui a connaissance d'une telle dénonciation doit prendre les mesures nécessaires pour pratiquer l'activité de façon sécuritaire. Sinon, elle pourra être considérée comme ayant elle-même commis une faute et cela affectera son droit d'être indemnisée.

Exception

Dans tous les cas, le Code civil du Québec (art. 1474) prévoit qu'une personne ne peut « *exclure ou limiter sa responsabilité pour le préjudice corporel ou moral causé à autrui* », ni « *exclure ou limiter sa responsabilité pour le préjudice matériel causé à autrui par une faute intentionnelle ou une faute lourde* », soit une faute « *qui dénote une insouciance, une imprudence ou une négligence grossières* ».

Ainsi, il est à noter que bien que les personnes participant à une activité encadrée signent et acceptent bien souvent un *Formulaire de reconnaissance et d'acceptation des risques*, ce dernier ne dédouane pas l'encadrant ou l'encadrante en cas d'accident, et sa responsabilité civile peut tout de même être engagée. Malgré tout, ce document a son utilité : il a pour but d'informer les personnes participantes des principaux risques inhérents à la pratique, et il prouve qu'elles étaient au courant des risques et qu'elles les avaient acceptés.

Le cas particulier de la personne qui porte secours (« bon samaritain »)

Qu'elles exercent leur activité dans le cadre d'une pratique libre, autonome ou d'un groupe encadré, les personnes qui viennent en aide à quelqu'un dans le besoin sont protégées par ce qui est connu comme le moyen d'exonération du « bon samaritain ». Ce principe est prévu à l'article 1471 du Code civil du Québec. Cet article permet d'exonérer une personne qui porte secours à autrui et qui, par la même occasion, cause un préjudice à la personne secourue.

Néanmoins, ce principe a des limites, notamment dans le cas où les dommages causés sont dus à une faute intentionnelle ou lourde. Une faute intentionnelle est caractérisée par l'intention de nuire à la personne secourue ou de lui causer un préjudice. La faute lourde se manifeste lorsque la conduite de la personne sauveteuse « dénote une insouciance, une imprudence ou une négligence grossières » (art. 1474 du Code civil du Québec).

Il est attendu du bon samaritain qu'il agisse lorsque c'est nécessaire, en mettant en œuvre des moyens raisonnables. Toutefois, il est important de noter que si une intervention pose un risque pour soi ou pour les tiers, l'obligation de porter secours à autrui ne s'applique pas (article 2 de la *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ c C-12).

4.3.2 – La responsabilité criminelle

Si la responsabilité civile oblige la personne fautive à indemniser la victime afin de compenser le préjudice subi, la responsabilité criminelle a pour fonction de punir et de dissuader. Elle peut aboutir à la condamnation de la personne coupable à une sanction qui peut aller d'une simple amende à une peine d'emprisonnement. Ces deux formes de responsabilité peuvent donc être cumulatives.

Les infractions criminelles se trouvent principalement dans le *Code criminel canadien*, L.R.C. (1985), chapitre C-46, ci-après le « Code criminel ». Le Code criminel contient des articles pouvant s'appliquer aux diverses personnes intervenantes dans le cadre de la pratique d'activités de plein air. Une des infractions criminelles que pourrait commettre une personne dans le cadre d'activités de plein air est la négligence criminelle. La négligence criminelle est définie par l'article 219 du Code criminel comme étant une insouciance déréglée ou téméraire à l'égard de la vie ou de la sécurité d'autrui.

Pour être considéré comme étant de la négligence criminelle, l'acte doit avoir entraîné la mort ou des lésions corporelles. Si la négligence criminelle cause la mort, la personne qui est reconnue coupable s'expose à une peine d'emprisonnement à perpétuité. Dans le cas où des lésions corporelles seraient causées, la personne déclarée coupable s'expose à une peine maximale d'emprisonnement de 10 ans.

Par ailleurs, les articles 22.1 et 22.2 du Code criminel imposent une responsabilité criminelle potentielle aux organisations et à leurs agents et agentes (ex. : administration, associé-e-s, personnel, membres ou mandataires) pour négligence et autres infractions.

Toute personne morale ou société de personnes est considérée comme une « organisation » au sens du Code criminel (art. 2). Ainsi, comme le prévoit l'article 22.1 du Code criminel, une organisation peut être reconnue coupable de négligence criminelle si ses agents et agentes font preuve de négligence ou que le comportement de ses cadres supérieur-e-s s'écarte de façon marquée de la norme de **diligence** raisonnable attendue dans les circonstances afin d'empêcher la perpétration de l'infraction.

4.3.2.1 – Les lois et règlements spécifiques à la voile

Le Code criminel du Canada s'applique également à la navigation de plaisance, considérant comme des actes criminels la conduite en état d'ébriété, le non-respect des arrêts sur les lieux d'un accident et la conduite d'une embarcation non navigable. La réglementation établit une norme de sécurité minimale, et la conformité à ces normes, voire à des standards plus élevés, contribue à garantir la sécurité lors de chaque sortie en mer.

En matière de navigation et de sécurité nautique, le cadre réglementaire diffère entre la pratique libre et encadrée, cette dernière pouvant avoir une dimension commerciale. Les plaisanciers et plaisancières doivent se référer au [Guide de sécurité nautique](#) de Transports Canada, qui précise les exigences en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Ces règlements englobent divers aspects des embarcations de plaisance, par exemple :

- » Compétences des conductrices/conducteurs d'embarcations de plaisance
- » Les petits bâtiments
- » Les abordages
- » Les restrictions visant l'utilisation des bâtiments
- » La pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux

La [Loi de la marine marchande de 2001](#) encadre divers aspects de la navigation commerciale et du transport de passagères et passagers. Parallèlement, la norme TP 15136 de 2014 confère un statut particulier aux écoles de navigation de plaisance, permettant l'utilisation d'embarcations de plaisance exploitées par des instructrices et instructeurs certifiés. Cette reconnaissance vise à autoriser ces écoles à dispenser une formation commerciale aux plaisancières et plaisanciers, établissant ainsi un cadre réglementaire spécifique pour cette activité.

Les écoles de voile homologuées adhèrent à la [Norme TP 15136](#) en respectant diverses exigences pédagogiques et techniques, ainsi que par leur inscription au Programme de Conformité des Petits Bâtiments. Cette adhésion confère à l'école un statut particulier, lui permettant de bénéficier d'assouplissements réglementaires dans plusieurs domaines par exemple :

- » L'obligation de satisfaire aux exigences en matière de certification des capitaines (instructrices ou instructeurs) stipulées au Règlement sur le personnel maritime quant au type de brevet requis
- » L'application de mesures plus sévères en matière de construction du bateau
- » L'immatriculation et l'inscription des bateaux au registre canadien des bâtiments
- » Le nombre et le type d'équipements de sécurité à transporter à bord

La responsabilité de l'encadrant ou l'encadrante peut être établie lorsque les quatre conditions de la définition légale de la négligence sont remplies. Ensuite, il sera déterminé si la personne est responsable des conséquences de son comportement négligent. Cette responsabilité peut incomber à l'encadrante ou l'encadrant lui-même ou à toute autre personne morale ou physique.

Par exemple, une politique d'assurance transfère la responsabilité financière de la négligence à une compagnie d'assurances. Un stagiaire blessé peut également être partiellement responsable de sa propre blessure, partageant ainsi la responsabilité avec le corps encadrant négligent. De même, un club ou une école de voile peut être tenu responsable des actes de négligence de son instructrice ou instructeur, qu'il soit employé ou bénévole. En tant qu'instructrice ou instructeur affilié à Voile Canada, vous paierez une cotisation annuelle qui vous assurera dans la plupart des cas de responsabilité, jusqu'aux limites définies par la police d'assurance. Cependant, cette assurance n'est valide que si votre cotisation est à jour ainsi que tous vos préalables.

En plus de la responsabilité découlant de la négligence, celle-ci peut également découler de la violation d'une loi ou de la rupture d'un contrat. Une instructrice ou instructeur prudent veillera à éviter ces types de responsabilité en respectant les lois et en honorant les accords contractuels.

4.3.3 – Exemples

Outre les personnes participant à la sortie, d'autres parties sont impliquées dans le cadre d'activités de plein air. On peut citer notamment les entreprises ou organisation qui offrent des activités encadrées, mais également les **gestionnaires de site**, ainsi que les administrations et directions de ces entités. Toutes et tous peuvent voir leur responsabilité engagée, à différents niveaux et suivant différents mécanismes, comme il est expliqué plus haut.

La pratique d'activités de plein air engendre son lot de **risques**. Afin de limiter ces risques, il faut bien connaître les obligations qui nous incombent et agir de façon diligente afin de les respecter. Notamment, encadrer un groupe en contexte de plein air implique de nombreuses tâches, des connaissances spécialisées et des prises de décision constantes visant la pratique sécuritaire de voile.

Voici quelques exemples non exhaustifs de lacunes qui pourraient entraîner la responsabilité de la personne à qui ces obligations incombent, selon l'intensité de l'obligation :

Guides/responsables/personnes encadrantes :

- » Manque de formation;
- » Compétences inadéquates;
- » Certification non conforme à la réglementation en vigueur;

Infrastructures et équipement prêté ou loué, le cas échéant :

- » Mauvais entretien;

- » Infrastructure et équipement inadéquats ou défectueux;

Activité proposée non appropriée :

- » L'âge et/ou la condition physique des personnes participantes ne sont pas pris en compte;
- » Les objectifs ne sont pas pris en compte;
- » Le temps alloué n'est pas pris en compte;

Les directives offertes au groupe :

- » Aucune directive donnée ou directives inadéquates, notamment concernant les risques inhérents;

Les mesures de sécurité :

- » Supervision inadéquates de l'activité;
- » Procédures d'urgence ou de premiers soins inadéquates ou inexistantes.

En plus des obligations envers les personnes participantes, les entités ont des obligations envers leur personnel. Dans un contexte de travail, les membres du personnel sont protégé-e-s par des lois relatives au travail, notamment concernant la santé et la sécurité. L'organisme employeur doit s'assurer de respecter l'ensemble des obligations qui lui sont imposées à ce titre.

