

Plan d'urgence pour sorties hors campus UQAC

Unité administrative : Module de plein air

Responsable : David Mepham

Date de départ : 15 août 2008 **Heure :** 8h00

Date de retour : 8 septembre 2008 **Heure :** 20h00

Cours et/ou activités prévues: Projet d'envergure, rivière Missinaibi, Ontario, canot camping

Description de la destination ou du parcours : Expédition de 21 jours en canot sur la rivière Missinaibi, Ont. Départ Dog Lake, fin Moosonee (Baie James).

PERSONNES IMPLIQUÉES :

Leader: Nicolas Létourneau

Assistant 1: Yan Goyette

Nombre de participants : 3

Co-Leader: Catherine Provost

Assistant 2:

Leur profil : 2 finissant bac en plein air et 1 gradué bac en plein air.

Tél : 418-550-7202

Ange gardien : David Mepham

FAÇON DE REJOINDRE LES LEADERS DURANT LA SORTIE :

<i>Appareil de communication</i>	<i>Numéro ou canal</i>	<i>Réseau</i>	<i>Propriétaire</i>
Cellulaire	418-812-5254	Bell Mobilité	Nicolas Létourneau
Téléphone satellite	011 8816 315 65546	Iridium	Jean-Charles Fortin

LIEU DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES : Gare de train de Sudbury

<i>Type de véhicule</i>	<i>Description</i>	<i>Plaque d'immatriculation</i>	<i>Propriétaire</i>
Jetta TDI	Verte foncée	038 JRD	Nicolas Létourneau

SELON UNE ENTENTE, LES LEADERS CONTACTERONT LES PERSONNES SUIVANTES DURANT LA SORTIE :

<i>Nom</i>	<i>Moyen de communication</i>	<i>Numéro ou canal</i>	<i>Date et heure</i>
David Mepham Mathieu Létourneau Membre famille Cath Membre famille Yan	SPOT (courriel)	internet	Tous les jours à 19h00
David Mepham Mathieu Létourneau Membre famille Cath Membre famille Yan	Téléphone fixe		Mercredi 27 août 19h00
Ange gardien	Téléphone fixe		Après le retour avant 21h00

A annexer :

- | | | |
|-------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| 1 Listes des participants | 5 Objectifs | 9 Compétence des leaders |
| 2 Listes des items visibles de loin | 6 Carte annotée | 10 Copie certifications de |
| 3 Liste d'équipement d'urgence | 7 Horaire détaillé | 11 Premiers soins |
| 4 Infos remises aux participants | 8 Résumé des cas médicaux | 12 Plan des 5 scénarios pessimistes |

À vérifier :

Formulaire d'acceptation des risques

Formulaire d'acceptation des politiques

Formulaire de contrôle médical
Validation des cas médicaux

Dix documents en main
Contrôle des véhicules

Difficulté de la sortie : niveau 4

Signature du leader ou co leader :

Tél : 543-4415

Signature du spécialiste des plans d'urgence :

Tél : 549-7715

ANNEXE 1 : LISTE DES PARTICIPANTS

Nicolas Létourneau	252 rue Price est, Chicoutimi,	418 543 4416
Yan Goyette	252 rue Price est, Chicoutimi,	418 543 4416
Catherine Provost	150 Rue Lorne est, Chicoutimi	450 348 5177

Tous les participants sont des finissants ou ont complété le baccalauréat en plein air et tourisme d'aventure de l'université du Québec à Chicoutimi. Ils sont donc, de part leur formation académique ainsi que part leurs expériences antérieures, considéré comme des participants de niveau 3, voir même possiblement de niveau 4. Ils possèdent tous une expérience extensive du plein air et du canot camping et sont tous des secouristes chevronnés et qualifiés.

ANNEXE 2 : LISTE DES ITEMS VISIBLES DE LOIN

- Une tente orange et noire de marque Marmot
- Une tente orange de marque MSR
- Un canot rouge de 16' de marque Evergreen
- Une bâche chlorophylle jaune
- Un canot solo rouge
- Un sac de couchage rouge
- 3 matelas de sol orange

ANNEXE 3 : LISTE D'ÉQUIPEMENT D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ

VOIR PAGE SUIVANTE..

Équipements Projet Canot	
Embarcations	✓ 3 Canots duo de rivière
Équipements personnels de navigation	✓ Cagoule ou tuque ✓ Casque de rivière ✓ Sous-couches ✓ Habit isothermique ✓ Chandail chaud ✓ Dry top ✓ Dry pants ✓ Gants en néoprène ✓ Bas en néoprène ✓ Bottillons ou souliers fermés ✓ Couteau de rivière ✓ 3 mousquetons ✓ 2 prussiks ✓ 1 sangle 4 m
Équipement de sécurité	Équipements obligatoires par la loi (par embarcation) ✓ VFI (1 par personne) ✓ Dispositif de signalisation sonore (sifflet) ✓ Écope ou pompe manuelle

Équipements de camping	✓ Dispositif de propulsion manuelle (pagaie) ✓ Ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m (sac à corde) ✓ Un feu de signalisation (lampe de poche) Recommandations d'expédition (par embarcation) ✓ Sangles plus courtes ✓ Équipements de traction supplémentaire ✓ Ceinture de remorquage ✓ Quelques light sticks ✓ Une deuxième pagaie d'eau-vive ✓ Une deuxième écope ou pompe ✓ Une boussole + carte et GPS ✓ Un VFI de secours ✓ 2 tentes ✓ 1 bâche 5 m X 5 m ✓ Cordelettes ✓ Hache ✓ Sciote ✓ Allume-feu ✓ Pelle ✓ Candle light ✓ Chandelles ✓ Sacs de poubelles ✓ Papier de toilette ✓ Gants de feu et/ou de travail
Équipements de cuisine	✓ Ensemble de chaudrons ✓ 1 poêlon ✓ Spatule ✓ Cuillère de bois ✓ Fouet ✓ Planche à découper ✓ 4 bols ✓ 4 assiettes ✓ 4 tasses ✓ ustensiles ✓ Kit épices ✓ Bac commodité ✓ 2 brûleurs & naphte ✓ Savon vaisselle ✓ Linge à vaisselle ✓ Récurant ✓ Pristine ✓ Grille de feu

