

VÉLO DE ROUTE, RANDONNÉE ET GRAVELLE

Guide de pratique et d'encadrement sécuritaires



Vélo Québec

REMERCIEMENTS ET MENTIONS SPÉCIALES

Vélo Québec tient à remercier ces personnes et organismes pour leur contribution à la réalisation du présent guide :

Direction et coordination du projet

- » Kim Lalanne, Vélo Québec
- » Arnaud Lombard-Dionne, Vélo Québec
- » Jean-François Rheault, Vélo Québec
- » Ambroise Thériault, Vélo Québec
- » 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

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

Rédaction des contenus disciplinaires

- » Arnaud Lombard-Dionne, Vélo Québec
- » Ambroise Thériault, Vélo Québec

Collaborateurs et collaboratrices

- » Joanie Beaumont, responsable plein air, FÉÉPEQ
- » Magalie Bernard, responsable du service aux membres et des accréditations, Aventure Écotourisme Québec
- » Pascale Caissy, conseillère à l'expérience client et aux opérations, SÉPAQ
- » Tanya Desrochers, directrice des programmes, Association des camps du Québec
- » Nicolas Labrecque-Sauvé, directeur, Québec vélo de montagne
- » Marianne Lacasse, coordonnatrice des programmes jeunesse, CNCB

Révision linguistique

- » Jean-François Gazaille

Conception graphique

- » Florence Dostie-Ménard, Flaz

Mise en page

- » Mathias de Garidel

Ce guide a été réalisé par **Vélo Québec**



Vélo Québec

en collaboration avec le **Réseau plein air Québec**



RÉSEAU PLEIN AIR QUÉBEC

et ses **dix autres fédérations de plein air** membres grâce au soutien financier du **ministère de l'Éducation**.

Québec 

ISBN : 978-2-924149-38-6

Dépôt légal, 10 avril 2025

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Bibliothèque et Archives Canada, 2025

© **Vélo Québec** et Réseau plein air Québec

Le but du présent guide est de fournir des informations de nature générale. Il ne contient pas d'analyse complète de la loi ou des cas d'espèce, et ne constitue d'aucune façon une opinion ou un conseil juridique de **Vélo 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. **Vélo 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 des informations que renferme ce guide.

Le contenu de ce guide, y compris le présent avis, peut être reproduit ou partagé dans son intégralité à des fins éducative ou informative, à condition que l'intégrité de son contenu soit conservée et que ses auteurs, soit **Vélo 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. **Vélo Québec** et le Réseau plein air Québec ne peuvent être tenus responsables de tout contenu ou de toute information qui seraient inexacts ou qui ne seraient pas à jour.

Pour citer ce document :

Vélo Québec et Réseau plein air Québec. (2025). *Vélo de route, randonnée et gravelle : Guide de pratique et d'encadrement sécuritaires*. Réseau plein air Québec.
<https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/guide-de-pratique-et-dencadrement-securitaires/>.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements et mentions spéciales	i
Préambule	vi
Limites du guide	vi
À propos de Vélo Québec	vii
À propos du Réseau plein air Québec	viii
L'activité	1
Les termes utiles	2
Le milieu de l'activité au Québec	2
Caractéristiques des sites ou sentiers de pratique de l'activité	5
Les risques inhérents à la pratique du vélo (route/randonnée/gravelle)	22
L'équipement requis pour l'activité	27
La pratique libre et la pratique autonome	45
Les formations offertes pour développer l'autonomie dans la pratique	46
Planifier une sortie	48
Réaliser une sortie	54
La pratique encadrée	60
La personne encadrante	61
L'encadrement dans les divers milieux du Québec	62
Le champ de compétences des encadrant·es	67
Les formations offertes pour développer les compétences en encadrement	70
Planifier une sortie	74
Réaliser une sortie	77
Les procédures d'urgence, les aspects légaux et les assurances	86
Le plan de mesures d'urgence	87
Que faire en cas d'urgence?	89
La responsabilité en cas d'accident et les aspects légaux de la pratique libre, autonome et de la pratique encadrée	91
Les assurances	95

Annexe 1 : Liste des acronymes	99
Annexe 2 : Glossaire	102
Annexe 3 : Code de la sécurité routière du Québec	109
Annexe 4 : Plan de sortie et plan de mesures d'urgence	121
Annexe 5 : Formulaire d'évaluation médicale	123
Annexe 6 : Système d'évaluation du patient	128
Annexe 7 : Rapport d'accident et d'incident	128
Annexe 8 : Formulaire d'acceptation des risques	128
Annexe 9 : Liste des habiletés	129
Annexe 10 : Le système multicouche	136
Annexe 11 : L'écosystème plein air québécois	138
Annexe 12 : Bibliographie et références pour aller plus loin	140

PRÉAMBULE

Les pratiques cyclistes ne cessent d'évoluer, de se diversifier et de se spécialiser. La volonté du présent guide de distinguer le vélo de gravelle du vélo de route ou du vélo de randonnée témoigne de ces nouvelles réalités. Ce guide se veut une mise à jour du Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air – vélo¹, publié en 2015. Il vient poursuivre les efforts de structuration menés par Vélo Québec et l'ensemble de la communauté cycliste tout en rendant compte de l'évolution des pratiques. Des outils tels que la formation en encadrement cycliste de Vélo Québec, le référentiel en gestion de risque en enseignement en contexte de plein air de la FÉÉPEQ, la fiche vélo du Guide professionnel sur la mise à disposition du matériel de plein air du SLIM et divers autres ouvrages listés dans la bibliographie ont servi d'inspiration à ce travail.

Ce guide a pour vocation de servir d'outil à un vaste public. Les pratiquant-es qu'ils ou elles soient débutant-es ou expert-es, les encadrant-es qu'ils ou elles soient bénévoles ou professionnels-les, les institutions, organismes et acteurs du milieu ou externe au milieu trouveront dans ce guide, l'ensemble des éléments à considérer pour préparer et réaliser sécuritairement une activité de vélo. Les recommandations de ce guide n'ont pas de caractère obligatoire, aucune loi ne régissant la pratique des activités de plein air au Québec. Toutefois, ce guide se veut un cadre de référence de la pratique autonome et encadrée et pourra certainement être utilisé lors de considérations d'ordre juridiques.

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 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.

Enfin, 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.

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 du vélo, il est impératif de souligner que les informations et recommandations présentées ne sont pas 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 terrain...).

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-es et intervenant-es professionnels-les). 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.

¹ Vélo Québec, Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Vélo. Normes, exigences et procédures (Québec : Conseil québécois du loisir, 2015).

Bien que le vélo utilitaire pourrait être défini comme une pratique en soi avec ses nuances au niveau des risques, ce guide ne s'y attardera pas spécifiquement, se concentrant davantage sur la pratique du vélo comme loisir, soit la pratique du vélo de route, du vélo de randonnée (balade) et du vélo de gravelle. De la même manière, les spécificités propres aux versions multijours de ces pratiques : cyclotourisme, vélo d'aventure, *bikepacking* ne seront pas abordés au-delà de précisions terminologiques. Les pratiques du vélo de montagne et du *fatbike* font quant à elles l'objet d'un guide à part.

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis plus de 50 ans, Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation du vélo afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. Plus spécifiquement, les activités de Vélo Québec s'orientent autour de trois axes principaux :

- » Rendre le vélo accessible pour tous et toutes partout au Québec ;
- » Développer et promouvoir les activités touristiques et les loisirs à vélo ;
- » Célébrer le plaisir de rouler ;

En rassemblant les différent-es intervenant-es et en mettant à leur service son expertise, ses ressources et son dynamisme, Vélo Québec poursuit sa mission de promouvoir et d'assurer la sécurité du vélo, tout en contribuant à la création d'une offre touristique unique et concurrentielle.

En tant que fédération de plein air, Vélo Québec est membre du Réseau plein air Québec (RPAQ).

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 de favoriser, dans un esprit de collaboration, l'échange de connaissances spécialisées, la concertation et le développement ainsi que 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;
- » D'élaborer une stratégie globale et durable en matière de plein air.

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 pour assurer la qualité, l'éthique et la sécurité de la pratique autonome ou encadrée des sports et des loisirs extérieurs.



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!

Glossaire (terme présent au glossaire)

Lien intra-document (réfère à une page du document)

Lien extra-document (réfère à un hyperlien externe)

01



CHAPITRE 1

L'activité

En 2020, presque tous les adultes québécois (96 %) affirmaient avoir fait du vélo au moins une fois dans leur vie. Durant cette même année, 4,5 millions des adultes et des enfants initiés ont enfourché leur vélo et plus de 2,7 millions de personnes disent en avoir fait régulièrement pendant la belle saison, soit à chaque semaine². C'est donc peu dire que les Québécois-es ont une passion pour le vélo! Depuis 25 ans, le nombre d'adeptes n'a cessé d'augmenter. Les infrastructures cyclables se sont également grandement améliorées. En 1995 on comptait 2300 km d'infrastructures cyclables; 25 ans plus tard, ce réseau dépasse les 10 600 km. De ce nombre, on compte plus de 3900 km de piste cyclable séparée physiquement de la circulation automobile. La presque totalité des régions proposent des parcours cyclables et des véloroutes aux pratiquant-es de vélo de route ou de vélo de randonnée. Dernier venu sur la scène, le vélo de gravelle gagne aussi rapidement en popularité. La dernière décennie a vu l'explosion des ventes de ce type de vélo, conséquence de quoi, l'offre de parcours se développe, elle aussi. À titre d'exemple, en 2025, c'est 50 % des parcours cyclables offerts par Tourisme Cantons-de-l'Est qui s'adressent aux adeptes de vélo de gravelle.

Ce premier chapitre explore l'écosystème du vélo au Québec à travers les principaux acteurs et sites de pratique qui le constituent. Il aborde également les diverses pratiques cyclistes, mettant en lumière leurs particularités ainsi que les risques inhérents qui les accompagnent.

1.1 – LES TERMES UTILES

L'évolution du vélo et des différentes tendances au sein même de la pratique rend nécessaire la précision de certains termes techniques utilisés dans ce document. Afin de simplifier la lecture, un glossaire détaillant l'ensemble de ces termes se trouve en [annexe 2](#).

1.2 – LE MILIEU DE L'ACTIVITÉ AU QUÉBEC

Le territoire québécois offre une multitude d'opportunités pour les cyclistes. En tenant compte de la diversité des caractéristiques naturelles et de l'implication des acteurs de plusieurs milieux, nous sommes en mesure de mieux saisir comment la pratique du vélo prend forme et se déploie.

1.2.1 – Les caractéristiques naturelles du territoire³

Avec une superficie de 1,7 million de kilomètres carrés, le Québec est la province canadienne la plus vaste. La portion sud de son territoire est traversée par plusieurs chaînes de montagnes majeures : les Laurentides, situées au nord du fleuve Saint-Laurent, s'étendent de l'Outaouais à la Côte-Nord. Les Appalaches, quant à elles, au sud du fleuve, s'étendent des Cantons-de-l'Est à la Gaspésie. Les Montérégiennes, considérées comme des collines, ajoutent du relief aux Basse-Terre du Saint-Laurent. Enfin, le Nord-du-Québec encore peu développé pour la pratique du vélo offre une variété de paysages allant du Bouclier canadien de la région de James jusqu'à la région de Davis et ses impressionnants monts Torngat qui marquent la limite avec le Labrador. Ces montagnes et collines sculptent le territoire, modifient les défis, les expériences et les paysages, conférant à chaque région du Québec une singularité qui enrichit la pratique du vélo.

Différents types de forêts sont présentes sur le territoire. La forêt laurentienne, présente au sud de la province, est une forêt mixte composée de conifères, comme le pin et l'épinette, et de feuillus, comme les érables, les chênes et les bouleaux. Ce type de forêt côtoie de très près le paysage agricole et agroforestier composant une grande partie du sud de la province. De l'Abitibi à la Côte-Nord, on retrouve la forêt boréale, composée d'arbres résilients au froid, dont principalement les conifères. À la limite nord de la forêt boréale, on retrouve la taïga,

² Vélo Québec 2020, *L'État du vélo au Québec en 2020*

³ Gouvernement du Québec, « Aperçu du territoire québécois », dernière modification le 11 octobre 2024, <https://www.quebec.ca/gouvernement/portrait-quebec/geographie-territoire/apercu>

principalement peuplée d'épinettes noires et de lichens, pouvant résister au climat subarctique. Et finalement, la toundra, située complètement au nord de la province, est composée de tourbes, mousses, lichens et plantes herbacées. Les zones de végétation du Québec.

Les nombreux lacs et cours d'eau couvrent une superficie de près de 207 500 km carrés. Leur omniprésence façonne le territoire et contribue à agrémenter l'expérience des cyclistes.

Les zones urbanisées se concentrent le long du fleuve Saint-Laurent. Environ 80 % de la population du Québec vit dans la partie sud de la province. Sans surprise c'est également dans ce secteur que sont situées la majorité des infrastructures cyclables. En ce sens, la pratique du vélo se prête bien à la fois à la découverte des grands espaces qu'au plein air de proximité.

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

Une multitude de personnes et organisations interviennent dans le milieu du plein air en général, et dans le milieu du vélo de montagne 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**.

Un graphique représentant l'écosystème est présenté en [annexe II](#).