4.3.3.1 – Exemples spécifiques à la voile

Parmi les fautes susceptibles d'être commises en voile, citons en exemple :

- » Non-assistance à une embarcation en détresse
- » Conduite sans formation adéquate ou sans CCEP
- » Instructrice ou instructeur non certifié ou certification non conforme à la réglementation en vigueur
- » Non-respect des règles de route et balisage
- » Non-port des équipements de sécurité obligatoires
- » Navigation en état d'ébriété

Les pratiquantes et pratiquants autonomes et qui participent à des activités encadrées

Il incombe aux pratiquantes et pratiquants autonomes ainsi qu'à ceux participant à des activités encadrées de respecter des responsabilités dont :

- » Port de VFI
- » Prévoir l'équipement personnel si besoin
- » Honnêteté quant au niveau de compétence en voile
- » Respect des consignes et des règles de sécurité
- » Participation active aux préparatifs et aux vérifications
- » Adoption d'une attitude préventive sur les risques éventuels

Les gestionnaires d'entreprise ou d'organisme offrant des activités encadrées

Les gestionnaires d'entreprise ou d'organisme offrant des activités encadrées ont la responsabilité de garantir un cadre sécuritaire en s'assurant, par exemple, que :

- » Les instructrices et instructeurs sont certifiés
- » Les embarcations et équipements sont aux normes
- » Des vérifications régulières sont effectuées

Les encadrantes et encadrants salariés, bénévoles ou travailleurs autonomes

Les encadrantes et encadrants, qu'ils soient salariés, bénévoles ou travailleurs autonomes, sont tenus de respecter plusieurs responsabilités importantes, dont :

- » Être en règle
- » Respecter le code et l'éthique des entraîneuses et entraîneurs
- » Assurer la sécurité des stagiaires

4.3.4 – Conclusion

Il est important de noter que le processus judiciaire au civil est indépendant de celui au criminel. Une personne peut être poursuivie sur les deux fronts ou sur un seul. De plus, une condamnation dans l'un n'entraîne pas automatiquement une condamnation dans l'autre, notamment puisque le fardeau de preuve n'est pas le même.

N'hésitez pas à consulter un avocat ou une avocate au besoin afin de prendre des décisions avisées.

4.4 – LES ASSURANCES

Les assurances sont primordiales lorsque l'on fait du plein air, qu'il s'agisse d'une **pratique encadrée** ou **libre**. Elles permettent de limiter les conséquences d'une situation accidentelle.

En couverture individuelle, trois types d'assurances sont à considérer : l'assurance responsabilité civile, l'assurance accident, mutilation, décès, ainsi que l'assurance recherche et sauvetage.

Il est recommandé de consulter un courtier compétent en matière d'activité nautique pour déterminer les couvertures appropriées à votre situation.

4.4.1 – L'assurance responsabilité civile

Comme mentionné plus haut, en cas d'événement causant un **préjudice** à une personne, le tribunal pourrait engager la responsabilité de l'encadrant ou de l'encadrante ou même d'une autre personne pratiquante (voir [4.3. La responsabilité en cas d'accident et les aspects légaux de la pratique autonome et de l'encadrement de l'activité](#)). Le cas échéant, la personne responsable pourrait être condamnée à verser des dommages-intérêts à la victime. En fonction de la gravité du préjudice, le montant peut s'avérer très élevé.

Une assurance responsabilité civile pour les pratiquantes et pratiquants, couvre en cas de préjudice causé à autrui pendant une activité de plein air. Celle-ci est parfois incluse dans l'assurance habitation.

Pour les personnes encadrantes, une telle assurance est cruciale. Elle les protège en cas d'éventuels accidents ou dommages survenant pendant les activités qu'elles offrent.

L'assurance responsabilité civile permet à la personne condamnée de ne pas avoir à payer de sa poche les dommages-intérêts à la victime, la compagnie d'assurance s'en chargeant. Certaines assurances responsabilité civile prennent même en charge les frais de défense (avocat, avocate) en cas de procès.

La responsabilité civile commerciale est requise pour les organismes offrant des activités à des membres ou une clientèle externe. Il importe de vérifier que le volet maritime des activités est également couvert par la police.

En ce qui concernent les OBNL, une couverture pour les administrateurs et dirigeants est essentielle pour protéger ces derniers des décisions qu'ils sont appelés à prendre dans le cadre de leurs fonctions.

4.4.2 – L'assurance accident et l'assurance recherche et sauvetage

Malgré toutes les mesures sécuritaires prises, il se peut qu'un accident survienne et cause un préjudice physique à une personne pratiquante pouvant l'empêcher de travailler, causer une infirmité ou même sa mort.

Avec une assurance accident, la personne victime obtient une indemnité en cas de blessures. En cas de décès, ses **ayants droit** peuvent même se voir verser une indemnité compensatoire.

Certaines assurances accident sont également pertinentes dans le cas où il faudrait, pendant l'activité, faire appel à des secours dans un contexte particulièrement délicat. Plusieurs situations médicales exigent une intervention d'urgence, que ce soit par voie terrestre ou aérienne. Si la zone est difficilement accessible, les équipes de secours peuvent avoir à recourir à un hélicoptère par exemple. Bien que les services publics soient tenus de porter assistance aux personnes en **danger**, cela ne signifie pas nécessairement une intervention gratuite ni instantanée.

La personne assurée peut parfois voir les coûts engendrés par le sauvetage être couverts et pris en charge par sa compagnie d'assurance. Néanmoins, les assurances accident ne couvrant pas toutes ces frais, il convient de bien lire son contrat et au besoin de souscrire à une assurance complémentaire pour la recherche et le sauvetage. Cette dernière couvre exclusivement les coûts engendrés par les moyens tels que les hélicoptères, les quads et les équipes sur le terrain, qui pourraient être facturés en tout ou en partie à la personne secourue.

4.4.3 – De quelle protection d'assurance a-t-on besoin?

En fonction du type d'activité que l'on pratique, du lieu de pratique (au Québec ou partout dans le monde) et de son rôle (personne encadrante, gestionnaire, adepte...), plusieurs protections peuvent s'avérer utiles.

4.4.3.1 – Pour les adeptes en pratique libre ou qui participent à des activités encadrées

Lorsque l'on pratique une activité de plein air, il est pertinent d'avoir une assurance accident ainsi qu'une assurance responsabilité civile afin d'être pleinement protégée. En fonction des contraintes d'isolement du lieu de pratique de l'activité (voir au [chapitre 1](#)), une assurance recherche et sauvetage peut être utile.

La personne qui souscrit un contrat d'assurance (responsabilité civile, accident ou recherche et sauvetage) doit prendre connaissance de toutes les clauses qui y sont énumérées afin d'éviter de mauvaises surprises dans l'hypothèse d'une poursuite judiciaire. Plusieurs sports dit extrêmes, de compétition ou pratiqués de manière professionnelle (contre rémunération) sont notamment exclus de certaines polices d'assurance. Un autre point essentiel est de vérifier que l'assurance s'applique au lieu de pratique, notamment si l'on est à l'étranger. Il faut également faire attention à ce que le montant couvert soit suffisamment élevé en cas de grave accident.

Il est également possible d'assurer le voilier en cas de perte, de vol ou de dommages. Divers programmes d'assurance pour plaisancières et plaisanciers sont disponibles sur le marché, et vous avez la possibilité de consulter le site de Voile Canada pour vérifier la disponibilité de programmes adaptés à vos besoins.

Consulter un courtier ou une courtière en assurance est la meilleure manière de s'assurer que l'on choisit la police adéquate.



4.4.3.2 – Pour les gestionnaires de site ainsi que les gestionnaires d'entreprise ou d'organisme offrant des activités encadrées

Les gestionnaires d'entreprises et d'organismes offrant des activités encadrées ou de l'accès à de la pratique libre peuvent être considérés comme responsables de fautes s'ils ne respectent pas certaines obligations légales (voir la [section 4.3.1](#)). Un tribunal pourrait engager leur responsabilité civile et les obliger à indemniser la victime. Pour se prémunir de cette situation, il leur est recommandé de souscrire une assurance responsabilité civile qui couvre les services offerts. Par le fait même, elle permet généralement de couvrir les encadrants et les encadrantes en responsabilité civile. Ces derniers et ces dernières devraient prendre connaissance de toutes les clauses de la police d'assurance de leur employeur afin d'éviter de mauvaises surprises dans l'hypothèse d'une poursuite judiciaire.

Cette partie a pour objectif d'aider les clubs, école et camp de voile membres de Voile Québec à évaluer et prendre des décisions éclairées concernant leur portefeuille d'assurance. Chaque organisme étant unique, avec diverses activités, il est important de considérer plusieurs sphères de risque pour une couverture adéquate, comme :

- » **Assurance de bien** : Protège le contenu, l'équipement, et les accessoires fixes du bâtiment, avec possibilité de couverture pour perte de revenu due à un incendie grave.
- » **Assurance de responsabilité civile** : Cruciale pour la protection contre les poursuites liées aux dommages corporels ou matériels. La couverture doit être spécifique pour les activités maritimes.
- » **Assurance des bateaux de plaisance** : Pour une couverture complète des dommages au bateau et des garanties pour les blessures et les dommages à des tiers.
- » **Régates et courses** : Les clubs hôtes de compétitions doivent étendre leur responsabilité civile générale pour couvrir les risques liés à ces événements.
- » **Programme d'apprentissage de la voile** : Requiert une couverture spécifique pour garantir une protection suffisante, en vérifiant notamment les restrictions.
- » **Couverture de garantie pour les administrateurs et dirigeantes et dirigeants (OBNL)** : Protège ces derniers en cas de poursuites liées à des erreurs commises dans le cadre de leurs fonctions.
- » **Exploitations de marina** : Si le club offre des services de halage, mise à flot, et autres, une police d'exploitant de marina est essentielle.
- » **Automobile** : Une assurance standard pour les véhicules immatriculés détenus par le club.
- » Les clubs devraient également s'assurer que leurs membres détiennent une couverture en responsabilité civile pour leur voilier.

4.4.3.3 – Pour les personnes encadrante salariées, travailleuses autonomes ou bénévoles

L'organisme offrant le service d'encadrement assure généralement ses encadrants et ses encadrantes en responsabilité civile. Les personnes encadrantes (rémunérée ou non) devraient tout de même se munir d'une assurance en responsabilité civile professionnelle.