Équipements personnels	✓ Barils ou Drybags ✓ Vêtements de jour (liners) ✓ Vêtements de nuit (liners) ✓ Ensemble imperméable (manteau et pantalon) ✓ Doudoune ✓ Tuque ✓ Mitaines et gants ✓ Moufflons ou «galoches» ou chaussures secs pour le soir ✓ Sac de couchage -7⁰ ✓ Matelas de sol ✓ Chaise thermarest (facultatif) ✓ Lampe frontale ✓ Piles de rechange ✓ Couteau ou canif ✓ Feu ✓ 2 Gourdes ✓ Bouteilles isolantes ✓ Lunettes de soleil ✓ Crème hydratante ✓ Crème solaire ✓ Poudre de bébé ✓ Canne à pêche & hameçons
Équipements de sécurité	✓ Téléphone satellite ✓ Radio-balise SPOT ✓ 2 FRS (talkie-walkie) ✓ Plan d'urgence ✓ Liste des personnes ressources
Trousse de 1^{er}s soins	✓ Sirius Guide ✓ Trousse de premiers soins personnels (1 par personne)
Trousse de médicaments	✓ Cipro ✓ Acétaminophène ✓ Ibuprofène ✓ Benadryl ✓ Anti-acides ✓ Acétylsalicylique ✓ Polysporin ✓ Électrolytes ✓ Échinacée ✓ Épinéphrine ✓ Crème de zinc ✓ Crème infection urinaire
Ensemble de réparation générique	✓ Rustines pour dry bag ✓ Aquabound ou tout autre colle ultra performante ✓ Attaches autobloquantes (Tie-wrap) ✓ Halène à piquer + nylon ciré ✓ Ruban adhésif pour linoléum (duct tape) ✓ Broche + fil de laiton ✓ Fil et aiguille ✓ Outil multi-fonction (leather man) ✓ Ensemble de réparation pour matelas auto-gonflant

Ensemble de réparation tente	- Sleeves ✓ Aquaseal ✓ Seam seal ✓ Fils ✓ Rustines de nylon ✓ Rustines de moustiquaire
Ensemble de réparation réchaud	- Ensemble de réparation MSR
Ensemble de réparation canot	✓ Époxy/catalyseur ✓ Papier sablé ✓ Vis et boulons inox ✓ Joug de portage ✓ Vis pour banc (voir grandeur) ✓ Pince-étau (Wise grip) ✓ Tournevis multi-fonctions ✓ Poinçon ✓ Pince à bec pointu et effilé

ANNEXE 4 : INFORMATIONS REMISES AUX PARTICIPANTS

Les politiques et règlements

Les participants, leader et co-leader sont tous d'accord pour appliquer les politiques du baccalauréat en plein air durant cette expédition. Étant donné le facteur d'éloignement, la petite taille du groupe et la difficulté technique du parcours, la première et unique règle formelle que les participants devront respecter et qui dictera toutes leurs actions subséquentes est la **SÉCURITÉ**. Tous sont conscients qu'un accident, même bénin, dans ces conditions peut avoir des conséquences tragiques.

Dangers particuliers

- Conditions climatiques extrêmes

Étant donné la latitude élevée au niveau de laquelle cette expédition se termine, il est probable que, même en septembre, le groupe soit amené à rencontrer des conditions météo extrême de début d'hiver, c'est-à-dire, du froid, de la neige, de la glace, etc. S'ajoutent à cela le peu de végétation présente dans cette endroit faisant en sorte que les abris naturels contre les éléments sont souvent très peu nombreux.

En début et en fin de parcours, le groupe va se retrouver sur des étendues d'eau importantes susceptibles d'être mouvementées si les vents venaient à se lever. Le groupe va de se fait toujours chercher à longer le plus possible les rives et minimiser le nombre de traverses au strict nécessaire. De plus, un vent de face pourrait ralentir de façon significative la progression du groupe, voir même nécessiter un arrêt prématuré lors de certaines journées.

À tous cela s'ajoute les conditions météos extrêmes que l'on peut rencontrer généralement sous nos latitudes en été, soit des orages, de la grêle, des pluies importantes, de forts vents, etc. Par leur

expérience et leur préparation, les membres du groupe sont tous à fait apte à réagir à ce type de situation.

- Moustiques

Bien que la saison des moustiques soit terminée, il est fort probable que de nombreux insectes piqueurs soient aux rendez-vous avec le groupe et ce pour la durée du voyage. Il existe aussi sur cette rivière une deuxième saison des mouches qui se situe aux environs de septembre. Cela veut dire qu'il se peut que la fin du voyage soit agrémentée d'une augmentation du nombre d'insecte piqueur.

- Animaux dangereux

Les seuls animaux qui pourraient avoir une désignation de dangereux présent sur le territoire couvert par l'expédition sont le couguar et l'ours noir. Comme aucun cas d'attaque n'a été rapporté dans la documentation consultée, les mesures de précaution vont surtout concerner la nourriture en période nocturne.