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

- » **Les gestionnaires de sentiers et de sites 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'activités 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 gestionnaires de site et de sentiers 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** et de **pratique autonome**, aux personnes encadrantes, aux clubs, aux écoles de formation, aux gestionnaires de sites et aux autres membres. Onze fédérations, incluant Vélo Québec, jouent ce rôle. Elles 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 se référer à :
 - L'Association des parcs régionaux du Québec (Parq);
 - La Fédération des pourvoiries 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 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.

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 ministère 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, la Sépaq, les URLS, le RPAQ, 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), un organisme relevant 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 du Transport et de la Mobilité durable** (MTMD) gère et finance plusieurs infrastructures cyclables à travers la province et s'occupe de signalisation le cas échéant.

1.2.3 – Les différentes pratiques du vélo

Comme mentionné précédemment, ce guide n'abordera pas spécifiquement la pratique du vélo utilitaire et se concentrera sur la pratique du vélo en tant que loisir, soit : le vélo de route, le vélo de randonnée (balade) et le vélo de gravelle. De la même manière, les spécificités propres aux versions multijours de ces pratiques : cyclotourisme, vélo d'aventure, bikepacking ne seront pas abordées au-delà de précisions terminologiques. Les pratiques du vélo de montage et du fatbike font quant à elles l'objet d'un guide à part.

Le vélo de route :

Le vélo de route se pratique majoritairement sur des routes asphaltées. La distance des sorties peut varier tout comme le terrain qui peut être plat, vallonné ou montagneux. La pratique du vélo de route se caractérise généralement par la recherche d'un rythme soutenu et une volonté de dépassement, bien que cela puisse être autant dans un contexte de performance, d'entraînement que de plaisir. Le vélo de route peut se pratiquer seul·e, entre ami·es ou en groupe, auquel cas on parlera de sortie en **peloton**.

Le vélo de randonnée (le vélo de balade) :

La pratique du vélo de randonnée (vélo de balade) privilégie généralement les infrastructures cyclables sécurisées et les routes avec des débits véhiculaires faibles. La distance des sorties peut varier tout comme le terrain, mais l'objectif reste le plaisir, la détente, le bien-être ou encore la découverte. La majorité des cyclistes pratiquant le vélo comme loisir se retrouvent dans cette catégorie. On peut considérer le **cyclotourisme** comme la pratique multijour du vélo de randonnée.

Le vélo de gravelle :

Comme son nom l'indique, l'adepte de vélo de gravelle privilégie les chemins non asphaltés (routes de gravier, chemins forestiers, sentiers sur surface naturelle, etc.). Le vélo de gravelle se pratique sur des chemins avec de faibles débits véhiculaires et variant préférentiellement les types de surfaces. Le sentiment de liberté, de communion avec le territoire et d'authenticité, est au cœur de l'expérience recherchée. On peut considérer le **vélo d'aventure** (*bikepacking*) comme la pratique multijour du vélo de gravelle.

1.3 – CARACTÉRISTIQUES DES SITES OU SENTIERS DE PRATIQUE DE L'ACTIVITÉ

Cette section aborde les divers aspects à considérer lors du choix d'un itinéraire ou d'un site de pratique afin de préparer adéquatement une sortie. Que la sortie soit autonome ou encadrée, il convient d'en tenir compte pour éviter toute mauvaise surprise durant son déroulement. Voici les composantes clés qu'il importe d'analyser :

- » Les infrastructures routières
- » La réglementation en vigueur
- » La difficulté physique
- » La difficulté technique
- » La signalisation et le balisage
- » Les contraintes d'isolement

1.3.1 – Les infrastructures routières

Au Québec, les cyclistes peuvent circuler sur toutes les routes publiques, à l'exception des routes à accès limité (ex. : autoroutes) ou des voies réservées à certains usages (ex. : voies réservées aux autobus). Il est nécessaire pour les cyclistes de bien savoir déterminer les routes qui leur sont interdites.

Le tableau ci-dessous indique la numérotation des autoroutes et routes au Québec qui sont gérées par le ministère des Transports.

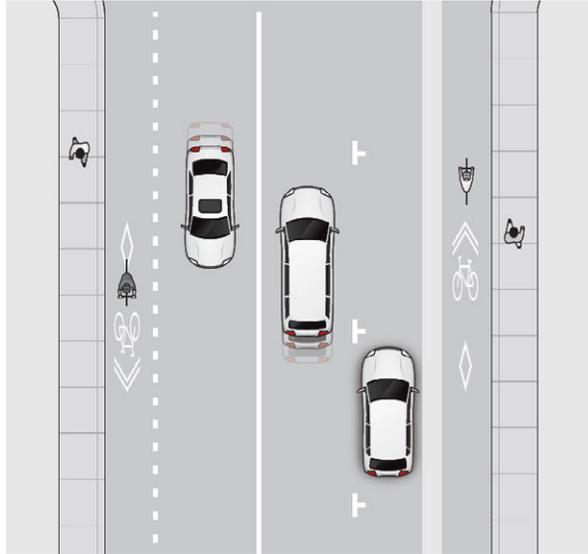
	Type de route	Numérotation	Accessibilité aux cyclistes
	Autoroutes et routes collectrices	Autoroutes : 0 à 99 Routes collectrices : 400 à 999	Interdites aux cyclistes
	Routes principales, nationales et secondaires	Routes principales ou nationales : 100 à 199 Routes secondaires : 200 à 399	Accessibles aux cyclistes, mais degré de convivialité variable (voir outil cartographique du MTMD : http://www.quebec511.info/fr/carte/default.aspx)

Tableau 1 : Numérotation des routes et autoroutes au Québec

Pour accroître leur sécurité, les cyclistes disposent également de diverses infrastructures cyclables aménagées sur les routes ou en site propre. Leur aménagement doit respecter les normes établies par le ministère du Transport et du Développement Durable (MTMD). On peut retrouver une liste des infrastructures et de leurs conditions et bonnes pratiques d'aménagement dans le [Guide technique – Aménager pour les piétons et les cyclistes](#) de Vélo Québec. Les infrastructures cyclables les plus fréquentes sont : la piste cyclable, la bande cyclable, l'accotement asphalté et la chaussée désignée.

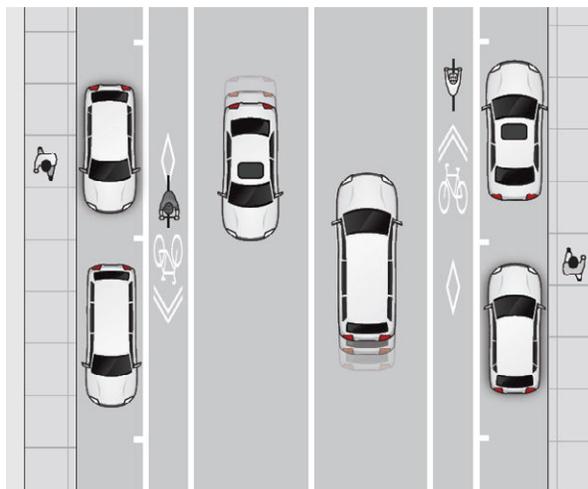
Piste cyclable

La piste cyclable est une voie séparée physiquement de la circulation motorisée, ce qui lui confère un haut niveau de confort et de sécurité. Elle peut être aménagée en site propre, à même la chaussée ou au niveau du trottoir ou encore, complètement séparée des routes et passant dans un champ ou une forêt. Elle est réservée à l'usage des cyclistes ou peut être partagée avec d'autres usagers non motorisés, ce qui lui vaut parfois la désignation de piste récréative ou de sentier polyvalent. Elle est dotée d'une chaussée revêtue dure et uniforme (asphalte ou poussière) et est de largeur suffisante pour permettre les croisements. Lorsque d'autres activités comme la marche ou le patin y sont permises, on parle de sentier polyvalent (ex. : Parc linéaire Le P'tit Train du Nord).



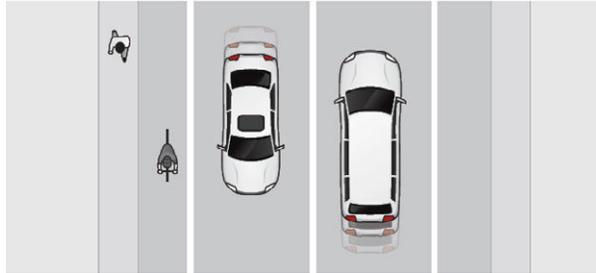
Bande cyclable

La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne de séparation, des bornes ou un muret, ou encore un revêtement de couleur. La bande cyclable est interdite aux voitures, qui peuvent toutefois la franchir pour stationner. À vélo, vous pouvez sortir de la bande cyclable pour contourner un obstacle ou tourner à gauche. Les bandes cyclables sont ouvertes à l'année et déneigées en hiver, en même temps que le reste de la rue, mais la ligne de séparation ou le revêtement ne sont pas toujours visibles en fonction de la météo. La bande cyclable est toujours unidirectionnelle et les cyclistes y circulent généralement dans le même sens que les véhicules sur la voie adjacente. Par contre, certaines rues à sens unique comportent une bande cyclable permettant aux cyclistes de circuler en sens inverse des automobiles.



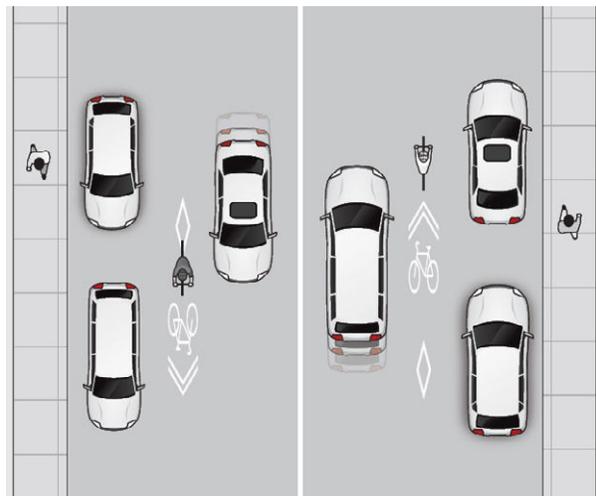
Accotement asphalté

L'accotement asphalté est une surlargeur de la chaussée et est délimité par une ligne peinte au sol. Il est adjacent aux autres voies de circulation et les cyclistes y circulent dans le même sens que les autres véhicules. L'accotement asphalté est aménagé sur les routes où le stationnement est interdit, et ce, généralement en milieu rural bien qu'on le retrouve parfois en milieu urbain.



Chaussée désignée

La chaussée désignée est une route officiellement reconnue comme une voie cyclable, partagée par les cyclistes et les automobiles. Elle permet de circuler sur des rues ou des routes peu achalandées. Elle ne comporte pas de corridor réservé aux cyclistes, mais est signalisée au moyen de panneaux. De plus, le pictogramme représentant un vélo est peint sur la chaussée.



1.3.2 – La réglementation en vigueur

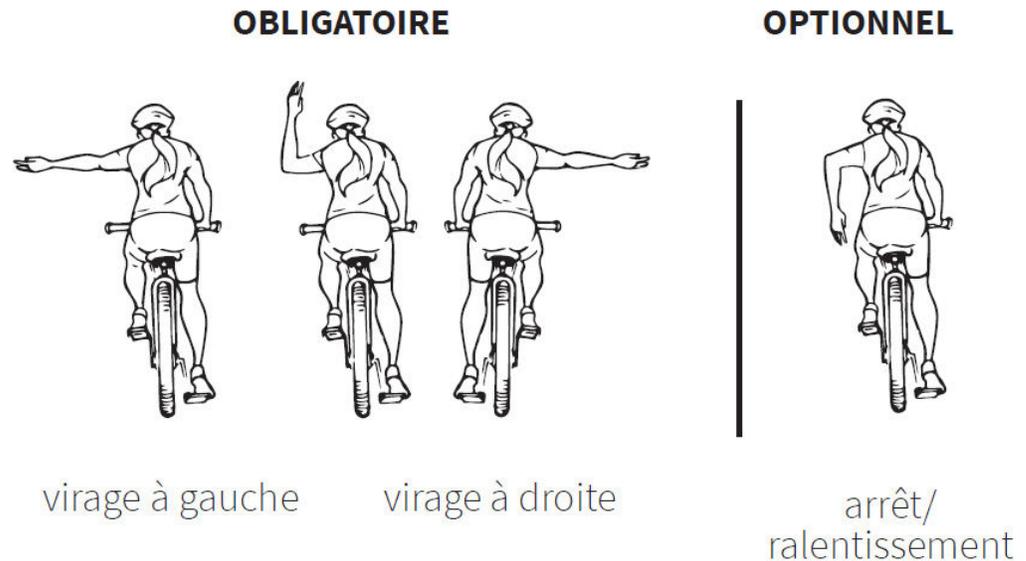
Les cyclistes circulant sur la voie publique sont tenus de respecter le [code de la sécurité routière](#).

Respecter la signalisation pour cyclistes ou automobilistes

Le Code considère le vélo comme un véhicule à part entière, soumis aux mêmes règlements que ceux qui régissent la conduite d'un véhicule automobile. Tout comme les autres usagers de la route, les cyclistes doivent respecter la signalisation routière partout et en tout temps. Une signalisation particulière a été conçue pour les voies cyclables et les cyclistes sont tenus de la respecter. Lorsqu'aucune signalisation propre aux cyclistes n'est présente ou à moins d'indication contraire, les cyclistes doivent respecter la signalisation pour les automobiles. Le cycliste qui fait face à un feu pour piétons à un feu rouge peut poursuivre sa route. Il doit toutefois s'immobiliser avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser et s'assurer qu'il peut effectuer sa manœuvre sans danger. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons.