Cette **diligence** permet de ne pas avoir à payer personnellement les dommages-intérêts à la victime si un ou une juge reconnaît la personne encadrante comme responsable de l'accident ayant causé le préjudice, ce qui peut représenter une somme élevée.

En cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les employé·e·s sont protégés par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST). L'employeur peut également déclarer ses bénévoles afin qu'ils et elles soient protégés par la CNESST. Les travailleurs et travailleuses autonomes peuvent s'inscrire à la CNESST et demander une protection personnelle.

4.4.4 – Les assurances proposées par la fédération à ses membres

4.4.4.1 – Membres individuels

Que vous soyez un membre individuel, un membre d'un club affilié à la fédération, ou encore un membre stagiaire en formation au sein d'une école de voile homologuée, le paiement de votre cotisation vous donne automatiquement accès à une couverture d'assurance en cas de blessure, mutilation, décès pendant la pratique de vos activités de voile approuvées par la FVQ.

Cette protection s'applique tant lors de compétitions que de formations, ainsi que lors de sorties récréatives. Elle couvre les blessures, mutilations, ou décès survenant pendant ces activités. Cette couverture est automatiquement activée pour tous les membres, à condition que les clubs et écoles nous aient transmis les informations nécessaires. Il est important de noter que ce bénéfice est inclus dans l'adhésion et n'engendre aucun frais supplémentaire, que ce soit pour l'individu bénéficiaire ou pour l'organisme par lequel il est affilié à la fédération.

Cette couverture est une couverture d'accident corporel et ne comprend aucune couverture en responsabilité civile qui est du ressort de chaque individu.

4.4.4.2 – Membres institutionnels

Si vous êtes un club affilié à la FVQ, une école de voile homologuée ou un camp de voile homologué, vos membres, vos bénévoles et vos stagiaires sont couverts gratuitement par l'assurance accident en cas de décès, blessure ou mutilation. Il s'agit de la couverture précédemment mentionnée pour les membres individuels.

De plus, les organismes OBNL membres en règle de la FVQ, peuvent bénéficier d'une couverture pour les administrateurs et dirigeants sans frais supplémentaires. Celle-ci n'est cependant pas automatique et il faut en faire la demande. Nous contacter pour vérifier si vous êtes couverts ou pour connaître les modalités d'adhésion.

En contrepartie, les membres institutionnels, en tant qu'organismes affiliés à la FVQ proposant des activités de club, de camp ou d'école homologuée, ont l'obligation de disposer d'une assurance responsabilité civile commerciale adaptée à leurs activités. Il est impératif de nous soumettre votre certificat d'assurance attestant de cette couverture.

Tableau récapitulatif des assurances incluses dans l'adhésion FVQ et celles obligatoires ou recommandées

Type d'assurances	Incluses dans l'adhésion FVQ	Obligatoires ou recommandées
Assurance en responsabilité civile individuelle	Non	Recommandée
Assurance en responsabilité civile commercial	Non	Obligatoire pour les organismes membre
<u>Assurance en responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants</u>	Oui	Recommandée
Assurance de biens	Non	A déterminer par l'assuré
<u>Accident – Blessure, mutilation ou décès</u>	Oui	Recommandée

Tableau 13. Tableau récapitulatif des assurances incluses dans l'adhésion FVQ



ANNEXE A

Acronymes et glossaire

Crédit photo : Patrice Nault Villeneuve

A.1 – LISTE DES ACRONYMES

Acronyme	Signification
ACQ	Association des camps du Québec
AÉQ	Aventure Écotourisme Québec
AQLPH	Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées
AQVA	Association québécoise de voile adaptée
ASC	Association des Scouts du Canada
ASN	Appel Sélectif Numérique
ASSQ	Association des stations de ski du Québec
ATR	Associations touristiques régionales
CCEP	Carte de conducteur/conductrice d'embarcations de plaisance
CKQ	Canot Kayak Québec
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
CO	Monoxyde de carbone
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CQL	Conseil québécois du loisir
CRO(M)	Certificat Restreint d'Opérateur (Maritime)
DAFA	Diplôme d'aptitude aux fonctions d'animateur
DESS	Diplôme d'études supérieures spécialisées
EVQ	Eau Vive Québec
FÉÉPEQ	Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec
FPQ	Fédération des pourvoiries du Québec
FQK	Fédération québécoise de kite
FQME	Fédération québécoise de la montagne et de l'escalade

Acronyme	Signification
FVQ	Fédération de voile du Québec
GPS	Système de Positionnement Global
IVQ	Initiation à la voile sur quillard
LERPA-UQAC	Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air de l'Université du Québec à Chicoutimi
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
MELCCFP	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
MÉQ	Ministère de l'Éducation du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et des Forêts
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTO	Ministère du Tourisme
N/A	Non applicable
OBNL	Organisme à but non lucratif
OBV	Organisme de bassins versants
ONL	Organisme national de loisir
Parq	Association des parcs régionaux du Québec
PMU	Plan de mesure d'urgence
PNCE	Programme national de certification des entraîneurs
PNEAPA	Programme national pour l'encadrement des activités de plein air
QS	Québec Subaquatique
RCR	Réanimation cardio-respiratoire
RÉSEAU	Réseau pour un développement psychosocial par le sport et le plein air

Acronyme	Signification
RLSQ	Regroupement Loisir et Sport du Québec
RMN	Réseau de milieux naturels protégés
RPAQ	Réseau plein air Québec
RQ	Rando Québec
RURLS	Réseau des unités régionales de loisir et de sport du Québec
SEP	Système d'évaluation des patients et patientes
Sépaq	Société des établissements de plein air du Québec
SFQ	Ski de fond Québec
SMU	Services médicaux d'urgence
SQ	Spéléo Québec
SQ	Sûreté du Québec
TC	Transports Canada
UQAC	Université du Québec à Chicoutimi
UQAM	Université du Québec à Montréal
UQTR	Université du Québec à Trois-Rivières
URLS	Unités régionales de loisir et de sport
VC	Voile Canada
VFI	Vêtement de flottaison individuel
VHF	Very High Frequency / Très Haute Fréquence
VoileCAN	Programme de certification en voile dériveur de Voile Canada
VQA	Vélo Québec
VQ	Voile Québec
ZEC	Zone d'exploitation contrôlée

A.2 – GLOSSAIRE

Lettre A

Accident	Voir « événement ».
Activité de plein air	Activité physique autopropulsée ou pratiquée à l'aide d'une assistance mécanique ou animale. Elle est pratiquée dans un rapport direct avec des éléments de la nature dans un état d'esprit de détente ou d'aventure et sa visée est généralement récréative. Les activités compétitives, sportives, de prélèvement ou de loisir pratiquées en plein air sont exclues de cette définition.
Adepte de voile	Individu qui pratique la voile. Cette pratique peut être libre ou encadrée.
Ayant droit	Personne physique ou morale bénéficiant d'un droit.

Lettre B

Biais de confirmation	Biais cognitif qui « décrit notre tendance sous-jacente à remarquer, à nous concentrer et à accorder plus de crédit aux preuves qui correspondent à nos croyances existantes » ¹ .
------------------------------	---

Lettre C

Complexité de l'activité (niveau)	Concept qui décrit généralement le niveau de complexité d'une sortie en plein air en fonction de sa durée, des dangers et risques à gérer ou encore de la difficulté de l'itinéraire prévu.
Sortie simple	Décrit généralement une activité de courte durée, comportant peu ou pas de dangers majeurs et accessible à la majorité des adeptes de la discipline donnée.
Sortie complexe	Décrit généralement une activité soit de longue durée (plusieurs jours ou semaines), qui peut comporter des dangers importants ou qui nécessite une expertise avancée dans la discipline donnée.
Conséquence	Effet, positif ou négatif, d'un événement (Voir « événement ») donné sur l'adepte, l'activité ou la sortie. Les conséquences anticipées d'un événement donné peuvent se manifester de manière certaine ou incertaine. Dans certains cas, on peut raisonnablement les prévoir alors que dans d'autres, elles peuvent être tellement variables qu'elles sont difficilement prévisibles avec certitude.

¹ The Decision Lab. (s.d.). Pourquoi privilégions-nous nos croyances actuelles? The Decision Lab. <https://thedecisionlab.com/languages/fr-ca/biases/confirmation-bias>

Lettre C (suite)

Contrainte d'isolement

Désigne les impacts négatifs potentiels dus à l'éloignement des ressources externes en cas de problème et/ou d'urgence.

Lettre D

Danger

Toute source susceptible d'entraîner des dommages (blessures physiques ou atteinte à la santé) ou des conséquences négatives (ex. : hospitalisation, incapacité) pour une personne.

Débiteur

Personne tenue d'exécuter un paiement, une prestation à l'égard d'une autre, le créancier.

Diligence

Obligation d'une personne de prendre les mesures qu'il est raisonnable d'adopter dans l'exécution de ses missions, compte tenu de la probabilité et de la gravité des risques normalement prévisibles.

Lettre E

Éloignement (degré de)

Mesure de l'isolement d'un site ou d'une sortie en autonomie basée sur le temps nécessaire pour y accéder ainsi que sur la disponibilité de ressources externes compétentes en cas d'urgence (ex. : ambulance, hôpital, poste de secours, patrouille, etc.).

Encadrante/Encadrant (personne encadrante)

Personne rémunérée ou bénévole qui maîtrise les compétences lui permettant d'assumer la responsabilité légale et morale associée à la prise en charge d'individus ou d'un groupe dans le cadre d'une activité de plein air, et ce, qu'importe l'activité de plein air pratiquée, le domaine et le contexte professionnels dans lesquels cette personne évolue ainsi que la visée de l'intervention dans le cadre de laquelle elle exerce sa fonction de travail.

Encadrement d'activités de plein air

Supervision, direction et gestion d'activités de plein air, que ce soit à titre professionnel ou bénévole.

Évacuation

Processus mettant fin à l'activité d'un adepte et visant le transfert, plus ou moins rapide, hors du site de pratique et vers des ressources externes (ex. : ambulance, hôpital, voiture, maison, etc.).

Événement (type)

Désigne toute situation ou occurrence imprévue qui pourrait causer des dommages ou perturber l'activité.

Accident

Événement imprévu et indésirable qui entraîne des conséquences physiques ou mentales pour les personnes concernées.