ANNEXE 5 : OBJECTIFS DE LA SORTIE

1-Avoir du plaisir

- 1.1-Être opportuniste par rapport aux situations qui s'offrent à nous
- 1.2- Être prêts une semaine avant le départ
- 1.3- Considérer chaque membre du groupe comme égal
- 1.4- Favoriser le travail d'équipe

2-Naviguer la rivière Missinaibi en entier à partir du lac Missinaibi jusqu'à Moosonee

- 2.1- Réaliser l'expédition en-deçà de trois semaines
- 2.2- Voyager à une vitesse constante et adopter un rythme de voyage agréable
- 2.3- Profiter des conditions météo favorables pour faire plus de distance en montant une voile sur nos canots

3-Développer nos compétences en expédition de canot-camping de rivière

- 3.1- Gérer efficacement l'équipement nécessaire à l'expédition
- 3.1- Naviguer efficacement un canot chargé en rivière
- 3.3- Créer de la documentation relative à notre expérience

4- Monter une expédition d'envergure

- 4.1- Établir un plan d'urgence complet
- 4.2- Rendre accessible la documentation recueillie lors du projet
- 4.3- Réaliser un voyage qui comporte une certaine part d'aventure

ANNEXE 6 : CARTE ANNOTÉE : EXEMPLE GÉNÉRAL (LA VRAIE CARTE EST PLUS DÉTAILLÉE)



ANNEXE 7 : HORAIRE DÉTAILLÉ

jour	Site camping A	Distance parcourue	Site camping B (toujours en amont du site A)
1 (16 juillet)	Arrive du train 15h50 Dog lake, Km 585 , S	3km	Coucher au village
2 (17)	Crooked lake, rive gauche, pointe, km 562.5 , L	22.5 km	Crooked lake, km 568.5, Ile rive gauche, S
3 (18)	Missinaibi lake, rive nord Barclay bay, ile vis à vis le portage, km 538 , S	24.5 km	Rive nord Barclay bay, en face de whitefish fall, km 544, M
4 (19)	Missinaibi river , rive gauche, en amont du confluent de la hay river, km 514 , M	24 Km	Missinaibi River , rive gauche en amont de quittagene rapids, km 519, L
5 (20)	Peterbell marsh, rive droite après le pont de train, Km 486.5 , L	27 Km	Peterbell, rive gauche avant le pont de train, Km 591 , L
6 (21)	Greenhill rapids, rive gauche un site au début du portage S, un site à la fin du portage M, Km 461	25.5 km	Wavy rapids, plage rive droite à la fin du portage, km 469.5 , L
7 (22)	En aval de Thunder falls, après le portage, rive droite, km 440 , M	21 km	Split rock falls, site mi-portage L et un en fin de portage S rive gauche, Km 451 ,
8 (23)	Île, pointe sud est, km 415 , M	25 km	rive droite au début du portage, Km 422 , M
9 (24)	Break	0 km	break
10 (25)	two portages falls, Rive droite, site en début de portage, Km 384 , M	31 km	Rive droite tout suite après le pont, ancien camp de bûcheron, km 393 ,
11 (26)	Big beaver rapids, site en début de portage et à la fin du portage, rive gauche, km 346 , M	38 Km	en amont du albany rapids, Bush camping sur la pointe, pas de site Km 360
12 (27)	Mattice, camping de groupe, rive droite après le pont, km 321.5 ravitaillement	24, 5 km	Glassy falls, rive droite site en fin de portage, km 337 , L
13 (28)	Rive droite, après un petit Class I, km 301 , M	20 km	Black feather rapids, rive droite, 5 sites dans le portage, km 306
14 (29)	Thunderhouse falls, rive gauche plusieurs sites dans le portage (S-M), km 264	37 km	Rive droite, petit ruisseau, km 274.5 , M
15 (30)	Break	0 km	Break
16 (31)	Rive droite, confluent de la coal river, km 238 , M	26 km	Rive droite, pointe de sable, km 241 , M
17 (1 août)	Rive gauche, après la rivière Soveska, Km190 , L	50 km	Rive droite, petit ruisseau, Km 200 , L
18 (2)	Rive gauche, après rabbit river, km 161 , L	29 km	Rive droite, Ile, km 168 , L
19 (3)	Rive gauche, Km 110 , S	51 km	Rive gauche, km 128 , M
20 (4)	Ile centre gauche, km 61 , L	49 km	Sous Moose river crossing, km 72.5 , pas de site
21 (5)	Charles Island, à côté de	61 km	Wikikanishi island, km 36.5 , L

	Moose factory, km 0, L		
22 (6)	Cochrane, près de la gare de train		

ANNEXE 8 : RÉSUMÉ DES CAS MÉDICAUX

Catherine Provost : allergie bénigne à l'Amoxil

Yan Goyette : en pleine forme

Nicolas Létourneau : en pleine forme

ANNEXE 9 : COMPÉTENCE DES LEADERS

NICOLAS LÉTOURNEAU :

Curriculum Vitae

Profile

- Passionné de plein air et de nature depuis plus de 10 ans
- **Objectif personnel** : Sensibiliser les gens sur l'importance d'une pratique responsable du plein air.
- **Objectif professionnel** : Développer mes compétences et continuer à apprendre de nouvelles habiletés en tant qu'intervenant en plein air
- **Spécialisations** : canot, voile, kite, randonnée pédestre, traîneau à chiens et ski
- **Anglais et français écrit et parlé couramment**

Expérience scolaire

Baccalauréat en plein air et tourisme d'aventure,

Université du Québec à Chicoutimi, Chicoutimi, Québec

Ce programme forme des **leaders** dans le domaine du **tourisme d'aventure et du plein air**. Il comprend deux sessions intensives de 3 mois. Graduation prévue au printemps 2008

Moyenne universitaire personnelle: 4.0/4.3

DEC en sciences humaines, profile société-monde,

Cégep de Lévis-Lauzon, Lévis, Québec

Études en technique d'écologie appliquée,

Cégep de La Pocatière, La Pocatière, Québec

Expériences professionnelles

Guide d'expédition en canot,

2007

Cime Aventure, Bonaventure, Gaspésie

- Guider des groupes de touristes lors d'expéditions de canot de rivière entre un et sept jours.