Respecter la signalisation pour cyclistes ou automobilistes

Avant de tourner, le cycliste doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante, à moins qu'une telle manœuvre ne mette en péril sa sécurité. Il est important de connaître les signaux manuels de virage et d'arrêt et de les utiliser. Ces manœuvres sont illustrées ci-dessous.



Pour des raisons de sécurité, il est conseillé de toujours utiliser la main gauche pour signaler son intention d'effectuer un virage à droite. Cela permet de garder la main droite sur le frein arrière, qui est plus sécuritaire que le frein avant si le cycliste doit s'arrêter subitement. Puisque les cyclistes se retrouvent généralement à droite des voitures, l'utilisation de la main gauche permet aussi une meilleure visibilité auprès des automobilistes. **Par contre, il est conseillé de signaler un virage à droite de la main droite si le véhicule provient de la droite des cyclistes.**

Comportements obligatoires et interdits

Comportements obligatoires :

- » Respecter la signalisation routière (panneaux, feux de circulation, marquage au sol) ;
- » Circuler « le plus à droite possible de la chaussée » en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emportierage ;
- » Signaler ses intentions chaque fois qu'on entreprend un virage ;
- » Rouler dans le même sens que la circulation (à moins d'indication contraire) ;
- » Circuler en demeurant à califourchon et en tenant constamment le guidon ;
- » Circuler à file simple lorsqu'on roule en groupe (maximum 15 cyclistes) ;
- » Céder le passage à la circulation ayant le droit de passage ;
- » S'immobiliser aux abords des autobus scolaires dont les feux rouges intermittents sont en marche.

Comportements interdits :

- » Porter des écouteurs en roulant ;
- » Transporter un passager, sauf si un siège est prévu à cet effet ;
- » Circuler en sens inverse de la circulation ;

- » Circuler sur les autoroutes ou les voies d'accès;
- » Circuler sur le trottoir;
- » Circuler entre deux rangées de véhicules en mouvement;
- » Circuler en consommant des boissons alcoolisées;
- » Circuler avec des facultés affaiblies;
- » Circuler avec un système de freinage défectueux;
- » Emprunter une propriété privée pour éviter une signalisation.

À noter également qu'il est interdit aux enfants de moins de 12 ans de circuler sur les routes dont la vitesse permise est de plus de 50 km/h sauf s'ils sont sur une piste cyclable ou s'ils sont accompagnés d'un adulte.

Les articles du code de la sécurité routière s'appliquant aux vélos sont présentés en annexe 3.

1.3.3 – Les niveaux de difficulté

Il n'existe pas pour l'instant un système de cotation unique au Québec permettant de représenter les différentes difficultés des pratiques cyclistes de route/gravelle/raandonnée. Ce travail sera entamé par Vélo Québec et ses partenaires dans les prochaines années. Cependant, il est possible d'identifier les paramètres à considérer lorsqu'on parle de difficulté physique et de difficulté technique.

1.3.3.1 – La difficulté physique

Divers paramètres doivent être pris en compte lorsque vient le temps d'analyser la difficulté physique d'un parcours. Les principaux sont : la distance, le dénivelé cumulé positif, le pourcentage de pente, les conditions météo (surtout le vent) et la qualité de la chaussée. Notons que de manière générale il est important de tenir compte du type de pratique dans l'analyse des paramètres influençant la difficulté. Par exemple, une même distance selon qu'elle est sur un chemin de gravier ou pavé, ne représentera pas le même défi physique.

La distance

La distance d'une sortie varie généralement entre 5 km et 150 km. Le niveau de difficulté peut varier selon l'âge, la force et l'expérience des adeptes. L'endurance se développant en vieillissant, une sortie plus longue est plus difficile pour de jeunes adeptes.

À titre d'exemple on peut se référer à l'échelle suivante pour évaluer la difficulté liée à la distance d'une sortie.

Facile	Modérée	Difficile	Très difficile
30 km et moins	30 km à 60 km	60 km à 90 km	90 km et plus

Tableau 2 : Échelle de difficulté selon la distance

Le tableau ci-dessous représente les niveaux de difficultés liés à la distance quotidienne tels que proposés par différentes organisations soit : l'agence de voyage de Vélo Québec (Vélo Québec Voyages), l'organisation faisant la promotion du cyclotourisme en France (France vélo tourisme), la plateforme la plus connue promouvant le vélo de gravelle (bikepacking.com) et l'organisation faisant la promotion du cyclotourisme aux États-Unis (Adventure cycling).

(en km/jour)	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	
Vélo Québec Voyages		Facile (30 à 70)												
			Modérée (50 à 80)											
			Avancée (50 à 90)											
				Difficile (60 à 110)										
					Expert (70 à 165)									
France vélo tourisme	* (- de 30)													
		** (30 à 50)												
			*** (50 à 70)											
				**** (+ de 70)										
Bikepacking.com	19 à 58													
		30 à 97												
			53 à 145											
				82 à 161										
					108 à 266+									
Adventure cycling	Level 1 (56 et -)													
			Level 2 (48 à 72)											
			Level 3 (56 à 100)											
				Level 4 (72 à 104)										
					Level 5 (80 à 120)									

Tableau 3 : Comparatif de l'échelle de difficulté selon la distance, proposé par différentes organisations

Le dénivelé positif cumulé

L'accumulation de montées successives, même si elles sont très progressives, finit par avoir un impact sur la difficulté physique du trajet. Pour avoir un aperçu de cette difficulté, on pourra se référer au cumulatif du dénivelé.

À titre d'exemple, le tableau ci-dessous représente les niveaux de difficultés liés à la distance quotidienne tels que proposés par différentes organisations soit : l'organisation faisant la promotion du cyclotourisme en France (France vélo tourisme), une organisation promouvant le vélo de gravelle (bikepacking.com) et l'organisation faisant la promotion du cyclotourisme aux États-Unis (Adventure cycling).

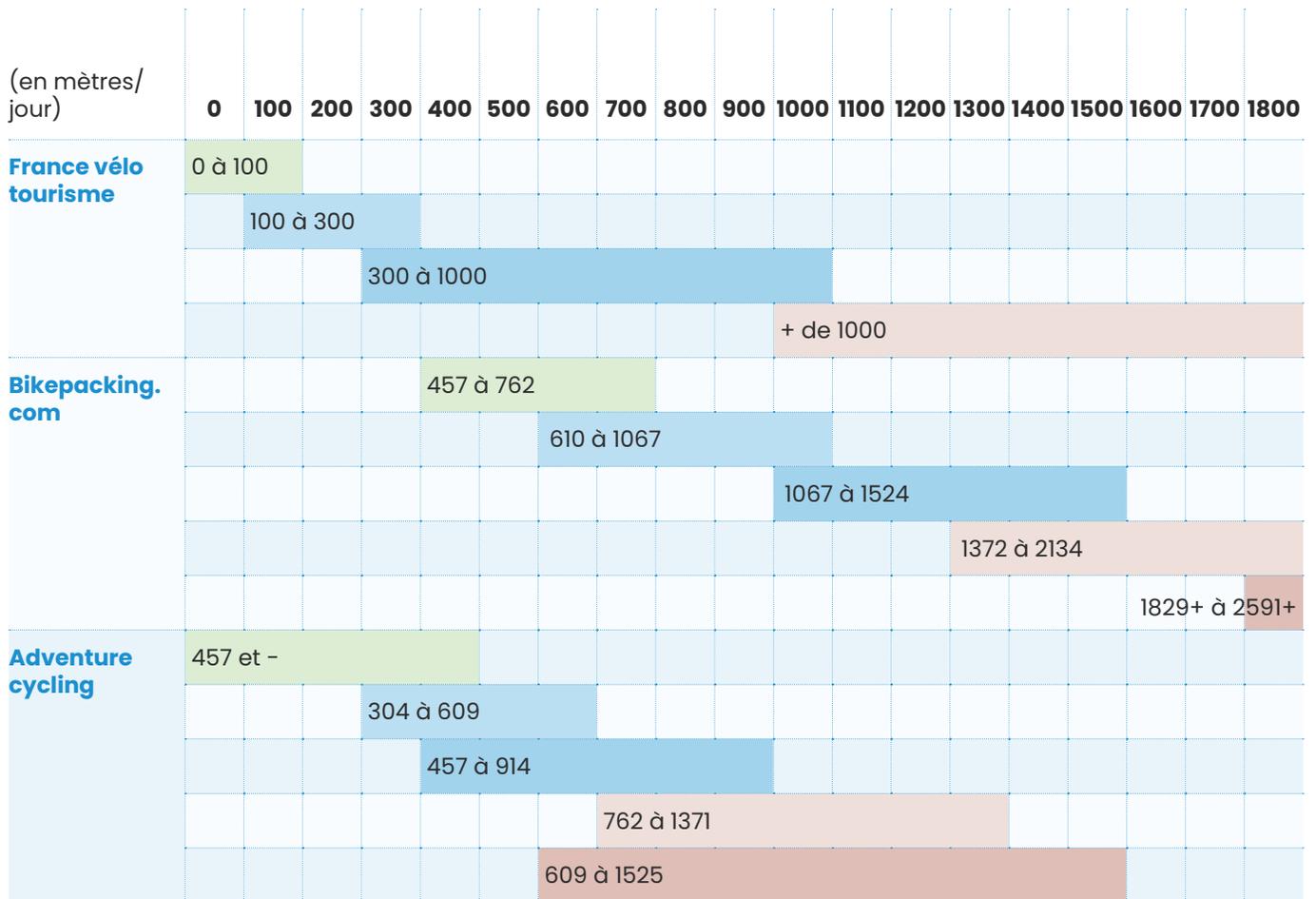


Tableau 4 : Comparatif de l'échelle de difficulté selon le dénivelé positif cumulé, proposé par différentes organisations

Le pourcentage de pente

Le pourcentage des pentes présentes sur le parcours doit être considéré dans l'évaluation de la difficulté. À la montée, une pente abrupte sera physiquement plus exigeante qu'une pente progressive.

Pour bien cerner la difficulté liée au pourcentage de la pente, on peut se référer au tableau suivant.

4 % et moins	Facile. C'est le pourcentage que l'on retrouve généralement sur les pistes aménagées sur les anciennes voies ferrées.
4 à 6 %	Modéré. La plupart des cyclistes pourront pédaler sur de telles pentes, à moins qu'elles soient très longues (plusieurs kilomètres à 4 %, plusieurs centaines de mètres à 6 %).
6 à 8 %	Difficile. Certains cyclistes descendront de vélo dans de telles pentes, en particulier si elles sont longues. À titre d'exemple, la côte de la rue Berri à Montréal a une pente de 7 %.
8 % et plus	Très difficile. De nombreux cyclistes descendront de vélo dans de telles pentes, presque tous et toutes au-delà de 10 %.

Tableau 5 : Comparatif de l'échelle de difficulté selon le degré de pente

Les descentes, quant à elles, facilitent la progression, éliminant une partie ou la totalité de l'effort de pédalage requis. Dans des pentes très fortes et très longues, le freinage peut devenir fatigant. Il peut même présenter un enjeu de sécurité dans le cas de revêtements dégradés, en gravier ou mouillés.

Certaines applications de navigation GPS et les cartes topographiques fournissent des indications sur la topographie des parcours. En l'absence de chiffres précis, on décrit le parcours selon les caractéristiques principales du territoire parcouru : plat, vallonné, ou montagneux.

Les conditions météorologiques

Diverses conditions météorologiques peuvent avoir un impact important : la pluie, le vent, le froid, l'humidité, la chaleur extrême ou encore la présence de fumée de feux de forêt. La pluie a un impact particulièrement important dans le cas de la pratique du vélo de gravelle. Une route de gravelle se ramollit sous l'effet de la pluie demandant aux cyclistes des efforts supplémentaires.

Le vent peut avoir un impact significatif sur la progression. Il peut causer une certaine fatigue s'il est de face ou de côté, mais favorise la progression s'il est de dos. Le vent en rafale peut causer des problèmes d'équilibre.

- » Vents faibles : 4 km/h à 19 km/h
- » Vents modérés : 20 km/h à 61 km/h
- » Vents forts : plus de 62 km/h

Le type de surface et la qualité de la chaussée

La surface et l'état du revêtement des routes peuvent avoir un impact physique au-delà de l'impact influençant la difficulté technique. Il est évidemment plus facile de rouler sur une surface ferme et uniforme. Toutes les autres conditions augmentent le niveau de difficulté et réduisent la vitesse de progression. Voici les types de revêtements, du plus facile au plus difficile :

- » Asphalte;
- » Criblure de pierre;
- » Terre ou gravier;

Ce à quoi, il faut ensuite ajouter l'état du revêtement.

Condition physique préalable

Il est important de considérer des éléments tels que la condition physique générale, l'état de fatigue, les blessures, le passé médical, etc.

L'équipement utilisé :

L'équipement est un élément essentiel de la pratique du vélo. Un équipement mal adapté aura un impact significatif sur la difficulté physique d'un sentier. Par exemple, une sortie de longue distance sur un vélo mal ajusté, très lourd ou prévu pour une autre utilisation sera beaucoup plus exigeante qu'au guidon d'un vélo de qualité bien ajusté et prévu à cet effet. En contrepartie, l'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAÉ) réduira de beaucoup la difficulté physique d'une sortie.

1.3.3.2 – La difficulté technique

En vélo de route/gravelle/randonnée, il est plus rare de parler de difficulté technique que dans le cas de pratiques telles que le vélo de montagne ou le fatbike. Certains éléments pourraient toutefois être considérés comme influençant la difficulté technique et en particulier dans le cas du vélo de gravelle.