Lettre E (suite)

Incident	Événement imprévu et indésirable qui entraîne des conséquences sur l'activité telles que des retards, pertes ou dommages matériels, mais qui n'implique pas de dommage physique.
Presqu'accident	Événement imprévu et indésirable qui aurait pu entraîner des dommages ou des blessures qui n'ont finalement pas eu lieu grâce à la chance ou à une intervention humaine.

Lettre F

Fait juridique	Tout événement ou toute situation de fait, volontaire ou non, qui a pour conséquence de produire des effets juridiques qui n'ont pas été voulus par les intéressés, mais qui découlent automatiquement de ce que prévoit la loi, indépendamment de leur volonté.
Fédération de plein air	Organisme national de loisir (ONL) qui a pour mission de favoriser, développer, pérenniser et promouvoir la pratique sécuritaire et agréable des activités de plein air qu'elle représente. Grâce à l'expertise technique qu'elle détient, elle fournit des lignes directrices et des outils aux adeptes de pratique libre et autonome, au personnel encadrant, aux clubs, aux écoles de formation, aux gestionnaires de sites ainsi qu'à ses autres membres.
Force majeure	Événement irrésistible et imprévisible.

Lettre G

Gestionnaire de sentiers et de sites de pratique d'activités de plein air	Organisation chargée de planifier, développer, entretenir et superviser des infrastructures destinées à la pratique d'activités de plein air.
---	---

Lettre H (suite)

Halo d'expert	Biais cognitif qui fait référence à l'attribution d'une infaillibilité à une personne perçue comme experte, à juste titre ou non, et qui peut mener à un désengagement de la prise de décision ou à une prise de décision sous-optimale.
---------------	--

Lettre I

Incident	Voir « événement ».
----------	---------------------

Lettre I (suite)

Isolement	Voir « éloignement (degré de) » ou « contraintes d'isolement ».
Itinéraire	Trajet prévu ou anticipé durant la pratique d'une activité de plein air.

Lettre M

Mesure(s) d'urgence	Composante de la gestion des risques englobant l'ensemble des outils et des actions à mettre en œuvre lorsqu'un événement survient. Les mesures d'urgence peuvent, entre autres, s'appuyer sur un Plan de mesures d'urgence et un Plan de sortie.
----------------------------	---

Lettre P

Pensée de groupe restrictive	Phénomène psychologique dans lequel les membres d'un groupe tendent à privilégier la conformité et à éviter les opinions divergentes, entraînant une pression sociale qui restreint la libre expression des idées et inhibe la prise de décision indépendante.
Personne de confiance	Principale ressource externe d'un groupe lors d'une sortie. Disponible pour le groupe tout au long de la sortie, elle peut notamment avoir pour rôle d'aider à anticiper les risques (par exemple en fournissant des données météorologiques), de fournir un soutien logistique à l'équipe (par exemple en coordonnant un ravitaillement) ou d'alerter les secours en cas d'urgence.
Plan d'évacuation	Plan de match ou procédure à suivre dans le cas d'une évacuation durant une sortie donnée sur un site précis.
Plan de mesures d'urgence	Document rassemblant l'ensemble des procédures, protocoles et autres actions à prendre en cas d'urgence sur un site de pratique donné ou durant une sortie donnée.
Plan de sortie	Document rassemblant les informations relatives à une sortie donnée. Selon la complexité de celle-ci, il sera plus ou moins volumineux. Selon le contexte, il peut servir d'aide à la planification, de composante des mesures d'urgence, de document servant à garder des traces de la planification ou des trois à la fois.
Pratiquante/ Pratiquant de voile	Voir « adepte de voile ».
Pratique encadrée	Pratique supervisée par du personnel encadrant qui s'assure que l'activité corresponde aux besoins et capacités des personnes participantes et qui veille au bien-être du groupe.

Lettre P (suite)

Pratique libre	Pratique non supervisée par un ou une encadrant-e, dans laquelle les personnes participantes est autonome et apte à prendre en charge l'ensemble de leur sortie : sa planification, son déroulement et la gestion des urgences si un problème devait survenir.
Préjudice	Perte d'un bien, d'un avantage par le fait d'autrui.
Première intervenante/ Premier intervenant	Personne ayant reçu une formation avancée en secourisme qui lui permet d'agir dans une situation d'urgence en attendant l'arrivée des services médicaux.

Lettre R

Région isolée	Région où l'accès aux soins peut prendre plus d'une heure.
Risque	Probabilité qu'un événement donné se réalise, causant ainsi des dommages ou des conséquences négatives pour une personne, un groupe ou une organisation. En plein air, le risque réfère à la vraisemblance que l'exposition à un danger entraîne des dommages.

Lettre S

Sauvetage	Ensemble d'actions et de techniques mises en place pour secourir une personne en détresse.
Sentier ou site de pratique d'activités de plein air	Zone aménagée spécifiquement pour permettre la pratique d'une ou de plusieurs activités de plein air.

B



ANNEXE B

Risques inhérents à la pratique de la voile

Crédit photo : Thom Milkovic - Unsplash

B.1 – SYNTHÈSE DES RISQUES INHÉRENTS À LA PRATIQUE DE LA VOILE

B.1.1 – Facteurs de risques liés à l'état physique des membres du groupe

Risques	Conséquences possibles	Atténuation du risque
État physique (fatigue, sommeil perturbé, blessure préalable, inconfort physique...)	Perte d'équilibre, mauvaise manœuvre causant commotion cérébrale, chavirage, piégeage ou noyade, lésions des tissus mous (abrasions, lacération et autres types de plaies fermées ou ouvertes), blessures musculosquelettiques (entorses, fractures, etc.), blessures traumatiques, perturbation du jugement et de la concentration, prise de mauvaises décisions, dégradation de la condition physique, évacuation due à l'incapacité de terminer l'activité.	• Connaître son état physique • S'informer sur l'état physique des autres membres du groupe • Assurer une bonne communication entre les membres du groupe • Ajuster l'itinéraire selon les limitations physiques • Adapter le rythme de progression • S'hydrater suffisamment
Conditions médicales (diabète, asthme, allergies sévères, etc.)	Hypoglycémie, obstruction des voies respiratoires, anaphylaxie, jugement et concentration altérés, lésions des tissus mous (abrasions, lacération et autres types de plaies fermées ou ouvertes), blessures musculosquelettiques (entorses, fractures, etc.), perte d'équilibre, chute au sol, blessures traumatiques, prise de mauvaises décisions, crise médicale, évacuation due à l'incapacité de terminer l'activité	• Connaître ses conditions médicales • S'informer sur les conditions médicales des autres membres du groupe • Assurer une bonne communication entre les membres du groupe • Ajuster l'itinéraire selon les conditions médicales des membres du groupe • Adapter le rythme de progression

B.1.2 – Facteurs de risques liés à l'état affectif et aux biais émotionnels des membres du groupe

Risques	Conséquences possibles	Atténuation du risque
État affectif, émotionnel ou psychologique (stress, stress de performance, trouble du comportement, anxiété)	Augmentation du stress, prise de mauvaises décisions, crise d'angoisse, crise de panique, friction entre les membres du groupe, arrêt de l'activité, évacuation due à l'incapacité de terminer l'activité, mauvaise manœuvre causant commotion cérébrale, chavirage, piégeage ou noyade	• Connaître son état affectif • S'informer sur l'état affectif des autres membres du groupe, le cas échéant • Connaître les actions à poser lorsqu'une crise survient et rester à l'affût des signes précurseurs • Assurer une bonne communication entre les membres du groupe • Ajuster l'itinéraire selon l'état affectif • Adapter le rythme de progression

B.1.2 – Facteurs de risques liés à l'état affectif et aux biais émotionnels des membres du groupe (suite)

Risques	Conséquences possibles	Atténuation du risque
Consommation d'alcool et/ou de drogues	Augmentation du stress, prise de mauvaises décisions, mauvaise manœuvre causant commotion cérébrale, chavirage, piégeage ou noyade, crise d'angoisse, crise de panique, friction entre les membres du groupe, lésions des tissus mous (abrasions, lacération et autres types de plaies fermées ou ouvertes), blessures musculosquelettiques (entorses, fractures, etc.), perte d'équilibre, chute au sol, blessures traumatiques, crise médicale, arrêt de l'activité, évacuation due à l'incapacité de terminer l'activité	• S'abstenir de consommer de l'alcool ou des drogues lors de l'activité
Altercation entre deux individus du groupe (agression physique ou psychologique, tension)	Augmentation du stress, prise de mauvaises décisions, mauvaise manœuvre causant commotion cérébrale, chavirage, piégeage ou noyade, crise d'angoisse, crise de panique, friction entre les membres du groupe, lésions des tissus mous (abrasions, lacération et autres types de plaies fermées ou ouvertes), blessures musculosquelettiques (entorses, fractures, etc.), blessures traumatiques	• Connaître la personnalité et le caractère des autres membres du groupe • Assurer une bonne communication entre les membres du groupe • Ajuster l'itinéraire et le rythme de progression au groupe • Respecter l'éthique en plein air

B.1.3 – Facteurs de risques liés au manque de compétences techniques et de connaissances des membres du groupe

Risques	Conséquences possibles	Atténuation du risque
Manque de connaissance des processus et outils de gestion des urgences	Incapacité à gérer une situation urgente, incapacité à utiliser les outils de gestion des risques	• Prendre connaissance des outils et processus en amont de l'activité • Se former sur les façons de réagir en cas d'urgence
Manque de connaissance des risques encourus	Mise en danger, survenance d'une situation urgente, manque de matériel pour faire l'activité en toute sécurité	• Se renseigner en amont sur l'itinéraire et les dangers possibles • S'assurer d'apporter le matériel adéquat pour la sortie
Manque de connaissances techniques	Incapacité à gérer une situation lors de l'activité, niveau de connaissance insuffisant pour mener l'activité à son terme, évacuation due à l'incapacité de terminer l'activité, mauvaise manœuvre causant commotion cérébrale, chavirage, piégeage ou noyade	• Se former pour être autonome dans l'activité. • Recourir à des services de guidage

B.1.4 – Facteurs de risques liés au nautisme

Risques	Conséquences possibles	Atténuation du risque
Ne pas porter de VFI	Incapacité à gérer une situation urgente, incapacité à porter secours à une personne en danger, noyade	• Porter le VFI
Équipement endommagé, mal entretenu ou inadéquat	Risque de bris ou de mal fonctionnement menant à une mauvaise manœuvre mettant en danger l'équipage	• Bien vérifier et entretenir son embarcation et équipement
Manque d'équipement de communication et de sécurité	Risque de bris ou de mal fonctionnement menant à une mauvaise manœuvre mettant en danger l'équipage	• Obtenir les équipements de sécurité obligatoires et recommandés pour son embarcation
Manque de connaissance des règles de navigation	Risque accrue de collision, d'abordage, d'échouage, de chavirage, de noyade	• Se renseigner en amont sur les règles de navigation • S'assurer de connaître le plan d'eau

B.2 – OUTIL D'AIDE À L'ANALYSE DES RISQUES ASSOCIÉS À L'ENCADREMENT DE L'ACTIVITÉ

B.2.1 – Le plan personnel de gestion des risques de l'instructrice et instructeur

Une instructrice ou instructeur prudent et informé se protège en mettant sur pied son propre plan de gestion des risques. Ce plan aide la personne responsable sur deux fronts: premièrement, le plan contribuera à la sécurité du programme et à la prévention des blessures et, deuxièmement, lorsqu'une blessure ne peut être prévenue, il aidera la personne encadrante à se protéger contre des poursuites en dommages.