Assistant de cours

2006-2007

Université du Québec à Chicoutimi, Chicoutimi Québec

- Enseigner l'orientation en forêt et le canot à des élèves du baccalauréat

Instructeur de voile,

2006

La Baie de Beauport, Beauport, Québec

- Enseigner la voile, en français comme en anglais, à des enfants lors de camps d'initiation d'une semaine.
- Enseigner la voile aux adultes lors de cours privés

Guide d'expédition,

2006

Windigo aventure, Montréal, Québec

- Guider des touristes français lors de séjours de deux semaines, en canot et en randonnée, un peu partout au Québec

Guide d'expédition,

2002, 2004, 2005

Camps Trois-Saumons, St-Aubert, Québec

- Planifier, préparer et guider des sorties de 10 à 21 jours au Québec et en Nouvelle-Angleterre avec des adolescents de 12 à 17 ans.

Coordonateurs des expéditions,

2002, 2005

Camp Trois-Saumons, St-Aubert, Québec

- Planifier des expéditions de 1 à 21 jours pour des enfants de 5 à 17 ans.
- Responsable du matériel, des menus, du développement et de la formation des employés.

Instructeur de camping et de survie

2002, 2004, 2005

EFMMQ (École des moniteurs et monitrices du Québec), St-Aubert, Québec

- Enseigner des techniques de camping et de survie en forêt aux stagiaires en formation

Guide de traîneaux à chiens,

2005-2008

Aventure plein air Inukshuk, Levis, Québec

- Guider des excursions d'une demi-journée à un jour en traineau à chiens.

Guide de traîneaux à chiens,

2003-2004

Aventure Nord-Bec, St-Lambert, Québec

- Guider des touristes européens et américains lors d'excursion d'une demi-journée à 3 jours.

Spécialiste Aventure,

2003

British Columbia french family camp, Colombie-Britannique

- Planifier et guider des excursions multi-activités de 3 jours avec des adolescents en immersion française.

Moniteur de camp de vacance,

2001-2006

Camp Trois-Saumons, St-Aubert, Québec

- Prend soin de groupes de 10 jeunes de 5 à 17 ans

Certifications

Moniteur 2 en canotage (FQCK)

2008

Niveau 3 canots eau calme et eau vive (FQCK)

2007

Premier répondant en régions éloignées (Sirius)

2006

Sauvetage eau-vive niveau 2 (société de sauvetage)

2006

Instructeur sans trace

2005

Premiers soins urbains et RCR

2006

Kayak de mer niveau 2 (FQCK)

2006

Permis de conduire classe 4B	2006
Voile bronze 4, dériveur (niveau 4, FVQ)	2004

Permis de conducteur d'embarcation de plaisance

2003

Certificat restreint d'opérateur de radio VHF	2006
--	------

Voyages et expéditions

- Voyages et travail pendant 8 mois en Europe	2004-2005
- Voyages et travail pendant 3 mois au BC	2003
- 1 mois de voyage en solitaire autour de la Tunisie	2004-2005
- 1 semaine sur un C&C 39 dans le golfe	2007
- 3 semaines de randonnée dans les Monts Groulx	2005
- 2 semaines de randonnée dans le Maine, sur l'Appalachian Trail	1999
- 2 fois 2 semaines de randonnée sur la Long trail au Vermont	2003
- 2 semaines de randonnées en Gaspésie	2004
- 2 semaines de canot sur la rivière Ashapmushuan	2002
- 2 semaines de canot sur la rivière Jacques Cartier	2006
- 1 semaine de Kayak de mer sur le Fjord du Saguenay	2006

Mentions spéciales

Médaille du gouverneur général en histoire	2000
MVP, équipe de volleyball, polyvalente de Lévis	1999

Organisation d'événement

Membre du comité organisateur d'un raid inter-institution	2007
---	------

Référence

- **Dr. André-François Bourbeau**, Maître éducateur sans trace canada, co-fondateur du baccalauréat en plein air et tourisme d'aventure et directeur du Laboratoire d'expertise et de recherche en plein air
Université du Québec à Chicoutimi
555, boulevard de l'Université,
Chicoutimi (Québec)
G7H 2B1
bourbeau@uqac.ca,
1-(418) 545 5011 #5259
- **David Mephram**, Directeur, Baccalauréat en plein air et tourisme d'aventure
Université du Québec à Chicoutimi
555, boulevard de l'Université,
Chicoutimi (Québec)
G7H 2B1
1- (418) 545-5011 # 5091
David_Mephram@uqac.ca

- **Denis Jean, Ancien directeur du Camp Trois-Saumons et directeur du camp Bourg-Royal**
Camps Odyssée
11, rue Crémazie Est
Québec (Québec)
G1R 1Y1
odyssee@camps-odyssee.com
1- (888) 699-9091

CATHERINE PROVOST:

ÉTUDES

2005-2007	Baccalauréat en plein air et tourisme d'aventure <i>Université du Québec à Chicoutimi, UQAC</i>
2002-2004	Techniques de tourisme, voie de spécialisation accueil et guidage Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec, ITHQ, Montréal
2007	Certificat en intervention jeunesse <i>Université du Québec à Chicoutimi, UQAC (en voie d'obtention)</i>