La qualité de la chaussée

Dans le cas des chaussées asphaltées, l'état du revêtement peut être considéré comme une difficulté technique. Pour plus de simplicité, on peut se représenter la qualité de la chaussée en trois degrés de qualité : bonne, passable et mauvaise.

Mauvaise : La chaussée est très dégradée et présente des risques pour les cyclistes (chuter, s'enliser ou perdre le contrôle). Ex. :

- » Fissures longitudinales de plus de 10 mm de largeur et fissures transversales de plus de 20 mm de largeur;
- » Dénivelés de plus de 8 mm de hauteur parallèlement au sens de la circulation et de plus de 15 mm de hauteur perpendiculairement au sens de la circulation;
- » Ornières de plus de 20 mm de profondeur;
- » Nids-de-poule de plus de 15 cm de diamètre.



Crédit photo : Maryvonne Berthaud

Passable : La chaussée est dégradée, mais ne présente pas de risques évidents. Son état peut toutefois influencer l'expérience.



Crédit photo : Maryvonne Berthaud

Bonne : La chaussée est en bon état.



Crédit photo : Maryvonne Berthaud

Le type de surface

Les surfaces en criblures de pierre, en gravier ou encore en terre représentent des défis techniques prisés par les adeptes de vélo de gravelle en particulier. Toutefois, au Québec, il n'existe pas encore de manière de représenter les niveaux de difficultés de ce type de surfaces.

Les adeptes souhaitant être en mesure d'évaluer la difficulté doivent se référer à la manière dont le parcours est qualifié par son promoteur. Les gestionnaires des infrastructures (municipalités, MRC, ZECs, etc.) peuvent également être des ressources utiles. Certains promoteurs

qualifient la difficulté des surfaces en fonction de la grosseur des pneus ou du type de vélos qui sont recommandés.

La présence de véhicules

La présence de véhicules et les variations de débits représentent un défi technique non négligeable. Le partage de la route avec les voitures oblige les cyclistes à garder une attention constante sur la route et avoir le plein contrôle de leur vélo. Des cyclistes débutant-es devraient opter pour des trajets sur pistes cyclables ou alors sur des routes avec de très faibles débits. Mais que l'on soit débutant-es ou expérimenté-es, il est important pour les adeptes de considérer la présence de véhicules et d'évaluer leur capacité et leur envie de circuler dans ses conditions.

Les parcours proposés par des promoteurs que ce soit les gestionnaires de véloroutes, La Route verte, les Associations touristiques régionales (ATR), les MRC ou encore les agences de voyages cherchent souvent à emprunter des chemins qui minimisent la présence de véhicules. En qualifiant et décrivant leur circuit, certains promoteurs indiquent les segments où les débits véhiculaires doivent faire l'objet d'une attention particulière de la part des cyclistes.

La vitesse de la circulation et la largeur de la route (et de l'accotement s'il y a lieu) influencent l'impact de la présence des véhicules. Mentionnons également que la présence de voitures stationnées exige des cyclistes une aisance suffisante pour rouler à la droite du trafic sans pour autant risquer l'emporiage en roulant trop proche des voitures stationnées.

Les adeptes souhaitant utiliser les routes sous la gestion du MTMD peuvent consulter [la carte de l'indice de convivialité vélo](#). Celle-ci indique pour chacune des routes si elle est conviviale pour le vélo, passable ou non conviviale. Il n'est pas recommandé de s'aventurer sur les routes jugées non conviviales.

La cohabitation

La cohabitation avec les autres usagers doit aussi être considérée dans l'évaluation de la difficulté. Par exemple, une importante densité d'usagers sur un segment de piste cyclable obligera les pratiquant-es à être suffisamment à l'aise et alerte pour être en mesure de moduler leur vitesse et d'effectuer des dépassements sécuritaires. Parmi les autres usagers, on retrouvera : des piétons (seuls ou en groupe), des chiens en laisse, des patineurs, des véhicules de micromobilité électrique (trottinettes, planche à roulettes, etc.), des véhicules d'aide à la mobilité, d'autres cyclistes de tous âges et de toutes habiletés, etc.

1.3.3.3 – La signalisation et le balisage

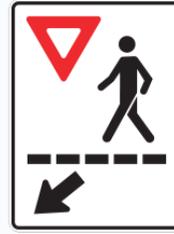
Panneaux de signalisation

Les panneaux présentés ici concernent spécifiquement la circulation de bicyclettes sur le réseau routier et les voies cyclables. Les couleurs et flèches des panneaux de signalisation doivent être interprétées de la façon suivante :

- » Vert = Obligation ou présence de;
- » Jaune = Attention;
- » Rouge = Interdiction;
- » Flèche = Obéir.



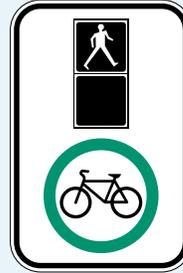
Trajet obligatoire pour cyclistes et piétons



Passage pour piétons et pour cyclistes. Les cyclistes doivent céder le passage aux piétons



Obligation, pour l'enfant de moins de 12 ans, d'être accompagné par un adulte sur une route où la vitesse permise est de plus de 50 km/h.



Obligation pour les cyclistes d'utiliser les feux piétons. (En l'absence de ce panneau, les cyclistes qui arrivent face à un feu rouge et à un feu piéton activés sont autorisés à traverser au feu piéton. Pour ce faire, ils doivent s'immobiliser, accorder la priorité aux piétons et circuler à une vitesse raisonnable et prudente).



Aire de stationnement automobile à proximité d'une voie cyclable.



Bouton d'appel de feux pour piétons et cyclistes.



Indique la période durant laquelle la voie cyclable n'est pas entretenue.



Feux de circulation pour cyclistes. Ces derniers sont placés aux abords des pistes cyclables.



Passage ou présence de cyclistes.



Indique la présence d'une voie cyclable sur l'accotement.



Chaussée désignée.



Chaussée glissante.



Signal avancé de circulation à double sens des cyclistes.



Passage pour sentier polyvalent.



Panneau annonçant une intersection de type carrefour giratoire.



Changement de l'état de la chaussée.



Pente raide.



Vélorue. Les cyclistes peuvent circuler côte à côte.



Interdiction de dépasser.



Indique la possibilité pour un cycliste de s'engager à contresens dans une rue à sens unique.



Accès interdit aux cyclistes.



Indique qu'il est interdit de stationner son vélo à cet endroit.



Accès interdit aux cyclistes.



Indique qu'il est interdit de stationner son vélo à cet endroit.

Tableau 6 : Panneaux de signalisation concernant la circulation cycliste

Au besoin, les adeptes peuvent se référer au guide «Signalisation routière, Voies cyclables» produit par le MTMD.

Balisage

Le balisage permet d'identifier une véloroute ou un circuit en particulier. Il aide le cycliste à se repérer et à se diriger. À l'instar de la Route verte, certaines véloroutes, certains réseaux régionaux et certains circuits possèdent leur propre balise personnalisée.



Route verte # 1



Itinéraire cyclable hors route

Tableau 7 : Exemples de balises

Pictogrammes

Certaines cartes présentant des itinéraires cyclables indiquent la présence de dangers par l'utilisation de pictogrammes. Voici les pictogrammes utilisés par le service de géomatique de Vélo Québec.

Avertissements / Warnings

-  Section de chaussée dégradée
Damaged pavement
-  Circulation automobile élevée
Busy road
-  Pente forte (> 7%)
Steep slope (> 7%)
-  Accotement étroit avec débit de circulation modéré à fort
Narrow shoulder and moderate to heavy traffic
-  Attention : débit voiture élevé à l'arrivée des traversiers
Watch out for high traffic volume after ferry arrivals

1.3.3 – 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 doivent considérer plusieurs éléments dans la planification de la faisabilité de leur sortie puisqu'ils auront des conséquences directes en cas de problème. La gestion des risques sera différente selon le niveau des contraintes d'isolement qui peut être faible (degré 0), modéré (degré 1) ou élevé (degré 2).

Ce niveau se détermine en fonction de trois critères que sont l'éloignement physique, la communication et le temps de prise en charge. 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.

1.3.3.1 – Le degré d'éloignement (l'isolement physique)

Le **degré d'éloignement** se définit par le temps de déplacement requis entre la localisation des cyclistes et les ressources nécessaires en cas d'urgence comme un poste d'accueil muni d'un système de communication et d'équipements de secours, une route accessible,

un poste de patrouille, 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 la topographie du terrain, le type d'infrastructure ou encore la façon de se déplacer. Tout cycliste qui planifie une sortie devrait 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 serons-nous de ces ressources?

Il est important de souligner qu'une évaluation du temps de déplacement doit être estimée en fonction de la distance à pied et ne doit pas tenir compte de l'utilisation du vélo. Advenant un accident majeur ou un bris mécanique, l'utilisation d'un vélo peut devenir impossible.

1.3.3.2 – La communication (couverture cellulaire)

Le deuxième critère est la disponibilité de moyens de communication. À ce titre, il convient de déterminer si la couverture cellulaire 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 cellulaire sur l'itinéraire?
- » Quels sont les autres moyens de communication disponibles (poste d'accueil avec téléphone, téléphone satellitaire, communication satellitaire, émetteurs-récepteurs portatifs compacts, etc.)
- » Quelle est la distance à parcourir vers d'autres moyens de communication?

1.3.3.3 – Le temps de prise en charge médical

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, assiste la victime et prend le relais de la première personne intervenue. 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.

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?

Niveau de contrainte d'isolement associé au temps de prise en charge médicale

Faible	Moins de 60 minutes
Moyen	1 à 5 heures
Élevé	Plus de 5 heures

Tableau 8 : Niveau de contrainte d'isolement associé au temps de prise en charge médicale

1.3.3.4 – 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 lorsqu'ils sont en relation. En effet, si un des trois critères a un niveau 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, 1 km 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 vs 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 parcours cyclables sont à l'extérieur des villes et des banlieues dans des régions que l'on peut qualifier de **régions isolées**, les cyclistes doivent être prêts à vivre une éventuelle évacuation plus ou moins longue en cas d'urgence.

1.4 – LES RISQUES INHÉRENTS À LA PRATIQUE DU VÉLO (ROUTE/RANDONNÉE/GRAVELLE)

Les risques inhérents sont des risques qui sont **normaux et prévisibles** dans le cadre du sport ou de l'activité que l'on pratique. La base de la gestion de risque et de la pratique sécuritaire est d'identifier, de prévenir et donc d'atténuer ces risques.

Le vélo, que ce soit la pratique du vélo de route, de gravelle ou de randonnée, est un sport d'action qui requiert un équipement spécialisé, dans un contexte d'aménagement humain et bien souvent de cohabitation avec les voitures. Les parcours empruntés par les cyclistes peuvent utiliser des infrastructures variées offrant des défis physiques et parfois techniques. Les conditions des parcours peuvent varier en fonction de la météo et il faut s'attendre à y interagir avec d'autres usager·ères, des voitures, des objets immobiles, voire des animaux. Il est crucial de prendre en compte tous ces paramètres avant de participer à une sortie.

Veillez noter qu'une analyse des risques inhérents de l'activité est disponible à la [section 3.6.1](#).

1.4.1 – Dangers et risques

Pour saisir la gestion des risques, il est primordial de comprendre ce qu'est un risque. Les termes **DANGER** et **RISQUE** sont souvent utilisés à tort de manière interchangeable, car la distinction entre les deux mots est assez subtile.

Danger

Source susceptible d'entraîner des dommages (comme des blessures physiques ou des atteintes à sa santé) et pouvant mener à des conséquences négatives (comme une hospitalisation ou une incapacité)⁴.

Ex. : Un parcours difficile ne comporte pas le même niveau de danger qu'un parcours facile, d'où la nécessité pour les cyclistes qui l'empruntent d'avoir un niveau de préparation adéquat.

Autres exemples :

- » Le revêtement (ex. : gravier, terre, chaussée détériorée)
- » La météo (ex. : pluie, chaleur, froid, vent)
- » Les obstacles construits
- » La végétation (ex. : arbres, branches, mousse, feuillage)

Risque

Probabilité de subir des dommages et des conséquences négatives en raison de l'exposition à un danger.

Ex. : En empruntant un parcours de gravelle avec un vélo de route et sans casque, une personne accroît le niveau de risque de sa sortie. Son choix de parcours accroît la **probabilité** d'accidents, tandis que l'absence d'équipement adéquat augmente la **gravité** d'une hypothétique blessure. En revanche, la même personne, équipée d'un casque et possédant le vélo approprié, réduit son **niveau de risque**, bien que le danger demeure le même.

Autres exemples :

- » Risque de chute
- » Risque de coup de chaleur

⁴ Table sur le mode de vie physiquement actif. La sécurité bien dosée, une question d'équilibre! (s.d.). <https://tmvpa.com/publication/secure-bien-dosee>

- » Risque de déshydratation
- » Risque d'épuisement et de malaise
- » Risque de réaction allergique

Ces deux notions (danger et risque) sont liées puisqu'en plein air, le risque est la probabilité que l'exposition à un danger se solde par des dommages.

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

Les facteurs de risque

Éléments qui augmentent le risque en intensifiant la probabilité ou la gravité du dommage potentiel.

Ex. : Plus un cycliste roule rapidement dans une descente, plus la probabilité et la gravité d'un accident sont importantes.