Les instructrices et instructeurs peuvent et devraient mettre en pratique leur propre plan de gestion des risques en suivant les dix conseils suivants:

1. Adhérez aux normes écrites et coutumières applicables ainsi qu'aux politiques internes et aux règlements du site, du sport et de votre programme.
2. Évaluez attentivement la condition physique et le niveau d'habileté de vos stagiaires et enseignez de nouvelles habiletés à un rythme progressif qui convient à leur âge et à leur niveau de développement. Ne laissez jamais de jeunes participantes et participants sans supervision.
3. Gardez des fournitures de premiers soins adéquates à portée de main et maintenez votre formation en premiers soins à jour.
4. Élaborez un plan d'action d'urgence pour les installations ou le site où vous tenez régulièrement vos séances d'entraînement ou compétitions. Ayez toujours en votre possession les numéros d'urgence et les fiches médicales des stagiaires.
5. Faites l'inspection des installations et de l'équipement avant chaque séance d'entraînement et compétition et, le cas échéant, prenez les démarches nécessaires pour corriger les problèmes immédiatement ou ajustez vos activités en conséquence afin d'éviter le risque.
6. Collaborez avec votre employeur ou votre APV afin d'utiliser des formulaires d'acceptation des risques proprement libellés dans le cadre de vos programmes.
7. Payez votre cotisation à Voile Canada afin de vous assurer d'être couvert par la police d'assurance responsabilité civile. Obtenez confirmation que vous êtes bien assuré.
8. N'ayez pas peur d'arrêter ou d'abandonner une activité qui présente des risques déraisonnables, ce qui inclut mettre fin à une séance de voile s'il y a quelconque danger à continuer.
9. Ayez confiance en votre bon sens et en votre intuition.
10. Poursuivez activement votre propre entraînement, développement professionnel et formation d'instructrice ou instructeur.



C

ANNEXE C

Documentation utile et gabarits

C.1 – PLAN DE SORTIE ET PLAN DE MESURES D'URGENCE

Pour favoriser la sécurité et la qualité de chaque sortie, une bonne préparation est essentielle. Lorsqu'on peut s'appuyer sur des outils de gestion de risques de qualité, actuels et reconnus par le milieu, on bonifie encore plus notre capacité d'intervenir adéquatement en cas de pépin.

C'est pourquoi la FVQ recommande l'utilisation des gabarits de plan de sortie et de plan de mesures d'urgence listés ici. Ce sont des formulaires interactifs conçus pour être utilisés pour toutes les activités de plein air, pour tous les contextes de pratique et par les intervenant·e·s de tous les secteurs d'activité. Bien qu'ils soient des outils clé en main, leur utilisation doit être adaptée à chaque situation, en tenant compte de nombreux facteurs comme l'expérience des personnes participantes, le niveau de complexité et d'isolement de la sortie, les ressources disponibles, etc.

Ces gabarits sont accompagnés de documentation et d'explications vulgarisées. Pour en savoir plus, consulter le [site Web du Réseau plein air Québec](#).

C.1.1 – Gabarits de plan de sortie (PdS)

- » [Plan de sortie - Pour adeptes de plein air I Pratique libre et autonome : Sortie simple](#)
- » [Plan de sortie - Pour adeptes de plein air I Pratique libre et autonome : Sortie avec nuitée\(s\) ou sortie complexe](#)
- » [Plan de sortie - Sortie encadrée journalière ou sortie simple](#)
- » [Plan de sortie - Sortie encadrée complexe ou sortie avec nuitée\(s\)](#)

C.1.2 – Gabarits de plan de mesure d'urgence (PMU)

- » [Plan de mesures d'urgence - Pour adeptes de plein air I Pratique libre et autonome : sortie journalière ou sortie simple](#)
- » [Plan de mesures d'urgence - Pour adeptes de plein air I Pratique libre et autonome : sortie avec nuitée\(s\) ou sortie complexe](#)
- » [Plan de mesures d'urgence - Pour sortie encadrée](#)

Les gabarits présentés ici ont été développés dans le cadre d'un projet réalisé par le Réseau plein air Québec (RPAQ) en partenariat avec les onze fédérations québécoises de plein air, dont la FVQ, ainsi qu'Aventure Écotourisme Québec (AEQ), la Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec (FÉÉPEQ) et l'Association des camps du Québec (ACQ). Ils sont le fruit d'un important travail de concertation et d'harmonisation.

C.2 – FORMULAIRE D'ÉVALUATION MÉDICALE

Formulaire d'évaluation médicale

A. Renseignements personnels

Prénom :	Nom :
Date de naissance :	
Genre : Féminin ☐ Masculin ☐ Autre ☐	
Numéro d'assurance maladie :	
Adresse :	
Ville :	Code postal :
Courriel :	
Cellulaire :	Autre numéro de téléphone (résidentiel, travail...) :

B. Contacts en cas d'urgence

Contact 1 :

Prénom :
Nom :
Lien :
Cellulaire :
Autre numéro de téléphone (résidentiel, travail...) :

Contact 2 :

Prénom :
Nom :
Lien :
Cellulaire :
Autre numéro de téléphone (résidentiel, travail...) :

C. État de santé

Ce questionnaire vise à s'assurer que l'activité proposée est appropriée compte tenu de votre état de santé. Nous vous prions donc de répondre consciencieusement à ces quelques questions. Si vous répondez « **oui** » à l'une d'entre elles, nous vous invitons à consulter un-e professionnel-le de la santé afin d'obtenir des recommandations en lien avec les activités proposées.

Oui	Non	Renseignements généraux
		Portez-vous un dispositif d'alerte médicale? Spécifiez :
		Êtes-vous hémophile ou prenez-vous des médicaments qui fluidifient votre sang? Spécifiez :
		Avez-vous des allergies (pollen, froid, animaux, noix, lait, etc.)? Spécifiez :
		Prenez-vous des médicaments? Spécifiez : Posologie : Effets si vous ne les prenez pas : Effets secondaires si vous les prenez :
		Faites-vous du diabète?
		Faites-vous face à des difficultés psychologiques (ex. : dépression)? Spécifiez :
		Êtes-vous enceinte?
		Avez-vous des problèmes dermatologiques qui apparaissent ou s'aggravent avec le soleil, la chaleur, le froid, etc.? Spécifiez :

Oui	Non	Vue et ouïe
		Portez-vous des lunettes ou des lentilles cornéennes?

		Avez-vous des problèmes visuels tels que de la difficulté à évaluer les distances et les hauteurs, une très grande sensibilité à la lumière intense ou tout autre problème ne pouvant pas être corrigé avec des lunettes ou des lentilles?
		Avez-vous des problèmes auditifs assez importants pour avoir de la difficulté à communiquer avec des personnes lorsqu'elles sont près ou loin de vous? Spécifiez :

Oui	Non	Problèmes cardiovasculaires
		Avez-vous déjà reçu un diagnostic pour des problèmes cardiaques? Spécifiez :
		Avez-vous des douleurs à la poitrine ou au cœur durant l'effort ou au repos? Spécifiez :
		Ressentez-vous des étourdissements ou des faiblesses au repos, durant l'effort, au froid ou à la chaleur? Spécifiez :
		Est-ce qu'un-e professionnel-e de la santé vous a déjà dit que votre tension artérielle était trop élevée?
		Est-ce qu'un-e professionnel-e de la santé vous a déjà dit de ne pas faire d'activité physique à moins que ce ne soit recommandé par un-e médecin?

Oui	Non	Problèmes respiratoires
		Avez-vous, ou avez-vous déjà eu des problèmes respiratoires (asthme, difficulté respiratoire durant l'effort, au contact du froid, de l'humidité, de la chaleur, beaucoup de sécrétions provenant des poumons durant l'effort, etc.)? Spécifiez :

Oui	Non	Troubles neurologiques et mentaux
		Avez-vous des phobies ou des troubles anxieux qui pourraient vous limiter lors de l'activité (peur des hauteurs, de l'eau, des insectes, de la noirceur, dans des endroits restreints, etc.)? Spécifiez :
		Avez-vous déjà subi une commotion cérébrale?
		Avez-vous déjà fait une crise d'épilepsie?

		Vous arrive-t-il de perdre connaissance?
		Avez-vous des maux de tête ou migraines chroniques?
		Avez-vous des pertes d'équilibre fréquentes?

Oui	Non	Problèmes articulaires, osseux et musculaires
		Vivez-vous avec des troubles articulaires ou osseux (genoux, dos, épaules, chevilles) qui pourraient être aggravés par des activités physiques intenses et des conditions climatiques difficiles (froid, humidité)?
		Vivez-vous avec des invalidités permanentes qui pourraient vous limiter pendant l'activité? Spécifiez :
		Avez-vous subi des fractures au cours des deux dernières années? Spécifiez :

Oui	Non	Autres conditions médicales
		Avez-vous une autre condition médicale qui pourrait vous limiter au cours de l'activité? Spécifiez :

Renseignements sur l'activité (encerclez la réponse)			
Comment évaluez-vous votre niveau de forme physique en fonction des capacités requises pour l'activité?			
Faible	Moyen	Élevé	
Comment évaluez-vous votre niveau de compétence pour pratiquer l'activité :			
Jamais pratiqué	Débutant-e	Intermédiaire	Expert-e

D. Autorisation à intervenir en cas d'urgence

J'autorise _____ à me prodiguer tous les premiers soins nécessaires et dans l'éventualité d'un accident, à prendre la décision de me transporter (par ambulance,

hélicoptère ou autrement) dans un centre hospitalier ou un autre type d'établissement de santé et de services sociaux.