EMPLOIS

Étés 2001-2007	Monitrice : Guider des groupes de tous âges en expédition de canot-camping de plusieurs jours; choisir l'itinéraire, préparer les menus, animer les groupes, enseigner les techniques de canot Facilitatrice : Élaborer et animer le séjour Programme Aspirant Moniteur d'une durée de 26 jours. Préparer l'horaire de la formation, monter et réaliser les différents ateliers d'enseignement, enseigner le niveau 1 de canot de la FQCK, choisir des formateurs pour des activités spécifiques, gérer les stages et faire l'évaluation des campeurs. <i>Camp Air Eau Bois, Denholm, Qc</i>
Hivers 2007-2008	Assistante pédagogique pour le cours <i>Vie hiver traditionnel et Besoins énergétiques et alimentation, UQAC</i> . Expédition d'une semaine déplacement en raquette, campement en tente prospecteur. Animer des ateliers d'alimentation, d'habiletés en vie en milieu naturel l'hiver
Automne 2007	Assistante pédagogique pour le cours <i>Activité de plein air aquatique (Canot), UQAC</i> . Cours de 8 jours, organiser la logistique des sorties, enseigner certains ateliers de canot, faire l'évaluation des étudiants, assurer la sécurité lors des descentes de rivière.
2007-2008	Assistante de recherche pour le <i>LERPA (laboratoire d'expertise et de recherche en plein air)</i> à l'UQAC. Projet d'écriture du Manuel de références d'alimentation en plein air.

CERTIFICATIONS

- Cours de RCR de la croix rouge
- Premier intervenant en régions isolées, 80h, *Sirius*
- Canot : niveau 3 eau calme et eau vive Fédération québécoise du canot et du kayak (FQCK)

- Canot Moniteur 2, FQCK
- Kayak : niveau 2, FQCK
- Sauvetage en eau vive de la société de sauvetage
- Instructeur sans trace
- Permis de conduire classe 5 et 4B
- Permis conducteur d'embarcation de plaisance
- Certificat restreint d'opérateur VHF

EXPÉRIENCES PERSONNELLES

- Stage avec la Coopérative INAQ (intervention par la nature et l'aventure Québec) hiver 2008: sortie de plein air thérapeutique avec différents organismes, organiser la logistique, faire la gestion des risques, animer les sorties et les activités, préparer les repas
- Expédition de canot-camping de 24 jours à titre de guide sur les rivières Bazin et Gatineau été 2007, préparer l'itinéraire, organiser l'équipement, la nourriture, faire la formation de canot aux participants, réaliser l'expédition
- Programme de sorties quotidienne de plein air thérapeutique avec l'organisme le Transit de Jonquière, hiver 2007, escalade, raquette, traîneau à chien
- Organisation du festival plein air de l'UQAC édition 2007, poste de responsable des ressources humaines
- Bénévolat : Cuisinière pour des cours de plein air du *Collège de l'Outaouais*. Créer les menus, faire les calculs de quantité, faire l'épicerie et cuisiner.
- Participation au cours 18 jours de plein air expérientiel, *Collège de l'Outaouais*. Circuit de 18 jours réalisé en vélo, randonnée, canot, canot voyageurs, avec initiation au kayak de mer, escalade, plongé en apnée, ornithologie, spéléologie...
- Voyage de trois mois en Amérique du sud, automne 2004, durant lequel j'ai entre autre acquis des bases d'espagnol

ACTIVITÉS ET INTÉRÊTS

Plein air, activité aquatique, expédition de canot-camping, ski, musique, aventure et intervention thérapeutique, éducation expérientielle, cuisine, aérobic

RÉFÉRENCES

Éric Maltais : directeur du Camp Air Eau Bois 1800-363-4041

André-François Bourbeau : Professeur UQAC, 418-545-5011 poste 5259

David Mephram : Directeur de programme UQAC, 418-545-5011 poste 5091

ANNEXE 10 : COPIE DE CERTIFICATION DE PREMIERS SOINS

VOICI LA LISTE DES CERTIFICATIONS EN PREMIERS SOINS DES LEADERS, CO-LEADER ET DE L'ASSITANT:

NICOLAS LÉTOURNEAU CATHERINE PROVOST, YAN GOYETTE
PREMIER RÉPONDANT EN RÉGIONS ÉLOIGNÉES
PREMIERS SOINS URBAINS ET RCR

ANNEXE 11 : PLAN DES 5 SCÉNARIOS PESSIMISTES

SCÉNARIO POUR DÉLAIS MAJEURS

Délais avant la mise à l'eau

Dans le cas où nous prendrions du retard à partir de Chicoutimi et en route pour se rendre à Chapleau, la raison serait sûrement un incident sur la route ou un bris mécanique. Il faudrait donc se rendre au garage, et attendre un certain temps. Si ce retard survient dans la première journée de notre voyage il y a encore moyen de ne pas manquer le train du lendemain et c'est de conduire durant la nuit.

Si toutefois un incident survient sur la deuxième partie de route que nous avons à faire, il est possible que nous manquions le train. À ce moment là, nous perdrons nos billets parce que nous les aurons achetés à l'avance pour réserver nos places sur le train. Nous aurons donc à acheter de nouveaux billets de train et partir avec une journée de retard sur notre itinéraire.

Étant donné que la première journée nous n'avons prévu que 3 km à pagayer sur un lac, l'heure à laquelle nous embarquerons sur l'eau à peu d'importance. Si nous arrivons une journée plus tard au village de Missinabi et que nous ne voulons pas prendre de retard sur notre itinéraire, nous pourrions voyager de nuit si les conditions le permettent.