Autres exemples :

- » Facteurs de risque humains (ex. : vitesse)
- » Facteurs de risque environnementaux (ex. : météo)
- » Facteurs de risque liés à l'équipement (ex. : état du vélo)
- » Facteurs de risque liés à l'encadrement (ex. : mauvaises directives)
- » L'isolement

1.4.2 – Risques internes et externes

Les risques peuvent être répartis en deux grandes catégories distinctes : les risques **internes** sont inhérents à l'environnement, tandis que les risques **externes** sont inhérents au groupe et aux personnes pratiquant votre activité.

1.4.2.1. – Les risques externes

Les risques externes proviennent de l'environnement où se déroule la pratique. Ils émanent des dangers liés à la circulation routière, aux infrastructures routières, aux conditions météo, aux autres cyclistes, à l'équipement ou encore à la faune et la flore.

La circulation routière

Parce que les cyclistes circulent souvent sur les infrastructures routières, la cohabitation avec les autres usagers de la route représente un risque majeur à la pratique. Les différents types d'infrastructures cyclables décrites à la [section 1.3.1.](#) permettent, lorsqu'elles sont présentes, des environnements plus sécuritaires. Il n'en demeure pas moins que la présence de circulation routière à proximité s'accompagne nécessairement de certains dangers.

- » Présence d'automobiles;
- » Présence de camions, autobus et semi-remorques (en particulier dans des environnements urbains, à des intersections, ou sur des chemins étroits);
- » Véhicules stationnés;
- » Fluctuation des débits.

Les infrastructures routières

Les infrastructures routières permettent la pratique du vélo de route, du vélo de randonnée et du vélo de gravelle. Si leur état et leur diversité peuvent parfois comporter des défis recherchés par certains adeptes (route de gravier pour les adeptes de gravelle, pente forte pour des adeptes de route), il demeure essentiel de bien comprendre les différents dangers.

- » Bretelle d'accès ou d'entrée sur la voie publique;
- » Mauvaise qualité de la chaussée (nids-de-poule, ornières, fissures, trous, sable, etc.);
- » Obstacles divers liés à l'aménagement (chicanes, barrières d'accès, etc.);
- » Obstacles divers étrangers aux aménagements (déchets, branches, roches, bacs de collecte, etc.);
- » Surface et éléments de surface (gravier, terre, grille d'égout, traverse de chemin de fer, pont de bois, etc.);
- » Pente forte en descente;
- » Routes sans infrastructures cyclables et sans accotements;
- » Limites de vitesses élevées.

Des facteurs de risque comme la météo peuvent rapidement faire évoluer les risques que posent les différents aspects des infrastructures routières.

Les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques peuvent avoir un impact significatif sur l'expérience des cyclistes. Elles peuvent évoluer rapidement et influencer l'état des infrastructures, diminuer la visibilité, augmenter l'effort physique, créer de l'inconfort (en raison de la chaleur ou du froid), etc. La gestion de l'effort, le choix du lieu de sortie, le choix de l'habillement et de l'équipement sont des facteurs auxquels il faut s'ajuster pour atténuer les risques posés par la météo.

- » Température (coup de chaleur, coup de soleil, déshydratation, engelure, hypothermie, etc.).
- » Vent (chute d'arbres, perte d'équilibre, perte de chaleur par convection, etc.).
- » Précipitations (surface glissante, hypothermie, perte de visibilité, électrocution, etc.).

Il est essentiel de consulter les bulletins météo pour prévenir les risques et pouvoir s'adapter en conséquence. Les sites internet ou médias sociaux des gestionnaires de réseaux (vélo-routes) peuvent également être des ressources intéressantes à consulter et en particulier pour savoir si un événement météo a eu un impact sur l'ouverture du réseau ou de certains secteurs.

La faune et la flore

Le vélo est une activité de plein air et par conséquent les cyclistes sont susceptibles d'entrer en relation avec une variété d'espèces animales et végétales. Le danger principal pour les cyclistes demeure toutefois les chiens domestiques laissés en liberté par leurs propriétaires. Il n'est pas rare que des chiens s'aventurent sur la voie publique lors du passage d'un cycliste.

La rencontre avec de gros mammifères est quant à elle plutôt rare, mais demeure possible et présente un risque à considérer dans certains secteurs ou chemins reculés. La présence d'insectes et en particulier d'insectes piqueurs, elle, n'est pas à sous-estimer et peut même, dans le cas d'allergies, avoir de graves conséquences. Les tiques porteuses de la maladie de Lyme sont présentes dans un nombre croissant de régions du Québec. Il est conseillé de bien s'inspecter après une sortie pour déceler la présence de tiques.

Certaines plantes peuvent également poser des risques d'irritation ou de démangeaisons. C'est le cas de l'ortie, du sumac vénéneux et de l'herbe à puce. Les périodes de pollinisation peuvent aussi créer des inconforts pour les gens ayant des allergies. De manière générale, les éraflures et les blessures à la peau ou aux yeux sont toujours des risques à surveiller.

Si la faune et la flore peuvent poser un risque aux cyclistes, l'inverse est tout aussi vrai. Il est de la responsabilité des cyclistes d'être conscients de leur impact et d'agir selon les principes du **sans-trace**®.

Les autres usager-ères

La cohabitation sur les sentiers polyvalents peut représenter un danger en particulier dans les secteurs fortement achalandés. La diversité des usagers-ères aux comportements et vitesses variés contribue à l'accentuation du risque (piéton-nes, véhicules d'aides à la mobilité, coureurs-euses, etc.). Il en va de même sur les pistes cyclables achalandées et sur lesquelles

une diversité d'usages est présente. Par ailleurs, le développement des vélos à assistance électriques (VAÉ) et plus largement de la micromobilité électrique amène certains enjeux de cohabitation notamment en augmentant la fréquence des dépassements.

La progression en peloton représente également un danger. Les cyclistes se déplaçant en peloton doivent être attentifs aux autres et respecter les codes de la progression en groupe. À l'inverse le peloton doit également être attentif aux cyclistes « hors peloton ».

L'équipement

Sans vélo, pas de pratique cycliste. C'est un élément essentiel à la pratique : sa mauvaise utilisation ou son mauvais entretien peuvent entraîner des risques. Le bris ou le mauvais fonctionnement d'un vélo peut avoir des conséquences fâcheuses (chute, blessures). Un entretien du vélo doit faire partie du processus d'atténuation des risques. Même s'il est en bon état, un vélo peut malgré tout représenter un risque s'il est utilisé dans un mauvais contexte. Il peut s'agir, par exemple, d'un vélo de route roulant dans des segments de routes de terre très détériorés, d'un vélo dont la qualité n'est pas adaptée à une certaine intensité ou encore d'un vélo dont la taille ou le positionnement ne sont pas adéquats.

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 tant pour la personne que sur le groupe dans son ensemble.

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

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 cyclistes doivent respecter leurs propres limites et celles des membres du groupe et rester à l'affût des signaux indiquant qu'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 cyclistes devrait être pris en compte lors de la planification de toute sortie.

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

De plus, chaque individu se fait sa propre idée de ses capacités face à l'activité. 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 est perçue comme experte dans l'activité pratiquée);
- » **Biais de confirmation** 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 connaissances 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](#), mettant ainsi le groupe dans une situation potentiellement dangereuse.

Le manque de compétences techniques et de connaissances

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

Le manque de compétences techniques peut amener les cyclistes 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 en vélo sécuritaire. Les recommandations en matière d'équipement se trouvent à la [section 1.5 du présent chapitre](#).

1.4.3 – Dimension objective et subjective

Néanmoins, il est important de rappeler que la gestion des risques comporte deux dimensions : une objective et une subjective.

La dimension objective

La dimension objective est évaluée en fonction de paramètres qui laissent peu de place à l'interprétation (ex. : la présence de signalisation annonçant les obstacles).

La dimension subjective

La dimension subjective est évaluée 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.

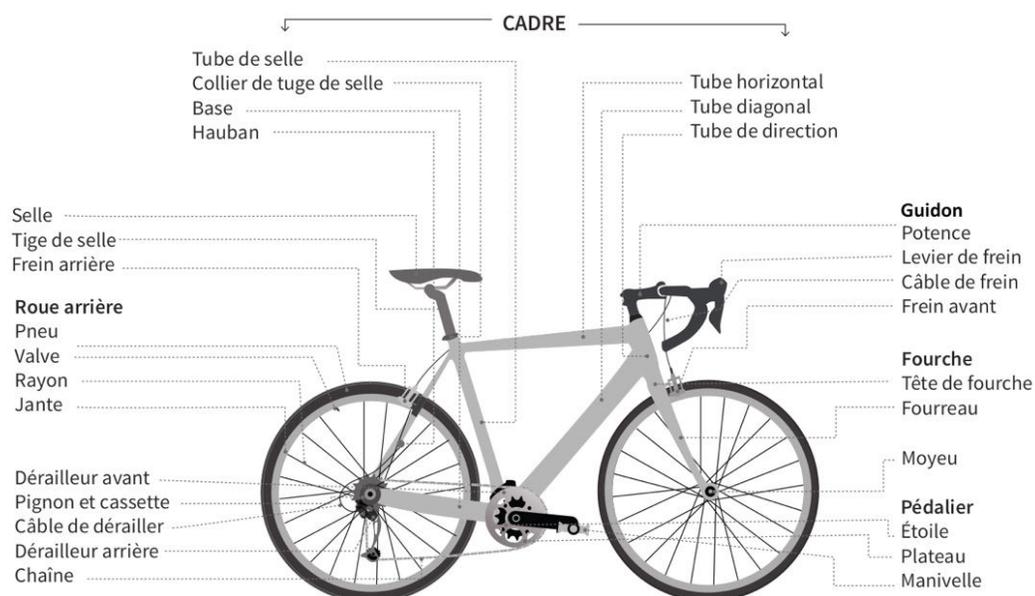
On constate également que les dimensions objective et subjective s'influencent mutuellement de façon positive ou négative. Par exemple, le fait de porter un équipement de protection peut pousser les adeptes à se sentir plus en sécurité et à prendre plus de risques. À l'inverse, le fait de porter un équipement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

1.5 – L'ÉQUIPEMENT REQUIS POUR L'ACTIVITÉ

1.5.1 – Le vélo

Le vélo est évidemment la pièce d'équipement essentielle à la pratique. Il existe presque autant de géométrie et de montage de pièces différents qu'il existe de vélos. Certains types de vélo sont suffisamment polyvalents pour être utilisés sur plusieurs terrains et pour plusieurs pratiques. Le graphique ci-dessous présente la terminologie en français pour les différentes parties et composants du vélo.



1.5.1.1. – Les différents types de vélo

Les types de vélo présentés ici sont ceux les plus susceptibles d'être utilisés pour les pratiques du vélo de route, du vélo de randonnée et du vélo de gravelle. Il existe évidemment d'autres types de vélos que les adeptes pourraient choisir d'utiliser pour leur pratique tels que : un **vélo de cyclocross**, un **vélo de cyclotourisme**, un **vélo tandem**, etc. Les descriptions des types de vélos sont librement inspirées du travail de Sport et Loisir de l'île de Montréal⁵. Les adeptes souhaitant un survol qui inclurait les pratiques de mobilité peuvent se référer à leur guide : [Vélo choisir, entretenir et entreposer](#).

⁵ Sport et Loisir de l'île de Montréal, Le vélo : choisir, entretenir et entreposer (Montréal : Sport et Loisir de l'île de Montréal, avril 2022).

Lieu de pratique

Sur route, en ville et sur pistes aménagées/pistes cyclables

Type de pratique de loisir

Vélo de randonnée

**Utilisation**

- Effort moindre
- Dénivelé plat
- Usage spécifique (promenade, urbain)
- Accessoires faciles à ajouter : garde-boue, béquille, sonnette, panier

Principales caractéristiques

Position :

- Position droite (assise)
- Maximise le confort sur de courtes distances
- Peu dynamique
- Facilite la perception de l'environnement
- Permet d'être vu par les autres usagers de la route
- Cadre ouvert (existe en cadre classique)

Pneus :

- Généralement entre 28 mm et 38 mm
- Adaptés à la route ou aux pistes cyclables en criblure de pierre

Lieu de pratique

Sur route, en ville et sur pistes aménagées/pistes cyclables, sur route de gravier

Type de pratique de loisir

Vélo de randonnée

**Utilisation**

- Effort moindre à modéré
- Dénivelé plat ou vallonné
- Usage polyvalent
- Accessoires faciles à ajouter

Principales caractéristiques

Position :

- Position relativement relevée (mais plus sportive que le vélo urbain)
- Confortable et relativement performant
- Facilite la perception de l'environnement
- Permet d'être vu par les autres usagers de la route
- Cadre classique

Pneus :

- Généralement entre 28 mm et 35 mm
- Adaptés à la route ou aux pistes cyclables en crêpe de pierre

Lieu de pratique

Sur route et sur pistes aménagées/pistes cyclables

Type de pratique de loisir

Vélo de route

**Utilisation**

- Effort modéré ou effort soutenu
- Dénivelé plat, vallonné ou montagneux
- Usage spécifique (vitesse, envie de dépassement de soi, longues distances)

Principales caractéristiques

Position :

- Position sportive maximisant l'aérodynamisme et le transfert de puissance
- Conduite plus nerveuse permettant des accélérations rapides
- Guidon cintré permettant une variété de positions
- Cadre classique

Pneus :

- Généralement entre 25 mm et 32 mm
- Adaptés à la route

Lieu de pratique

Sur route de gravier, sur route et sur pistes aménagées/pistes cyclables

Type de pratique de loisir

Vélo de gravelle

**Utilisation**

- Effort modéré ou effort soutenu
- Dénivelé plat, vallonné ou montagneux
- Usage spécifique (aventure, longue distance)

Principales caractéristiques

Position :

- Position sportive (mais généralement plus relevée que le vélo de route) maximisant l'ergonomie et le transfert de puissance
- Conduite plus stable que le vélo de route dû à l'empattement plus long du vélo.
- Guidon cintré permettant une variété de positions
- Cadre classique

Pneus :

- Généralement entre 38 et 50 mm
- Adaptés aux routes de gravier

1.5.1.2. – Équipements réglementaires – selon le Code de la Sécurité Routière

Le Code de la sécurité routière (CSR) du Québec précise que les vélos doivent obligatoirement être munis des huit pièces d'équipement suivantes. Pour plus d'information, consulter le [site de la SAAQ](#).