De plus, s'il est impossible de joindre l'un de mes contacts d'urgence, j'autorise le ou la médecin choisi-e par les autorités à prodiguer tous les soins médicaux requis par mon état.

Nom du participant ou de la participante : _____

Signature : _____

Date : _____

C.3 – FORMULAIRE DE RAPPORT D'ACCIDENT

Exemple de formulaire de rapport d'accident

Date du rapport : ____/____/____
jj mm aaaa

RENSEIGNEMENTS SUR LA PERSONNE BLESSÉE

NOM :	PRÉNOM :
ADRESSE :	VILLE :
CODE POSTAL :	TÉLÉPHONE :
COURRIEL :	ÂGE :
SEXE :	DATE DE NAISSANCE :
PROBLÈMES MÉDICAUX OU ALLERGIES CONNUES :	

RENSEIGNEMENTS SUR L'INCIDENT

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT :	HEURE DE LA PREMIÈRE INTERVENTION :	HEURE DE L'ARRIVÉE DES SERVICES D'URGENCE :
DESCRIPTION DE L'INCIDENT PAR LA PERSONNE RESPONSABLE: (ce qui s'est produit, lieu de l'incident, signes et symptômes du (de la) patient(e))		
DESCRIPTION DE L'INCIDENT PAR LA PERSONNE BLESSÉE: (voir ci-dessus)		
CIRCONSTANCES DE L'ÉVÈNEMENT: (au cours de quel événement l'incident s'est-il produit, lieu de l'incident, qualité de la surface, éclairage, conditions météorologiques, etc.)		
MESURES PRISES/INTERVENTION:		
Après le traitement, le(la) patient(e):		
☐ Est retourné(e) à la maison l'activité	☐ Est allé(e) à l'hôpital/à une clinique	☐ A repris

VOIR VERSO

Exemple de formulaire de rapport d'accident (page 2)

RENSEIGNEMENTS SUR LA PERSONNE RESPONSABLE

NOM :	PRÉNOM :
ADRESSE :	VILLE :
CODE POSTAL :	TÉLÉPHONE :
COURRIEL	ÂGE :
RÔLE (instructeur, adjoint(e), parent, officiel(le), spectateur(trice), thérapeute):	

RENSEIGNEMENTS SUR LE(LA) TÉMOIN

(Personne ayant observé l'incident et l'intervention autre que la personne responsable)

NOM :	PRÉNOM :
ADRESSE :	VILLE :
CODE POSTAL :	TÉLÉPHONE :
COURRIEL	ÂGE :

AUTRES COMMENTAIRES OU REMARQUES

—

FORMULAIRE REMPLI PAR :

NOM EN CARACTÈRES D'IMPRIMERIE

SIGNATURE

C.4 – FORMULAIRE D'ACCEPTATION DES RISQUES

Formulaire d'acceptation des risques

IDENTIFICATION DU OU DE LA STAGIAIRE

Prénom : _____

Nom : _____

Date de naissance : _____ (AAAA/MM/JJ)

Genre : _____

Adresse : _____

Ville : _____

Province : _____

Code postal : _____

Courriel : _____

Téléphone maison : _____

Cellulaire : _____

Allergie ou condition de santé limitante : _____

CONTACT D'URGENCE

Personne à contacter en cas d'urgence : _____

Téléphone : _____

Lien avec la ou le participant : _____

RECONNAISSANCE DES RISQUES

Je reconnais tous les risques et les responsabilités liés à ma participation à cette activité.

C'est ma décision de prendre part à l'activité. J'accepte l'entière responsabilité pour mes actions durant toutes les activités reliées à l'événement. Cela inclut aussi les parties terrestres avant, pendant et après l'activité.

Je comprends que cette reconnaissance des risques ne retire pas la responsabilité du corps encadrant pour garantir un environnement sécuritaire et conforme aux normes applicables.

J'ai lu attentivement cet accord et je comprends parfaitement son contenu. Je suis conscient-e qu'il s'agit d'une acceptation des risques, et je le signe de mon libre arbitre.

Signature de la participante ou le participant : _____

Date : _____

Signature du parent ou tuteur (si la participante ou le participant a moins de 18 ans) : _____

A high-angle photograph of three people on a white boat deck. They are all wearing life jackets. The person at the top is wearing a yellow and blue life jacket. The person in the middle is wearing a dark blue life jacket with a red collar. The person at the bottom is wearing a dark blue life jacket with 'FLUID' written on the back. They are all looking down at something on the deck. A large blue letter 'D' is in the top right corner. A starfish is on a black object on the left. A green rope is on the left. A tattoo is on the arm of the person at the bottom.

D

CHAPITRE D

Trousses de premiers soins

D.1 – CONTENU DE LA TROUSSE DE PREMIERS SOINS DES ADEPTES DE VOILE

Se référer à Transport Canada : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/annexe-3-trousses-premiers-soins>

D.2 – CONTENU DE LA TROUSSE DE PREMIERS SOINS DU CORPS ENCADRANT

Une trousse de premiers soins complète est indispensable. Cette trousse doit être préparée soigneusement afin de pouvoir aider au traitement des blessures les plus courantes. De plus, elle doit être accessible à tous ceux qui sont responsables de l'équipe. Voici une liste de ce que devrait contenir une trousse de premiers soins.

Fiche médicale

Pour des renseignements importants en cas d'urgence

Désinfectants

- » Savon antiseptique doux - Pour toute lésion cutanée
- » Crème antiseptique- Pour les lacérations nécessitant un nettoyage avant
- » Solution antiseptique - Pour l'application du pansement
- » Peroxyde

Pansements

- » Oculaires - Pour couvrir et fermer l'oeil
- » Aseptiques (gaze stérile, rouleaux de 50, 75, 100 mm) - Pour éponger et compresser
- » Pansements adhésifs (de type « Band-aid » ou papillon) - Pour la protection des lésions mineures
- » Bandages élastiques (100 et 150 mm) - Pour de la compression
- » Bandages triangulaires et épingles de sûreté - Pour usages multiples, mais utilisés principalement comme support pour le bras en cas de fracture

Pansements

- » Oculaires - Pour couvrir et fermer l'oeil
- » Aseptiques (gaze stérile, rouleaux de 50, 75, 100 mm) - Pour éponger et compresser
- » Pansements adhésifs (de type « Band-aid » ou papillon) - Pour la protection des lésions mineures
- » Bandages élastiques (100 et 150 mm) - Pour de la compression
- » Bandages triangulaires et épingles de sûreté - Pour usages multiples, mais utilisés principalement comme support pour le bras en cas de fracture

Médicaments et onguents

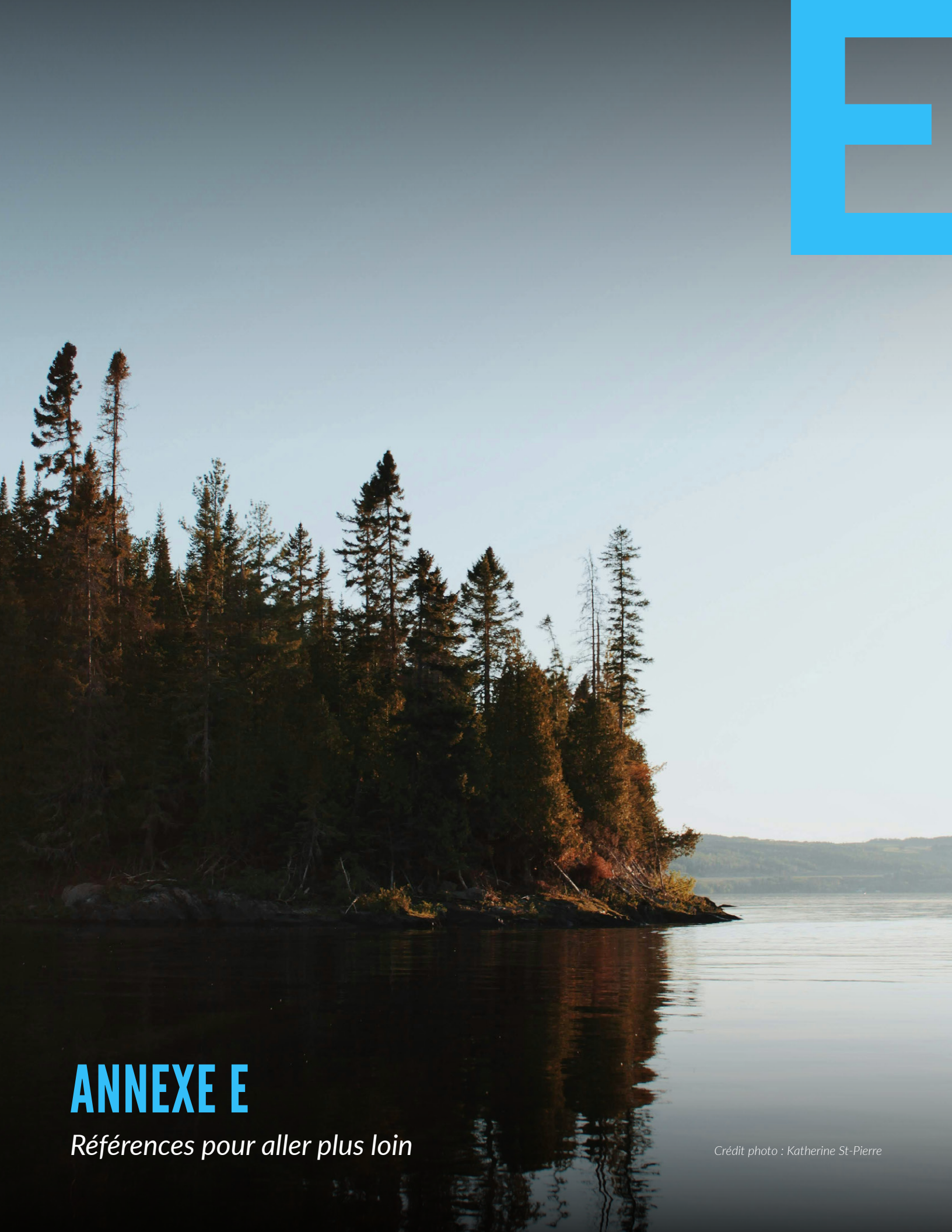
- » Onguent d'oxyde de zinc - Pour éraflures ou ampoules
- » Xylocaïne en aérosol - Pour brûlures douloureuses