Délais durant l'expédition

Missinabi – Mattice (jour 1 à jour 12)

Si nous prenons du retard dans cette première section, nous arriverons en retard à Mattice, où nous avons prévu un ravitaillement. Pour ne pas que ce retard nous cause des ennuis, nous partirons avec de la nourriture pour deux jours de plus que ce qu'il nous faut. Nous partirons donc avec 14 jours de nourriture au lieu de 12 jours. L'autre chose qui peut arriver c'est que si nous prenons plus que 2 jours de retard, nous arrivons à Mattice la fin de semaine et alors le bureau de poste sera fermé et nous devrons attendre au Lundi pour avoir notre ravitaillement de nourriture. Cela nous retarderait considérablement sur le reste de notre expédition.

Mattice – Moosonee (jour 13 à jour 21)

Si nous prenons du retard dans cette deuxième partie de l'expédition, nous arriverons plus tard que prévu à Moosonee. Par contre nous n'aurons pas réservé nos billets de train pour le retour alors nous ne perdrons rien si nous arrivons en retard. Toutefois si nous arrivons au jour 22 nous devons soit prendre le train le jour même ou passer deux jour à Moosonee parce qu'il n'y a pas de train le dimanche. Dans le deuxième cas, cela ferait en sorte que nous serions de retour à Chicoutimi le 9 septembre au lieu du 8 septembre. Pour cette deuxième section d'expédition nous aurons aussi prévu de la nourriture en surplus, soit trois jour de nourriture d'extra. Pour tout retard dans la deuxième section de l'expédition nous aviserons notre ange-gardien pour lui expliquer les raisons de notre délai.

Délai sur la route du retour

Les participants impliqués dans ce projet non pas d'autres projets urgents à leur retour d'expédition. S'il nous arrive un pépin sur la route, nous prendrons du retard et nous aviserons notre ange-gardien.

SCÉNARIO POUR PARTICIPANT MANQUANT À L'APPEL OU ACCIDENTELLEMENT SÉPARÉS DU GROUPE

Durant la journée, sur le plan d'eau

Pour s'assurer de ne jamais perdre un participant, la consigne sera de toujours garder un visuel sur les autres canots. Advenant le cas où un payeur serait perdu de vue, dès le moment où le groupe s'en rendrait compte toute activité sera cessée. Le groupe arrêté sur la berge établira le moment où ils ont aperçu la personne manquante pour la dernière fois. Il faut savoir s'il est en amont ou en aval du reste du groupe. À partir de cette indication nous pourrions commencer nos recherches sur le plan d'eau dans la bonne direction. À l'aide de sifflet et de cries nous appellerons la personne manquante en se déplaçant lentement le long de la rivière. Chaque équipe de recherche aura avec lui un radio FRS pour pouvoir communiquer les derniers détails. Il ne s'écoulera pas plus d'une heure entre le dernier moment où la personne sera disparue et le temps où nous appellerons des secours extérieurs.

Une fois l'appel d'urgence logé, nous poursuivrons nos recherches jusqu'à la tombée de la nuit, où nous devrons, par sécurité, monter un campement et cesser nos activités sur la rivière.

Pour éviter tout scénario dramatique, lorsque la journée de pagaie sera terminée, et que les participants auront monté le campement, personne ne retournera à l'eau. De cette façon on évite d'avoir un payeur dans le trouble avec des gens qui ne sont pas en mesure de pouvoir intervenir. Dans la même optique, nous garderons la nuit pour dormir et se refaire des forces et non pas pour aller payer. Toutefois, si la nuit est belle, qu'il y a la pleine lune et que nous décidons de voyager, nous le ferons seulement si la section ne comporte pas plus que quelques eaux-vives (courte section, 100m) et quelques petits R1, (moins de 2 R1, de moins de 100m).

Durant une activité connexe, au camp ou dans un village

Dans le cas où une personne manque à l'appel sur la terre ferme, les possibilités sont plus grandes. Pour assurer notre sécurité, la règle sera de toujours aviser au moins une personne de l'endroit où l'on s'en va. Par exemple, si quelqu'un désire aller faire des photos sur le bord de l'eau, il devra aviser au moins un copain de l'endroit où il va et pour combien de temps. Ainsi on s'évite de paniquer pour rien, où alors de ne pas réagir assez vite s'il le faudrait. Lorsque quelqu'un manquera à l'appel nous commencerons d'abord par crier son nom et utiliser nos sifflets dans les alentours de l'endroit où l'on se trouve. S'il n'y a aucune réponse après 5 minutes nous passerons à l'étape suivante. À partir du moment où quelqu'un est signalé comme disparu nous devrions établir avec le reste du groupe toutes les possibilités d'endroits où il peut se trouver à partir des informations que l'on aura, il ne faut pas éliminer les possibilités qu'il soit tombé à l'eau. Le groupe partira ensuite à la recherche en patrouillant les différents endroits qui auront été discutés.

Nous poursuivrons nos recherches durant trois heures avant de loger un appel d'urgence à des secours externes. Nous leur donnerons un point de rendez-vous et nous assurerons d'être là à leur arrivée. Une fois

l'appel logé, nous poursuivrons nos recherches jusqu'à l'arrivée des secours, nous sommes conscients qu'il peut s'écouler jusqu'à deux jours avant leur arrivée, mais nous ne changerons pas de place.

SCÉNARIO EN CAS DE BRIS OU DE PERTE IMPORTANTE D'ÉQUIPEMENT AU POINT LE PLUS ISOLÉ DU PARCOURS

Canot cravaté irréparable

Dans le cas où nous avons royalement brisé un canot et que nous ne sommes pas en mesure de le réparer, il nous sera impossible de finir l'expédition avec un canot en moins. Nous devons alors conserver le minimum d'équipement nécessaire à la poursuite de l'expédition jusqu'au point d'évacuation autonome le plus près (la voie ferrée de Peterbell, Mattice, Moose River Crossing ou Moosonee). Dans cette situation, nous aurons un ou deux pagayer(s) de plus dans le canot. Nous porterons donc tous les rapides de classe R11 et les R1 que nous jugeons trop dangereux. Il faudra faire rapidement étant donné le peu d'équipement que nous transporterons avec nous.