1. Réflecteur blanc à l'avant
2. Un des accessoires de visibilité suivants sur la roue avant :
 - Réflecteur jaune ou blanc fixé aux rayons de la roue avant et visible des deux côtés de la bicyclette;
 - Pneu dont les deux flancs sont réfléchissants;
 - Jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence;
 - En l'absence de dispositifs réfléchissants sur la roue avant, vous devez installer une bande réfléchissante jaune ou blanche de chaque côté de la fourche.
3. Réflecteur rouge à l'arrière
4. Un des accessoires de visibilité suivants sur la roue arrière :
 - Réflecteur rouge ou blanc fixé aux rayons de la roue arrière et visible des deux côtés de la bicyclette;
 - Pneu dont les deux flancs sont réfléchissants;
 - Jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence;
 - En l'absence de dispositifs réfléchissants sur la roue arrière, vous devez installer une bande réfléchissante rouge ou blanche sur chaque hauban.
5. Réflecteur jaune ou blanc à chaque pédale. Si les pédales ne sont pas munies de tels réflecteurs, le cycliste doit porter une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes.

Si vous faites du vélo après la tombée du jour, le Code de la sécurité routière oblige l'installation d'accessoires additionnels :

6. Un phare ou un feu blanc à l'avant, qui peut être clignotant.
7. Un feu rouge à l'arrière, qui peut être clignotant.

Par ailleurs, les vélos doivent être équipés en tout temps de :

8. Au minimum un frein agissant sur la roue arrière.

1.5.1.3. – Les vélos à assistance électrique (VAÉ)

De manière générale, le vélo à assistance électrique (VAÉ) représente une petite révolution pour la pratique du vélo au Québec. Polyvalent, il est populaire autant chez les débutant-es que chez les cyclistes avancé-es. Il permet d'initier de nouveaux adeptes et de retenir les pratiquant-es de longue date, ce qui contribue à la démocratisation du vélo. Soulignons aussi qu'en réduisant l'impact des difficultés physiques, le VAÉ encourage ainsi les adeptes à en faire plus souvent et plus longtemps.

Au Québec, le VAÉ doit répondre à certaines exigences. L'assistance électrique doit être limitée à 32 km/h et la puissance nominale maximale à 500 W. L'assistance peut être déclenchée soit par le pédalage, soit par un accélérateur à la poignée, et le vélo doit avoir les caractéristiques et l'apparence d'un vélo. Le VAÉ étant encore en plein développement, le cadre réglementaire s'appliquant est également appelé à évoluer. Il est recommandé aux adeptes de s'assurer que leur vélo (où le vélo qu'ils souhaitent se procurer) répond aux exigences de la loi. À ce sujet, soulignons que le port du casque est obligatoire pour pouvoir circuler en VAÉ.

Mentionnons également qu'il convient de prêter une attention particulière aux batteries pour éviter d'occasionner des incendies. Il est recommandé d'utiliser uniquement des batteries portant une certification reconnue telle que : UL2271, UL2849 et EN15194.

1.5.2 – L'habillement

Le port de vêtements de sport ajustés est recommandé. Bien que les vêtements techniques spécifiques au vélo ne soient pas obligatoires et que des vêtements traditionnels puissent faire l'affaire pour de courts trajets (short, t-shirt et coupe-vent), ils s'avèrent un choix judicieux en particulier pour les sorties plus longues et exigeantes. Pour rouler longtemps, les vêtements doivent être confortables et appropriés aux conditions météo. Ainsi, il peut être sage d'envisager une couche isolante, un imperméable, des sous-vêtements isothermiques, ou encore des manchettes et des jambières. Lors de longues sorties, il est toujours conseillé de glisser un vêtement supplémentaire dans le sac à dos. Un chandail à manches longues et un short long peuvent procurer une bonne protection contre les rayons du soleil. Porté directement sur la peau, le cuissard ou le cuissard à bretelle (bib) est rembourré d'un chamois qui ajoute au confort et prévient l'irritation au contact de la selle.

Voici les caractéristiques à considérer pour certains vêtements.

Chaussures, bas, couvre-chaussures

Le choix des souliers dépend du type de pédale qui équipe le vélo. On peut choisir le modèle à cale automatique ou non. Chacune des options comporte des avantages. La cale automatique rend plus efficace le coup de pédale, permet un positionnement plus précis et une bonne connexion avec le vélo lors de passages techniques; à l'inverse, l'absence de cale automatique permet une plus grande liberté de mouvement et une tranquillité d'esprit en cas de chutes inopinées. Surtout, des pédales régulières (sans cales automatiques) permettent de choisir des souliers plus polyvalents lorsqu'on débarque du vélo.

Souliers sans cales automatiques

- » Une chaussure fermée à semelle rigide permet un meilleur transfert de puissance sans fatiguer le pied par la déformation d'un soulier à semelle molle. On recherchera un soulier bien ajusté, aéré et qui supporte bien le pied;

Souliers avec cales automatiques

- » Souliers de vélo spécifiques dotés de point d'ancrage sous la semelle permettant de fixer les cales. Les souliers de vélo sont plus rigides que des souliers réguliers. On cherchera un soulier confortable, mais avec une empeigne ajustée maximisant la connexion avec le vélo. Soulignons qu'il existe deux standards d'encrage de cales différents. Le standard « route » en trois points et le standard « montagne » en deux points. Le standard « route » accommode des cales plus grosses maximisant la connexion avec le vélo alors que le standard « montagne » est généralement plus facile à désengager et permet un choix de soulier permettant de marcher plus naturellement. Les adeptes de vélo de route préfèrent généralement le standard « route » alors que les adeptes de vélo de gravelle et de vélo de randonnée optent plutôt pour le standard « montagne ».

Bas

- » Bas minces qui permettent d'évacuer la sueur ou, par temps froid, bas chauds (en laine ou tissus synthétiques, éviter le coton);

Couvre-chaussure

- » Par temps pluvieux, des couvre-chaussures peuvent aider à garder les pieds au sec.

Vêtements

- » Éviter la friction aux cuisses : pour de courtes randonnées, porter des vêtements suffisamment longs et souples (ex. : short long ou bermuda). Pour de plus longues randonnées, privilégier un cuissard doté d'un chamois synthétique et antibactérien. Ce vêtement technique protège les cuisses des irritations;
- » Porter un maillot en fibres synthétiques (ex. : lycra). Ces vêtements permettent d'évacuer l'humidité, protègent du soleil et séchent rapidement en cas de pluie;
- » Éviter les vêtements amples qui peuvent prendre dans la chaîne ou les rayons;
- » Au besoin, utiliser un serre-pantalons au bas de la jambe pour éviter de le coincer dans la chaîne;
- » Par temps chaud et ensoleillé, porter des vêtements de couleurs claires.
- » Afin d'être confortable pour passer plusieurs heures à l'extérieur, particulièrement par temps froid ou pluvieux, le système multicouche est une option intéressante. Selon ce principe d'habillement, plusieurs vêtements minces sont portés en couches qui peuvent être facilement interchangeables de façon à s'adapter aux conditions météorologiques :
 - **Couche de base** : vêtement mince, soit en fibre synthétique ou en laine, qui est porté contre la peau et qui permet d'évacuer facilement l'humidité.
 - **Couche intermédiaire** : vêtement plus épais, par exemple un polar ou un manteau en fibre synthétique ou en duvet, qui isole contre le froid grâce à la couche d'air créée.
 - **Couche externe** : vêtement qui protège contre les intempéries, comme un coupe-vent ou un imperméable.

Une explication exhaustive du système multicouche est présentée en [annexe 10](#).

Gants de vélo

- » Les gants de vélo permettent de prévenir les engourdissements et les ampoules. Ils offrent une meilleure prise sur le guidon et protègent la paume de la main des éraflures en cas de chute.

Protection contre la pluie

- » Idéalement privilégier des vêtements imperméables, manteau et pantalons, offrant des ouvertures pour la ventilation (ex. : fermeture éclair sous les aisselles).

Protection contre le froid et le vent

- » Favoriser les vêtements et les bas en tissus synthétiques ou en laine (éviter le coton);
- » Porter des vêtements de couleurs voyantes pour être visible;
- » Tuque et gants;
- » Porter les vêtements selon le système multicouche :
 - 1re couche — évacuer l'humidité : chandail mince à manches courtes ou longues, cuissard ou pantalon mince (combinaison ou pantalon de sport);
 - 2e couche — isolation : chandail à manches longues ou polar, pantalon ou combinaison chaude;
 - 3e couche — protection contre les intempéries : manteau et pantalons coupe-vent et imperméables.

Une explication exhaustive du système multicouche est présentée en [annexe 10](#).

Protection contre le soleil

- » Lunettes de soleil offrant une protection UVA et UVB à 100 %;
- » Vêtements longs et frais;
- » Bandana ou casquette;
- » Crème solaire.

Protection des yeux

- » Lunettes pour protéger du vent, des insectes, des poussières ou des débris.

Le casque

- » Bien que le casque ne soit pas obligatoire à la pratique du vélo de route, du vélo de gravelle ou du vélo de randonnée, son utilisation est fortement recommandée (à noter qu'il est obligatoire dans le cas du VAE). Privilégiez un casque certifié CSA, CPSC, ASTM, CEN ou SNELL. Votre casque devrait être en bon état, sans traces d'abrasion ni marques d'impact visibles. Les casques ne sont pas faits pour absorber plusieurs impacts et devraient être remplacés suite à une chute. Un casque a généralement une durée de vie de 5 ans après quoi il est recommandé de le remplacer.

1.5.3 – L'équipement individuel et collectif recommandé pour la pratique libre et autonome

Trousse de réparation

Le contenu de la trousse de réparation doit être adapté à votre niveau d'isolement. Plus vous vous éloignez d'une ressource susceptible de vous venir en aide, plus il vous faut élargir l'éventail des outils et accessoires à placer dans votre trousse. Voici une liste de suggestions :

- » Un outil multifonction spécialisé pour la mécanique de vélo
- » Un dérive-chaîne
- » Des maillons de chaîne
- » Des rustines de chambre à air
- » Des rustines de pneu
- » Des cuillères permettant de déjancer les pneus
- » Une chambre à air de rechange
- » Une pompe portative ou une cartouche de CO2 avec embout
- » Des ensembles de réparation de pneu sans chambre à air
- » Un support de dérailleur adapté à votre vélo
- » Une clé à molette
- » Une clé à rayon



Crédit photo : PMBIA

La trousse de premiers soins

Tout comme la trousse de réparation, le contenu de la trousse de premiers soins devrait être adapté au niveau d'isolement du lieu de votre sortie. Il existe des trousse de premiers soins complètes, conçues spécialement pour les activités de plein air et qui contiennent déjà une bonne fourniture de base. Quoi qu'il en soit, une trousse de premiers soins n'est utile que si elle est à portée de main pendant toute votre activité. Il incombe aux pratiquant-es d'en adapter le contenu à chaque type de sortie. Le matériel d'urgence et les différents formats de trousse seront discutés [section 4.2.1](#). Pour une liste complète des éléments à transporter, référez-vous aux directives apprises lors de votre formation en premiers soins ou en secourisme en régions isolées, ou bien consultez un fournisseur de trousse de premiers soins.