Médicaments et onguents

- » Solution pour le nettoyage des corps étrangers - Pour déloger les corps étrangers des plaies
- » Ciseaux - Pour usages multiples
- » Abaisse-langue - Pour usages multiples

- » Thermomètre corporel - Pour vérifier la température corporelle en cas de traumatisme
- » Sacs de glace chimique (si vraie glace non disponible)
- » Sacs en plastique - Pour les glaçons
- » Liste de numéros de téléphone (cellulaire, stylo, pièces de monnaie, papier, coordonnées des personnes à contacter en cas d'urgence) - Pour assurer une intervention rapide
- » Outils - Pour réparation mineure d'équipement
- » Ruban adhésif (37,5 mm) - Pour créer un support pour les articulations blessées

Se référer à Transport Canada : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/annexe-3-trousses-premiers-soins>



ANNEXE E

Références pour aller plus loin

Crédit photo : Katherine St-Pierre

E.1 – LISTE DE RÉFÉRENCES

Le présent guide a été rédigé après consultation des documents suivants.

E.1.1 – Contenus disciplinaires

- Benoit, A. M., Corbeil, N. (2020). *Navigation de plaisance passionnante et sécuritaire : Réflexions, références et notions essentielles concernant la marine de plaisance et la sécurité de navigation*. <https://voile.qc.ca/fr/produit/guide-dapplication-des-regles-et-des-principes/>
- Belounis, A., Benoit, A. M., Drolet, E. (2012). *Guide d'application des Règles et des principes du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*. <https://voile.qc.ca/fr/produit/guide-dapplication-des-regles-et-des-principes/>
- Fédération de voile du Québec. (2024). *Cadre réglementaire*. https://docs.google.com/presentation/d/1ZsT6ugst1PrK8815Mszlwx9Rrdu_2rFMbGus3kB0-co/edit?usp=drive_link
- Fédération de voile du Québec. (s.d.). *Description des niveaux de certification et des préalables pour les instructeurs - Voile croisière* <https://voile.qc.ca/fr/instructeur-croisiere/>
- Fédération de voile du Québec. (s.d.). *Description des niveaux de certification et des préalables pour les instructeurs - Voile légère* <https://voile.qc.ca/fr/instructeur-deriveur/>
- Fédération de voile du Québec. (2022). *Guide d'application de la norme TP 15136*. <https://voile.qc.ca/fr/norme-tp-15136/>
- Fédération de voile du Québec. (2022). *Guide d'application de la réglementation concernant l'accréditation de Voile Canada et l'équivalence des brevets de navigation commerciale*. https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/Acccreditacion_VC_vs_Brevets_de_navigation.pdf
- Fédération de voile du Québec. (2022). *Guide d'application de la réglementation concernant les radeaux de sauvetage gonflables*. https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/Guide_dapplication_-_Radeaux_de_sauvetage_gonflables.pdf
- Fédération de voile du Québec. (2021). *Guide d'application du permis d'embarcation de plaisance*. https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/Guide-dapplication_Permis-dembarcation-plaisance_2021-04-26-v-Web.pdf
- Fédération de voile du Québec. (2021). *Les fondements de la Norme sur les écoles de navigation de plaisance*. <https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2024/02/Presentation-Avril-2021-04-26-vDiffusion-2.pdf>
- Fédération de voile du Québec. (annuel). *Politique d'affiliation*. <https://voile.qc.ca/fr/politiques/>
- Fédération de voile du Québec. (2021). *Politique, règles et procédures en matière de protection de l'intégrité*. https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/Voile_Integrite_Politique-et-codes-de-conduite.pdf
- Fédération de voile du Québec. (2021). *Procédure d'inscription pour les écoles homologuées de la FVQ. Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB)*. https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/Procedures-dinscription-PCPB_TP15136.pdf
- Fédération de voile du Québec. (2023). *Règlement de sécurité de la Fédération de la voile du Québec*. https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/FVQ_Reglement_Securite_2023-10-10.pdf
- Fédération de voile du Québec. (annuel). *Règlements généraux*.
- Fédération de voile du Québec. (s.d.). *Synthèse du processus de reconnaissance TP 15136*. <https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/Synthese-du-processus-de-reconnaissance-TP15136.pdf>
- Transports Canada. (2014). *Norme pour les écoles de navigation de plaisance TP 15136*. <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/norme-ecoles-navigation-plaisance>

- Voile Québec. (2021). *Voilà la voile (voile dériveur)*. <https://voile.qc.ca/fr/produit/voila-la-voile/>
- Voile Québec. (2022). *Voile croisière intermédiaire*. <https://voile.qc.ca/fr/produit/voile-croisiere-intermediaire/>
- Voile Canada. (2018). Commotions cérébrales. *Fiche éducative transmise avant le début de la saison*. <https://fr.sailing.ca/commotions-cerebrales/>
- Voile Canada. (2018). *Protocol relatif aux commotions cérébrales de Voile Canada*. <https://fr.sailing.ca/commotions-cerebrales/>
- Voile Canada. (2018). *Que faire en cas de piégeage d'un marin sous un bateau et/ou dans le gréement*. https://fr.sailing.ca/wp-content/uploads/2022/07/SAIL_Fr-Entrapment-Policy.pdf
- Voile Canada. (2023). *Initiation à la croisière*. <https://voile.qc.ca/fr/produit/initiation-a-la-voile-croisiere/>
- Voile Canada. (s.d.). Ressources d'enseignant (fiches d'activités, grilles d'évaluations, curriculum en lien avec l'émission de brevets, etc.) mises à la disposition des instructeurs certifiés avec accréditation valide.
- Voile Canada. *Règles de course*

E.1.2 – Contenus transdisciplinaires

- Association des camps du Québec. (s. d.). *La certification et la conformité ACQ*. Association des camps du Québec. <https://campsquebec.com/certification-acq>
- Association des camps du Québec. (s. d.). *Outils pour les gestionnaires de camps*. Association des camps du Québec. <https://campsquebec.com/outils?search=true&order=desc>
- Association des camps du Québec. (2023). *Cahier des normes de certification*. Association des camps du Québec. <https://campsquebec.com/upload/commons/Cahier-des-normes-ACQ-2023.pdf>
- Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, secteur « affaire municipale », Ville de Longueuil et l'Association des responsables aquatiques du Québec. (2022). *Plan de sauvetage : Travail à risque de noyade*.
- Association pour le loisir des personnes handicapées. (s. d.). *Formation pour un plein air inclusif et sécuritaire—AQLPH*. Association pour le loisir des personnes handicapées. <https://aqlph.qc.ca/formations/formation-pour-un-plein-air-inclusif-et-securitaire/>
- Aventure Écotourisme Québec. (s. d.). *Accréditation Qualité-Sécurité*. Aventure Écotourisme Québec. <https://aventure-ecotourisme.ca/notre-expertise/accreditation-qualite-securite>
- Aventure Écotourisme Québec. (s. d.). *Liste des risques inhérents aux activités*. Aventure Écotourisme Québec.
- Aventure Écotourisme Québec. (s. d.). *Modèle de plan d'urgence*.
- Aventure Écotourisme Québec. (2018). *Plan d'urgence : Parc régional du monde imaginaire*.
- Association québécoise du loisir municipal. (2004). *Guide de terminologie en loisir à l'intention des professionnels et bénévoles en loisir organisé*. Association québécoise du loisir municipal. <https://bel.uqtr.ca/id/eprint/7/1/1-12-310-20060718-1.pdf>
- Association québécoise du loisir municipal. (2008). *Vocabulaire en loisir*. Association québécoise du loisir municipal. <https://loisirmunicipal.qc.ca/wp-content/uploads/2019/09/Vocabulaire-en-loisir.pdf>
- Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées et Kéroul. (2025). *Guide Le plein air pour tous*. Plein air accessible. <https://pleinairaccessible.ca/guide/>

- Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées. (2025). *Sensibilisation « Mieux comprendre la différence pour mieux agir »*. Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées. <https://aqlph.qc.ca/formations/sensibilisation-mieux-comprendre-la-difference-pour-mieux-agir/>
- Baudouin, J.-L., Deslauriers, P., Jurismedia inc. et Fernandez, S. (2019). *La responsabilité civile contractuelle*. Réseau juridique du Québec. <https://www.avocat.qc.ca/public/iiresp-contract.htm>
- Baudouin, J.-L., Deslauriers, P., Jurismedia inc. et Fernandez, S. (2019). *La responsabilité civile : vos droits et obligations*. Réseau juridique du Québec. <https://www.avocat.qc.ca/public/iirespextrac.htm>
- Bergeron, N., Bissonnette, F., Boudreault, H., Chaubet, P., & Gadais, T. (2024). *Rapport de recherche concernant les programmes nationaux à l'échelle mondiale et les compétences professionnelles de l'encadrement d'activités de plein air dans la littérature*. Université du Québec à Montréal.
- Bergeron, N., Mercure, C., Tanguay, C., Morin, P., & Bissonnette, F. (2022). *Vers un programme national pour l'encadrement des activités de plein air au Québec : Étude préliminaire*. Réseau plein air Québec. https://reseaupleinair.quebec/site/assets/files/1264/bergeron-et-al_2022_pneapa_etudepreliminaire_complete.pdf
- CAA-Québec. (2020, septembre 2). Sports et activités en plein air : Ne partez pas sans assurance! CAA-Québec. <https://www.caaquebec.com/fr/conseils/pratiquer-des-sports-et-activites/sports-et-activites-en-plein-air-ne-partez-pas-sans-assurance>
- Canada Hippique et l'Association canadienne des entraîneurs. (2006). *Plan d'action d'urgence : Grandes lignes et modèles*. https://www.cheval.quebec/uploads/6/5/5/4/65541265/pau_guide.pdf
- Canada Hippique et l'Association canadienne des entraîneurs. (2013). *Plan de mesures d'urgence*.
- Canot Kayak Québec. (2022). *Plan de mesure d'urgence : Modèle à remplir*.
- Canot Kayak Québec. (2023). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Canot. Normes, exigences et procédures*.
- Canot Kayak Québec. (2023). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Kayak de mer. Normes, exigences et procédures*.
- Canot Kayak Canada. (2016). Formulaire de plan d'action en cas d'urgence. In *Manuel Leader 2 – Encadreur Rivière*.
- Cheval Québec. (2021). *Cabalista : Plan de mesure d'urgence*.
- Conseil québécois du loisir. *Programme DAFA - Diplôme d'Aptitude aux Fonctions d'Animateur*. (s. d.). Programme DAFA. <https://programmedafa.com/fr>
- Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail. (s.d.). *Protection des bénévoles*. CNESST. <https://www.cnesst.gouv.qc.ca/fr/demarches-formulaires/employeurs/dossier-dassurance-lemployeur/types-protection/protection-benevoles>
- Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail. (s.d.). *Protection personnelle*. CNESST. <https://www.cnesst.gouv.qc.ca/fr/demarches-formulaires/employeurs/dossier-dassurance-lemployeur/types-protection/protection-personnelle>
- Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail. (s.d.). *Travailleuses et travailleurs autonomes*. CNESST. <https://www.cnesst.gouv.qc.ca/fr/conditions-travail/categories-travailleuses-travailleurs/travailleuses-travailleurs-autonomes>
- Deschamps, P. (2023). Les conditions générales de la responsabilité civile du fait personnel. In *École du Barreau du Québec* (Éditions Yvon Blais, Vol. 5, p. 164-165).
- Eau Vive Québec. (s. d.). *Plan d'action en cas d'urgence*.

- Eau Vive Québec. (s. d.). *Plan d'urgence*. <https://eauvivequebec.ca/wp-content/uploads/2024/08/PlanMesureUrgence.pdf>
- Eau Vive Québec et Canot Kayak Québec. (s. d.). *Route Bleu : Plan de sortie en cas d'urgence*. <https://laroutebleue.ca/app/uploads/2023/05/plan-de-sortie-en-cas-durgence-la-route-bleue.pdf>
- Éducaloi. (s. d.). *La responsabilité de la personne qui porte secours à quelqu'un*. Éducaloi. <https://educaloi.qc.ca/capsules/la-responsabilite-de-la-personne-qui-porte-secours-a-quelquun/>
- Éducaloi. (s. d.). *L'assurance responsabilité*. Éducaloi. <https://educaloi.qc.ca/capsules/assurance-responsabilite/>
- Fédération des caisses Desjardins du Québec. (2023, 17 octobre). *Profiter des sports d'hiver avec les bonnes protections d'assurance*. Desjardins. <https://www.desjardins.com/fr/conseils/profiter-sports-hiver-bonnes-protections-assurance.html>
- Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec. (2017). *Référentiel en gestion de risque en enseignement en contexte de plein air—Politiques et pratiques normalisées pour les établissements scolaires du Québec*. Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec. <https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY1BPUKeLFWgyVphXqCErbv0/asset/files/manuel-gestion-de-risque.pdf>
- Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec. (s.d.). *Colloque—Apprendre à ciel ouvert Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec—FÉÉPEQ*. FÉÉPEQ. <https://www.feepeq.com/fr/colloque>
- Fédération québécoise de la montagne et de l'escalade. (2011). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Escalade sur SAE, escalade de rocher, escalade de glace, ski de montagne. Normes, exigences et procédures*. Conseil québécois du loisir.
- Fédération québécoise des activités subaquatiques. (2005). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Plongée en apnée. Normes, exigences et procédures*. Conseil québécois du loisir.
- La Cordée. (2014, mars 13). *Habillement multicouche : Vélo*. Blogue La Cordée : plein air, vélo et ski. <https://blog.lacordee.com/habillement-multicouche-velo/>
- Landry, D., & Auger, P. (2024). *Aide-mémoire des sept principes Sans trace*. De ville en forêt. <https://www.devilleenforet.com/sept-principes-sans-trace-reference-standard/>
- Leave No Trace. (s. d.). *History of LNT - Leave No Trace Center for Outdoor Ethics*. Leave No Trace. <https://lnt.org/about/history/>
- Le RÉSEAU. (s. d.). *À propos*. Le RÉSEAU. <https://lereseau.co/a-propos>
- Mercure, C. (2021). *Le concept de plein air au Québec, enjeux épistémologiques et terminologiques*. Nature et Récréation, 10, 14-27. <https://lereseau.co/storage/291/nr10-4-concept-plein-air-au-quebec-enjeux.pdf>
- Ministère de l'Éducation du Québec. (2017). *Au Québec on bouge : Politique de l'activité physique, du sport et du loisir*. Gouvernement du Québec. <https://www.education.gouv.qc.ca/municipalites/politique-de-lactivite-physique-du-sport-et-du-loisir/politique-de-lactivite-physique-du-sport-et-du-loisir/>
- On y va. (s.d.). *Fais partie de la solution!* On y va. <https://www.onyva.quebec/faispartiedelasolution/>
- Québec à Cheval. (2005). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Randonnée équestre. Normes, exigences et procédures*. Conseil québécois du loisir.
- Québec Aventure Plein Air (Réalisateur). (2021, mars 2). *Prêts pour l'aventure – Épisode 2 : Le multicouche* [Enregistrement vidéo]. <https://www.youtube.com/watch?v=CSvylTWXEkW>
- Rando Québec. (2022). *Guide de la pratique et de l'encadrement sécuritaire en randonnée pédestre*. Rando Québec.

- Raymond Chabot Grant Thornton. (2022). *Étude sur les assurances dans le milieu du plein air et recommandations—Rapport final*. Réseau plein air Québec. https://reseaupleinair.quebec/site/assets/files/1276/rcgt_2022_etude_sur_les_assurances_dans_le_domaine_du_plein_air.pdf
- Réseau plein air Québec. (s.d.). *Cultive ton plein air*. On y va. <https://www.onyva.quebec/cultive-ton-plein-air/>
- Sans trace Canada. (s. d.). *Les sept principes Sans trace*. Sans trace Canada. <https://sanstrace.ca/les-sept-principes-sans-trace/>
- Ski de fond Québec. (2009). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Ski de fond. Pratique récréative. Normes, exigences et procédures*. Conseil québécois du loisir.
- Société québécoise de spéléologie. (2006). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Spéléologie. Normes, exigences et procédures*. Conseil québécois du loisir.
- Spéléo Québec. (2021). Protocole Spéléo-secours.
- Système multicouche. (s. d.). Portail plein air. <https://portail-plein-air.weebly.com/systegraveme-multicouche.html>
- Table sur le mode de vie physiquement actif. (s. d.). *La sécurité bien dosée, une question d'équilibre!* Table sur le mode de vie physiquement actif. <https://tmvpa.com/publication/securite-bien-dosee>
- The Decision Lab. (s. d.). *Biases*. The Decision Lab. <https://thedecisionlab.com/biases-index>
- The Decision Lab. (s.d.). *Pourquoi privilégions-nous nos croyances actuelles?* The Decision Lab. <https://thedecisionlab.com/languages/fr-ca/biases/confirmation-bias>
- Thibault, A. (2011). *Loisir et développement social : C'est du sérieux*. Bulletin de L'Observatoire québécois du loisir, 8(16), 1-3. <https://bel.uqtr.ca/id/eprint/1717/1/6-24-2988-20111026-1.pdf>
- Vélo Québec. (s. d.). Programme cycliste averti – Plan de gestion des risques.
- Vélo Québec. (2015). *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Vélo. Normes, exigences et procédures*. Conseil québécois du loisir.

E.2 – LIENS UTILES

E.2.1 – Fédération de voile du Québec

https://voile.qc.ca/fr/devenir_membre/

<https://voile.qc.ca/fr/boutique/>

<https://voile.qc.ca/fr/dons/>

<https://voile.qc.ca/fr/notre-equipe/>

Les formations

<https://voile.qc.ca/fr/formations/>

<https://voile.qc.ca/fr/instructeur/>

<https://voile.qc.ca/fr/animateur-de-voile/>

<https://voile.qc.ca/fr/devenir-instructeur-deriveur/>

<https://voile.qc.ca/fr/instructeur-ivq/>

<https://voile.qc.ca/fr/instructeur-elementaire/>

<https://voile.qc.ca/fr/instructeur-intermediaire/>

<https://voile.qc.ca/fr/instructeur-avance/>

<https://voile.qc.ca/fr/navigation-cotiere/>

<https://voile.qc.ca/fr/instructeur-catamaran/>

<https://voile.qc.ca/fr/recertification/>

Politiques, documents sur la sécurité et assurances

<https://voile.qc.ca/fr/politiques/>

https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/FVQ_Reglement_Securite_2023-10-10.pdf

<https://voile.qc.ca/fr/norme-tp-15136/>

<https://voile.qc.ca/fr/assurance/>

<https://voile.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/Certificat-Federation-de-Voile-2019-1.pdf>

E.2.2 – Regroupement Loisir et Sport du Québec (RLSQ)

<https://www.associationsquebec.qc.ca/infos-programme-assurances-administrateurs-dirigeants-rlsq>

E.2.3 – Voile Canada

<https://fr.sailing.ca/>

https://www.sailing.ca/wp-content/uploads/2023/01/SAIL_fr_Sail_Canada_FINALupdated_Concussion_Protocol_2018_05_24_FR_2.pdf

E.2.4 – Documents Gouvernement du Canada

Les lois

<https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>

<https://laws-lois.justice.gc.ca/pdf/C.R.C., c. 1416.pdf>

La météo

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/renseignements-generaux-conditions-maritimes/description-previsions-meteo/tableau-echelle-beaufort.html>

<https://meteo.gc.ca/marine/>

La garde côtière canadienne

<https://www.ccg-gcc.gc.ca/navigation/aids-aides/index-fra.html>

Transports Canada

<https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime>

http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/0994559/04_2011.pdf

<https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/petits-batiments-0>

<https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/annexe-3-trousses-premiers-soins>