Une fois rendu dans une ville, nous devons trouver un canot et retourner sur la rivière pour aller récupérer les équipements que nous aurons laissés derrière. Une telle mésaventure mettrait fin à notre expédition au sens où nous ne terminerions certainement pas notre expédition jusqu'à Moosonee.

Perte d'un baril d'équipement

Il est possible que nous perdions un baril d'équipement dans la rivière et que nous ne puissions le retrouver. Si un participant perd tout son équipement personnel, le reste de l'expédition sera beaucoup moins confortable pour lui et le reste du groupe qui devra partager son équipement personnel. Toutefois en se partageant l'équipement des autres membres du groupe il y a moyen de continuer l'expédition.

Si nous sommes dans la première section Missinabi-Mattice, nous poursuivrons jusqu'à Mattice où nous prendrons le temps d'évaluer la situation. S'il le faut, et si on peut se le permettre, nous prendrons une journée ou deux de congé le temps d'acheter l'équipement qu'il faudrait pour continuer le voyage en toute sécurité.

Si nous sommes dans la deuxième partie du trajet, Mattice-Moosonee, nous poursuivrons encore une fois notre voyage jusqu'à Moosonee qui est notre deuxième point de sortie en se partageant nos équipements.

Dans les deux cas, si à un moment la sécurité ou la santé des participants est mise en danger à cause du froid ou du manque de sommeil adéquat, nous considérerons une évacuation plus rapide en demandant de l'aide des secours extérieurs.

Perte d'une quantité importante de nourriture due aux animaux sauvages

Dans le cas où un ours gourmand met la patte dans un de nos barils, nous aurons perdu le tiers de notre nourriture. Nous prévoyons placer notre nourriture dans trois barils différents pour ainsi diminuer les risques de perdre tout notre nourriture d'un seul coup. Avec le tiers de la nourriture en moins, nous devrions être en

mesure de poursuivre notre voyage jusqu'au point de sortie le plus près (Mattice ou Moosonee). Nous essayerons sans doute de faire plus de distance par jour pour pouvoir sortir plus vite.

Dans le cas où une famille d'ours trouvent nos barils et décident de tout dévorer... Nous aurons faim! Si nous nous trouvons alors à moins de deux jours de pagaie d'un point de sortie (village de Missinabi, la voie ferrée de Peterbell, Mattice, Moose River Crossing ou Moosonee) nous payerons pour sortir par nous même en essayant de se nourrir un peu du poisson que nous pêcherons.

Si toutefois nous sommes à plus de deux jours de pagaie d'un de ces points de sortie, nous n'aurons d'autres choix que de faire appel aux secours externes pour qu'ils nous évacuent.

Perte d'équipement de communication

Dans le cas où nous perdrons le téléphone satellite, nous pourrions poursuivre notre expédition puisque nous avons toujours avec nous le SPOT qui permettra de nous garder en contact avec notre ange-gardien et de nous localiser tous les jours. Toutefois, nous ne prendrons pas les mêmes décisions quand au choix des rapides sachant que nous n'avons plus de téléphone satellite. Nous devons redoubler de prudence. Il y a aussi la possibilité, si elle se présente, de se joindre à un autre groupe qui descend la rivière et qui sont en possession d'un téléphone satellite. De cette façon nous serons en mesure de téléphoner notre ange-gardien et de l'informer de notre nouvelle situation.

Si nous perdons le téléphone avant Mattice, une fois arrivé à ce village nous loggerons un appel à notre ange-gardien pour l'aviser de notre nouvelle situation. Nous réévaluerons ensuite les risques de la poursuite de notre expédition en fonction de la température, du niveau de l'eau, de notre condition physique et de la possibilité de louer un autre téléphone satellite à Mattice ou dans les environs.

Dans le cas où nous perdrons la radiobalise SPOT, nous devrions logger un appel à notre ange-gardien dans la même journée. Puisque notre protocole de communication mentionne un envoi de SPOT par jour, nous devons palier à ce manque par un appel satellite par jour.

Dans le cas où nous perdrons le téléphone satellite et le SPOT, nous n'aurons pas d'autre choix que de continuer le plus prudemment possible jusqu'au village le plus près. Si nous nous trouvons avant Mattice, nous réévaluerons la situation une fois arrivé au village et essayerons de faire la location d'un nouveau téléphone satellite sans quoi nous mettrons fin à cette expédition.

Perte d'équipement de sécurité nautique (VFI, casque)

Dans le cas où un participant perdrait son VFI, nous en aurons amené un en extra. Par contre si un participant perd son casque nous devons continuer en étant doublement prudent, c'est-à-dire ne descendre aucun rapide R11 et plus à vue. Utiliser notre jugement et ne pas hésiter à porter si nous jugeons qu'il y a

des risques de chavirer. Bien sûr si cet incident survient avant Mattice il faudra trouver un nouveau casque au village sans nous ne continuerons pas l'expédition.

Advenant le cas où un deuxième VFI est perdu et que nous ne pouvons le remplacer, la personne sans VFI devra marcher tous les rapides de classe R11 et plus jusqu'à ce que nous arrivions à Mattice où nous pourrions acheter un nouveau VFI ou jusqu'à Moosonee.