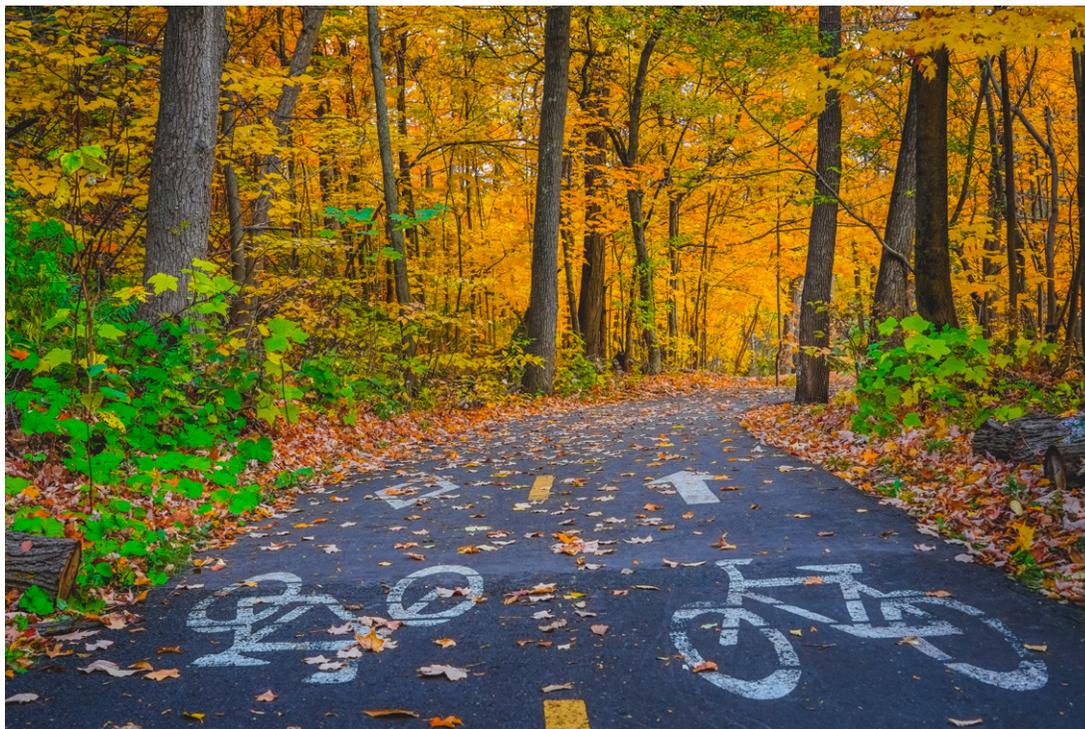


Crédit photo : Judicaël Aspirot

Autre matériel

Voici certains autres articles qui pourraient être utiles lors d'une sortie :

- » Un porte-bagage et des sacoches ou des sacs de vélo (éviter le sac à dos si possible)
- » Un téléphone chargé et protégé des intempéries
- » Une carte des sentiers en format papier
- » De l'eau et de la nourriture en quantité suffisante
- » Un phare de vélo (ou une lampe frontale suffisamment puissante)
- » Des vêtements chauds ou de rechange (selon la saison)
- » Une clochette
- » Un rétroviseur
- » Des garde-boues



Crédit photo : Adobe Stock - Ketsarin

1.5.4 – L'équipement recommandé pour encadrer des activités

L'équipement de l'encadrant-e ne diffère pas fondamentalement de l'équipement nécessaire pour la pratique autonome. Toutefois, la personne encadrante doit s'assurer de disposer de tout le matériel dont elle-même et son groupe pourraient avoir besoin. Elle devrait, par exemple, adapter le contenu de la trousse de premiers soins en tenant compte des risques inhérents à l'activité qu'elle supervise. Certes, son rôle ne l'autorise pas à prodiguer des soins médicaux ou paramédicaux : il s'agit plutôt d'être en mesure d'intervenir en cas de blessures mineures et de prodiguer les soins de base lors de blessures plus sérieuses. Dans certaines situations, l'encadrant-e devra stabiliser la personne blessée ou immobiliser un membre de son corps jusqu'à l'arrivée des secours. Il doit également s'assurer que sa trousse de réparation est complète.

Selon le type de sortie et d'encadrement prévus, les accessoires suivants devraient être considérés :

- » Un dossard ou un maillot visible et distinctif
- » Un fanion vélo
- » Un sifflet

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

1.5.5.1 – Vérification du vélo – ABCDV

Il existe plusieurs méthodes de vérification mécanique. La méthode ABCDV est une manière de procéder rapidement et efficacement à l'inspection des composants essentiels du vélo :

A-Air

Avoir « la » bonne pression d'air dans les pneus permet d'optimiser la vitesse, le confort et la traction tout en réduisant les risques de crevaison. Testez les pneus pour vérifier qu'ils sont suffisamment gonflés en les pinçant entre le pouce et l'index. S'il manque d'air, gonflez-les jusqu'à la pression optimale pour la sortie. Inspectez également l'état des crampons. Repérez les fissures ou les perforations.

La pression idéale d'un pneu varie selon le diamètre de la roue, la largeur du pneu, le poids du cycliste, le type de sentier et les préférences de conduite. En cas de doute, fiez-vous au barème de pression (PSI min. – max.) indiqué sur le pneu et corrigez au besoin selon le type de sentiers et la pratique.



Crédit photo : CNCB

B- Bons freins, bon guidon

Vérifiez la réponse de chacun des freins. Serrez d'abord le frein avant en poussant le vélo vers l'avant. La roue avant devrait se bloquer, et la roue arrière, se soulever. Ensuite, faites la même chose avec la roue arrière.

Assurez-vous que le guidon et la potence sont bien serrés (direction), et qu'il n'y a pas de jeu, ni de gauche à droite ni de haut en bas. Pour cela, coincez la roue avant entre les jambes, et tentez fermement de faire pivoter le guidon. Si tout est bien serré, le guidon ne devrait pas bouger. Si le vélo est muni d'une suspension, écrasez-la pour vous assurer qu'elle est déverrouillée et fonctionnelle.



Crédit photo : CNCB

C – Chaîne et pédalier

La chaîne doit être correctement positionnée et propre, ne pas sauter ni montrer de signes d'usure excessive. Vérifiez si elle est suffisamment lubrifiée. Contrôlez la tension de la chaîne, qui ne devrait être ni trop serrée ni trop lâche.



Crédit photo : CNCB

Quant au pédalier et aux pédales, assurez-vous que tout tourne de manière appropriée. Vérifier qu'il n'y ait pas de mouvement latéral dans le jeu de pédalier.

D – Déclencheurs rapides (axes traversants surdimensionnés)

Si le vélo est muni de déclencheurs rapides aux roues ou à la tige de selle, assurez-vous que les leviers sont fermement enclenchés. Soulevez le vélo par la selle et secouez les roues pour vérifier si elles sont bien centrées et solidement fixées.



Crédit photo : CNCB

V – Vérification finale et vitesses

Soulevez le vélo d'une dizaine de centimètres du sol en saisissant la selle et le guidon afin de vérifier l'absence de jeu, puis laissez-le retomber. Aucun cliquetis ne devrait se faire entendre; dans le cas contraire, cela pourrait indiquer la nécessité de resserrer certaines pièces.

Faites tourner les roues pour vérifier que les axes de rotation sont droits et que les freins ne frottent pas.



Crédit photo : CNCB

Vérifier que les vitesses passent bien de l'une à l'autre sans sauter et sans produire de bruit inhabituel. La chaîne devrait glisser d'un pignon à l'autre dans un mouvement rapide et précis. Finalement, il est nécessaire de s'assurer que les vêtements sont sécuritaires et que les sacs et accessoires sont bien ajustés.

1.5.5.2 – Ajustement et positionnement de l'équipement

Un bon positionnement du vélo et un ajustement adéquat des autres équipements vous permettront de profiter d'une sortie en toute sécurité. Choisir la bonne taille de vélo est le critère principal pour s'assurer d'avoir une position ergonomique; cette étape ne devrait pas être prise à la légère. Les sites web des fabricants de vélo peuvent vous guider, mais les informations qu'on y trouve devraient être bonifiées par l'avis d'un détaillant ou d'un expert. Voici d'autres éléments importants à prendre en compte. Si des ajustements ou des modifications mécaniques sont requis, confiez-en l'exécution à des spécialistes.

Le casque – méthode 2V1

2 doigts de distance entre le casque et les sourcils.



Crédit photo : CNCB

V Les sangles passent derrière et devant l'oreille pour former un V. Le séparateur de sangle est aligné avec le lobe d'oreille.



Crédit photo : CNCB

1 doigt d'espace entre le menton et la mentonnière



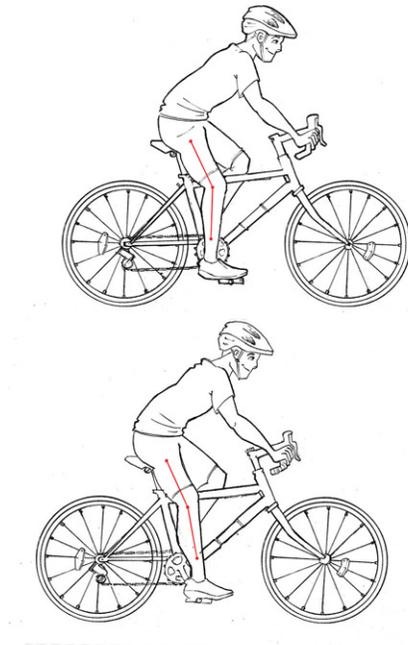
Crédit photo : CNCB

1.5.5.3 – Ajustement et positionnement du vélo

Un bon positionnement du vélo et un ajustement adéquat des autres équipements vous permettront de profiter d'une sortie en toute sécurité. Choisir la bonne taille de vélo est le critère principal pour s'assurer d'avoir une position ergonomique; cette étape ne devrait pas être prise à la légère. Les sites web des fabricants de vélo peuvent vous guider, mais les informations qu'on y trouve devraient être bonifiées par l'avis d'un détaillant ou d'un expert. Voici d'autres éléments importants à prendre en compte. Si des ajustements ou des modifications mécaniques sont requis, confiez-en l'exécution à des spécialistes.

Le positionnement de la selle

Il est possible de déterminer une hauteur de selle optimale. Elle correspond à une flexion du genou d'environ 30 degrés. Cette hauteur permet de maximiser la fluidité et la puissance du coup de pédale tout en prévenant blessures ou inconforts engendrés par une selle trop haute ou trop basse. Pour déterminer la bonne hauteur, il est fortement recommandé de consulter un spécialiste, mais on peut utiliser le truc du talon sur la pédale comme point de départ. Pour ce faire, assoyez-vous sur la selle, la manivelle du pédalier parallèle au tube vertical du vélo. Posez un pied sur la pédale en position inférieure. Réglez la hauteur de la selle jusqu'à ce qu'elle permette une extension presque complète de la jambe lorsque le talon repose sur la pédale et une légère flexion du genou lorsque l'avant du pied repose sur la pédale. Dans le cas d'un enfant ou d'un cycliste débutant, on peut baisser légèrement la selle pour faciliter la gestion de l'équilibre avec leurs pieds.



L'angle de selle est également un facteur à considérer. La plupart des modèles sont conçus pour être positionnés parallèlement au sol. Dans le doute, il convient, encore une fois, de demander l'avis d'un spécialiste.

Il en va de même pour l'avancement et le recul de la selle. Idéalement, il faut que l'arrière de la rotule soit aligné avec le centre de l'axe de la pédale lorsque les manivelles du pédalier sont parallèles au sol. Cette position permettrait de maximiser le confort et la puissance au pédalage même s'il existe un certain flou quant à l'impact réel de ce réglage.

Ajustement du poste de pilotage

Plusieurs composants du poste de pilotage peuvent être ajustés et personnalisés. Trois d'entre eux ont un impact majeur sur le confort et la sécurité : la hauteur du guidon, la distance avec le guidon (la portée) et la largeur du guidon. Mais quoi qu'il en soit, on ne doit pas modifier le positionnement de la selle une fois que celui-ci a été déterminé.

La hauteur du guidon

On trouve deux types de guidons : courbés sur les vélos de route et de gravelle et droits sur la plupart des vélos de randonnée de type hybride ou urbain. Le guidon droit confère un net avantage en ville ou lors de manœuvre de pilotage : une position plus droite, une meilleure vision périphérique, une bonne stabilité et une finesse dans l'amplitude de mouvement. De son côté, le guidon courbé permet d'adopter différentes positions selon la situation et permet une position plus aérodynamique.

Une fois l'ajustement de la selle terminé, on ajuste ensuite le guidon. La hauteur du guidon peut être ajustée soit en rajoutant des entretoises dessus ou dessous la potence (lorsque c'est possible), soit en en glissant la potence de haut en bas dans le tube de direction (dans le cas des anciens standards de potences), soit en remplaçant la potence par une potence avec un angle différent ou soit, finalement, en changeant le guidon pour un guidon présentant une élévation différente. Lorsque le cycliste est assis sur la selle, il devrait pouvoir tenir confortablement le guidon tout en maintenant une légère flexion dans les coudes. Si le cycliste doit s'étirer pour rejoindre le guidon, cela peut occasionner des douleurs au haut du dos et aux épaules.

La hauteur adéquate du guidon dépend du type de vélo, de la souplesse du cycliste et du type de pratique. La règle de base pour l'ajustement de la hauteur du guidon est simple et ceci vaut pour différents types de pratique : le guidon (là où l'on pose les mains) doit être à peu près à la même hauteur que la selle, voire légèrement plus bas si l'on souhaite maximiser l'aérodynamisme ou légèrement plus haut dans un contexte de courte randonnée en milieu urbain afin de maximiser la visibilité.

La portée

Bien assis sur la selle, les mains sur les cocottes de freins, dans l'anse inférieure du cintre (guidon courbé) ou sur les poignées (guidon droit), les bras et le tronc devraient former un angle de 90 degrés, comme dans l'image ci-dessous. Si cette position n'est pas atteinte, il faut alors considérer le remplacement de la potence par une plus longue ou par une plus courte, selon le cas.



Largeur et angle du guidon

Dans le cas d'un guidon cintré, la largeur du guidon doit correspondre approximativement à la largeur des épaules. On peut évaluer si la largeur du guidon est adéquate en s'assurant que les bras soient parallèles. Un guidon trop étroit comprime la cage thoracique, à l'inverse un guidon trop large nuit à l'aérodynamisme. Ceci étant dit, avec le développement de la pratique du vélo de gravelle, il est de plus en plus commun de voir des guidons plus larges que la largeur des épaules. L'idée est de prioriser la stabilité et la finesse de pilotage au détriment de l'aérodynamisme. Certains guidons présentent un profil évasé cherchant à maximiser l'avantage de différentes largeurs : plus étroit aux cocottes, plus larges dans le bas du cintre. Dans le cas des vélos à guidons droits, on visera une position confortable et suffisamment large pour être stable.