SCÉNARIO POUR LE TRANSPORT AUTONOME D'UN PARTICIPANT BLESSÉ OU MALADE À L'HÔPITAL LE PLUS PROCHE

Étant donné le nombre restreint de participant, le niveau d'isolement élevé dans l'ensemble du parcours, la difficulté technique de la rivière (nombre de portages obligatoire élevé par exemple) et le laps de temps important avant l'accès possible à des soins médicaux d'urgences de façon autonome, les conditions pour une auto évacuation sont très restreintes. La victime doit être mobile ou semi mobile, son état doit être stable et ne pas risquer de s'aggraver par ou pendant la période d'évacuation, qui peut durer plusieurs heures voir même quelques jours, les conditions météo doivent être favorable et la section de rivière parcourir avant l'atteinte du point d'évacuation souhaité ne doit pas comporter de difficulté majeurs (rapides importants ou continus, chutes, portages long ou difficile, etc.). Si toutes ces conditions ne sont pas réunies, il appartiendra au leader ou à son second d'enclencher, selon son jugement, les procédures d'évacuation externe, soit à l'aide du téléphone satellite et/ou du SPOT.

Dans le cas où une condition médicale nécessiterait le transport d'un des participants vers un hôpital et que toutes les conditions sont réunies pour permettre l'évacuation de façon autonome, la procédure serait la suivante :

- Avant d'entamer le transport de la victime, le leader (ou le co-leader dans le cas où celui-ci est la victime) établit un plan d'évacuation. Ce plan devrait normalement consister en l'atteinte du point d'évacuation autonome¹ (PEA) le plus près. S'il ce point se situe en amont de la position du groupe, il devra être à une distance inférieure au ¼ de la distance du prochain PEA en aval et ne devra comporter aucune difficultés majeurs (portages long ou difficiles, rapides de classe III et plus, chutes importantes, etc.) pour être considéré comme atteignable.
- Le leader devra aviser, par téléphone satellite ou par SPOT, l'ange gardien que des procédures d'auto évacuation ont été entamées. Il lui transmettra aussi, si possible, son plan d'évacuation ainsi que les alternatives possibles.
- Tous les participants prendront part à l'évacuation, personne ne sera laissé derrière.

¹ Se référer à la carte du trajet annoté et à la liste des points de sortie possible en annexe

- Dans le cas où la victime est apte à avironner, le groupe évacuera avec tous le matériel et les embarcations. La victime sera placée à l'avant dans une embarcation tandem. Les rapides de classe II et plus seront automatiquement portagés.
- Dans le cas où la victime n'est pas apte à avironner, le groupe abandonnera tout le matériel non nécessaire à l'évacuation ainsi que les embarcations superflues sur place. La victime sera évacuée dans un canot tandem, placé de façon confortable au centre du canot. Tous les rapides qui comportent un risque raisonnable de nage ainsi que tous les classes II et plus seront automatiquement portagés.
- L'état de la victime devra être constamment vérifié. S'il s'aggrave ou que la victime perd sa mobilité, l'auto évacuation sera stoppée au point d'attente raisonnable le plus proche et les secours externes seront activés.
- Une fois le PEA atteint, la victime sera conduite vers des soins médicaux de façon mécanisée (train, bateau, voiture, autobus, ambulance si nécessaire)

SCÉNARIO D'ÉVACUATION D'UN LEADER INCONSCIENT DU POINT LE PLUS ISOLÉ DU PARCOURS

Étant donné la non mobilité d'une victime inconsciente, les grandes distances à parcourir dans un isolement prononcé, le petit nombre de participants et le niveau de difficulté technique élevé de la rivière (nombreux portages obligatoire), l'évacuation autonome d'un leader inconscient est très peu réaliste. Il existe un seul scénario où elle serait possible :

- Dans le cas où un point d'évacuation autonome est situé à moins de 30 km du point d'accident et qu'il n'y a aucun portage ni aucun rapide de classe I et plus entre ces deux points, il est possible d'auto évacué un leader inconscient par canot jusqu'à un PEA où la victime sera transféré aux services médicaux d'urgences.

Dans toutes les autres situations, la procédure sera la suivante :

- Contacter les secours externes (SPOT et/ou téléphone satellite) pour enclencher les procédures d'évacuations le plus rapidement possible. Stabiliser la victime dans un endroit sécuritaire et relativement confortable. Administrer les soins d'urgence et effectuer le suivi de l'état de la victime. Documenter toutes les actions. Veiller au bien être du reste du groupe. Rendre le site de camping d'urgence facilement identifiable et accessible pour les secours, dans la mesure du possible.

ANNEXE 12 : NUMÉRO DE TÉLÉPHONES D'URGENCE

LISTE TÉLÉPHONIQUE EXTERNE		
Risque Physique	Risque Mécanique	Risque Environnemental
OPP (police provinciale) 705-405-2600	Sport Equip. (magasin de sport Hearst) 705-362-0233	Centre anti-poison 1-800-268-9017
Hôpital de Timmins. 705-267-2131	Typer Live Bait (chasse et pêche) 705-362-4828	
Hôpital de Hearst (30 Km de Mattice) 705-362-4291		
Urgence santé 911		
Ligne Télésanté 1-866-797-0000		
Chapleau General Hospital 705-864-1520		
James Bay General Hospital 705-336-1111		
James Bay ambulance 705-336-2164		

LISTE CONTACTS TÉLÉPHONIQUES		
Contacts Université	Contacts Famille	Contacts Autres
UQAC 418-545-5011	Parents Nicolas 418-833-1448	Via rail 1-888-VIA-RAIL
Gilles Lévesque # 4467 Cell 418-820-5049	Parents Catherine	Ontario Northland 1-800-461-8558
David Mephram #5091 cell 418-550-7202	Parents Yan	Grey Hound 1-800-661-8747
		Parc provincial Missinaibi 705-234-2222