En déterminant la largeur du guidon, il faudra s'assurer que les poignets ne soient pas en position fléchie lorsque la main est appuyée. Dans le cas d'un guidon droit, on s'assurera que, si les poignées présentent un support pour les paumes, elles sont orientées dans le bon

angle. Dans le cas d'un guidon cintré, on pourra jouer avec la position des cocottes et l'angle du guidon.

Consultez des spécialistes pour vous assurer que le positionnement de votre poste de pilotage a été effectué conformément aux meilleures pratiques et que les vis ont été serrées en fonction des recommandations des manufacturiers.

1.5.5.4 – **Entretien de l'équipement**

On peut prévenir plusieurs soucis mécaniques au moment de la vérification de l'équipement. Il convient toutefois de rester à l'écoute de son vélo. Un bruit suspect peut révéler un problème : lubrification insuffisante de la chaîne ou des roulements (pédalier, moyeux, direction), pièces mal ajustées ou mal serrées. Vos intuitions à titre de pilote sont aussi importantes. Si vous avez l'impression qu'un composant ne fonctionne pas de manière normale ou optimale, il est temps de confier votre vélo à un mécanicien.

Un jet d'eau sous pression déloge efficacement la saleté, mais aussi la graisse nécessaire au bon fonctionnement des roulements. Il vaut mieux nettoyer son vélo avec un jet à faible pression ou avec un chiffon mouillé. À noter : si vous souhaitez utiliser votre vélo aux États-Unis ou dans tout autre pays, il doit être exempt de toute matière organique de façon à prévenir la contamination des écosystèmes locaux.



Crédit photo : Adobe Stock - torwaipphoto

02

CHAPITRE 2

*La pratique libre et la
pratique autonome*

Le vélo de route, de randonnée ou de gravelle peut être pratiqué de manière libre, autonome ou encadrée. La pratique encadrée, particulièrement adaptée aux personnes qui souhaitent que la sortie soit entièrement supervisée par une personne professionnelle, sera présentée plus exhaustivement au [chapitre 3](#).

Les adeptes qui pratiquent de façon libre ou 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 et la pratique autonome s'adressent particulièrement aux gens qui possèdent les formations ou l'expérience, c'est-à-dire les compétences et les connaissances nécessaires, pour s'engager dans un premier niveau de difficulté sans **encadrement**.

Ce qui distingue la pratique libre et la pratique autonome, c'est la présence ou l'absence d'un organisme gestionnaire de site :

- » On parle de **pratique autonome** lorsque l'activité se déroule sur un réseau non aménagé (route publique ou privée, chemins forestiers, etc.). De fait, les personnes pratiquantes sont entièrement et seules responsables de leur sécurité. Elles doivent être aptes à prendre soin d'elles-mêmes en fonction des **risques** inhérents à l'activité (voir au [chapitre 1](#)).
- » Dans le cadre d'une **pratique libre**, les adeptes évoluent sur un réseau aménagé qui peut offrir des services (accueil, affichage, location de matériel, etc.). Les adeptes planifient leur propre sortie, qui n'est pas supervisée par **une encadrante ou un encadrant**. Ils et elles ont la responsabilité d'assurer leur propre sécurité tout au long de la sortie, au même niveau que dans la pratique autonome. Cependant, étant sur un réseau aménagé, cette responsabilité est, dans une certaine mesure, partagée avec le gestionnaire du site, qui a l'obligation de déployer des moyens raisonnables pour que la pratique des activités qu'il gère soit sécuritaire. Les adeptes de pratique libre doivent néanmoins être aptes à prendre soin d'eux et d'elles-mêmes en fonction des **risques** inhérents à l'activité (voir au [chapitre 1](#)).

Le présent chapitre contient des recommandations et des outils utiles pour la pratique libre et autonome afin d'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](#), où les procédures d'urgence, les aspects légaux de la pratique et les assurances sont abordés.

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

Que ce soit en vélo de route, en vélo de gravelle ou en vélo de randonnée, il n'est pas essentiel de suivre un cours ou une formation pour pouvoir pratiquer de manière autonome. En effet, une vaste majorité de Québécois-es ont déjà fait du vélo ou le pratiquent régulièrement. Les adeptes doivent toutefois s'assurer d'être suffisamment à l'aise pour rouler sur le type d'infrastructures qu'ils prévoient emprunter. Ceci dit, il n'y a pas d'âge pour apprendre à faire du vélo et certaines ressources sont disponibles pour les adultes qui souhaiteraient s'y mettre :

- » [Le programme Toutes à vélo](#) offre aux femmes un espace d'apprentissage sécuritaire.
- » L'organisme [Caravane Vélo](#) offre des cours personnalisés pour l'apprentissage du vélo.
- » [Le programme de Mentorat](#) vélo permet d'être jumelé avec un-e mentor-e habileté-e à nous aider dans notre apprentissage.

Vélo Québec met également [une boîte à outils](#) à disposition des personnes qui souhaiteraient apprendre par elles-mêmes.

Les adeptes qui souhaiteraient progresser plus spécifiquement dans la pratique de route, de randonnée ou de gravelle peuvent s'adresser directement à un [club cycliste de leur région](#) pour s'informer si des cours de perfectionnement sont disponibles. Ils peuvent également contacter le [Centre National de Cyclisme de Bromont](#) (CNCB) pour identifier dans leur offre le type de cours correspondant à leur besoin. Certaines cliniques sportives spécialisées peuvent également offrir des formations complémentaires au développement des habiletés.

Toute personne souhaitant s'initier à la pratique peut aussi choisir une sortie encadrée ou alors un cours ou une formation donnée par un-e **entraîneur-euse**. Nous détaillerons la pratique encadrée au [chapitre 3](#), mais notons pour l'instant que le travail de la personne encadrante ne consiste pas à transmettre des compétences de pilotage technique : il permet plutôt aux cyclistes de se familiariser avec la pratique. L'enseignement des techniques de pilotage est l'apanage de l'entraîneur-euse.

Sorties encadrées

Les possibilités d'encadrement seront définies au [chapitre 3](#).

Enfants

Des programmes d'apprentissage pour les enfants sont également disponibles.

- » [Cycliste averti](#) est un programme d'apprentissage en milieu scolaire piloté par Vélo Québec et présent dans de nombreuses écoles à travers la province.
- » [Embarquez](#) est un programme d'apprentissage itinérant piloté par la FQSC.
- » Le Centre National de Cyclisme de Bromont a aussi une offre d'apprentissage du vélo à destination des enfants.
- » Nous encourageons fortement les adeptes à contacter [leur club cycliste régional](#). Certains clubs offrent des programmes d'apprentissage et des programmes de perfectionnement des habiletés.
- » Plusieurs camps de jour permettent aussi aux jeunes de développer et peaufiner leurs habiletés. Il est possible de consulter le répertoire de [l'association des camps du Québec](#) (ACQ). Les services de loisirs municipaux peuvent également vous renseigner.

Formations complémentaires

Afin d'assurer une pratique autonome sécuritaire, il est recommandé aux pratiquant-es de suivre, en plus des formations liées aux compétences cyclistes, une formation de premiers soins et d'acquérir des compétences en mécanique vélo.

Mécanique vélo

Des compétences de base en mécanique vélo sont non seulement pratiques, mais elles peuvent également, selon la contrainte d'isolement, devenir un élément de sécurité.

Premiers soins

Les chutes en vélo ne nécessitent pas toujours une intervention de premiers soins, mais être préparé en conséquence permet de réagir rapidement lors d'un événement fâcheux. Accessoirement, de bonnes connaissances permettent aussi d'évaluer la gravité des blessures et de prendre la décision de continuer ou pas l'activité. Une formation en secourisme de base devrait être le minimum, mais une formation de secourisme en région éloignée est à considérer et est tout à fait appropriée à un contexte d'activité en plein air.

2.2 – PLANIFIER UNE SORTIE

Pour s'assurer qu'une sortie de vélo autonome se déroule sans anicroche et soit agréable, une bonne planification est importante. Différents paramètres sont à prendre en compte dans cette planification : une bonne compréhension de ses compétences et une évaluation du niveau de difficulté de la sortie prévue, un choix d'itinéraire adapté, un choix de matériel adéquat et une bonne évaluation des risques.

2.2.1 – La préparation d'une sortie

Définir les contours d'une sortie est assurément le point de départ d'une bonne planification. Cette démarche devrait considérer les aspects suivants :

Objectif

Les objectifs des sorties peuvent varier d'une fois à l'autre. On peut vouloir profiter de la nature, pratiquer certaines habiletés, explorer, se dépasser ou simplement se dégourdir. Définir son objectif permet aussi de le communiquer clairement dans le cas d'une sortie en groupe.

Évaluation des risques

Référez-vous à la [section 1.4.2](#) pour en savoir plus sur l'évaluation des risques. Même dans le cas d'une sortie courte en terrain connu, il est important de consulter les sites d'information météo pour connaître les prévisions du jour, mais également les conditions des journées précédentes. Dans le cas d'un réseau hors route (piste cyclable du P'tit Train du Nord, Parc linéaire interprovincial du Petit-Témis, etc.), il est utile de vérifier les conditions sur le site internet du réseau concerné.

La communication

Il est important de s'assurer d'avoir les appareils de communication et d'orientation adéquats. Dans le cas de réseaux peu fréquentés ou de secteurs avec une faible couverture cellulaire, il est judicieux de communiquer son intention à un proche.

2.2.2 – L'autoévaluation des compétences et des habiletés techniques

Parce qu'elles se déroulent en général sur la voirie publique, les pratiques de vélo de gravelle, de vélo de route et de vélo de randonnée impliquent en premier lieu que les adeptes respectent le code de la sécurité routière (la réglementation spécifique aux cyclistes est présentée en [Annexe 3](#)). Outre le respect de la réglementation, les cyclistes circulant sur les routes devraient avoir les habiletés techniques suffisantes pour se comporter de manière sécuritaire. Ils devraient être capables de :

- » Circuler de manière à être visible et pouvoir être vus;
- » Savoir repérer et éviter les obstacles.

Pour être aptes à circuler sécuritairement, les pratiquant-es devraient minimalement être en mesure de maîtriser des habiletés de base soit :

- » Garder aisément l'équilibre de son vélo;
- » Freiner avec les deux freins simultanément et de manière graduelle;
- » Virer dans les deux directions;
- » Changer de braquet (vitesse) lorsque nécessaire tout en gardant une cadence.

Selon la difficulté de la sortie, d'autres habiletés techniques peuvent s'avérer nécessaires, telles que :

- » Maintenir une bonne position sur le vélo;
- » Adopter la bonne technique de pédalage;
- » Maintenir une cadence de pédalage;

- » Changer de braquets de manière fluide et en maintenant la cadence;
- » Adopter la bonne position et le bon braquet pour les descentes;
- » Être capable de monter (assis et en danseuse);
- » Emprunter un virage dans une descente;
- » Absorber les irrégularités de la route;
- » Dépasser sécuritairement un ou une autre cycliste.

Les sorties en groupe ou en peloton peuvent demander des habiletés supplémentaires. Les adeptes devront notamment être en mesure de contrôler leur distance avec les autres cyclistes et savoir communiquer efficacement.

Pour bien déterminer ce que représentent ces différentes compétences, on peut se référer à l'[annexe 9](#) où elles sont détaillées.

Lors d'une première sortie, il est recommandé aux pratiquant-es d'opter pour un parcours plus court et présentant moins de difficultés que celui qu'ils s'estimeraient capables de faire. Il est tout aussi important de préparer la sortie en fonction de ses capacités, de ses désirs et de son état au moment de l'activité (et, le cas échéant, du groupe avec lequel on prévoit rouler) : longue sortie avec pause dîner ou petite balade d'une heure, etc.

2.2.3 – Le choix du site de pratique et de l'itinéraire

Les adeptes peuvent choisir d'emprunter des itinéraires suggérés ou alors de créer leur propre itinéraire.

2.2.3.1 – Itinéraires suggérés

Dans le cas où ils voudraient emprunter des itinéraires suggérés, plusieurs ressources sont disponibles.

Le site web de la Route verte

La Route verte sillonne le Québec sur plus de 5400 km. En plus de présenter la Route verte et les différentes véloroutes la constituant, la carte interactive affiche également les divers réseaux régionaux connectés. Le site web offre également des propositions d'itinéraires.

[Découvrez le site web et la carte interactive de la route verte.](#)

Les associations touristiques régionales (ATR)

Les ATR regroupent et font la promotion de l'offre cyclable présente dans leur région.

Les municipalités et les MRC

Certaines MRC et municipalités proposent également des parcours cyclables.

Les collectifs communautaires

Il existe plusieurs collectifs mettant de l'avant des parcours cyclables créés par leurs communautés. Ces collectifs jouent un rôle important dans le développement d'une offre cyclable en particulier auprès des pratiquants de vélo de gravelle (ex. : Vélo d'aventure des Cantons, Log Driver's Waltz, Québec Bikepacking Traverse, etc.).

Pour s'assurer de choisir un site ou un secteur correspondant à l'expérience recherchée, on peut analyser différentes informations, comme les descriptions proposées par les promoteurs et les gestionnaires de réseau, le type de surface, la distance, le dénivelé et plus généralement le niveau de difficulté affiché. Dans le doute, il convient de contacter directement le gestionnaire de réseau.

2.2.3.2 – Création d'itinéraires

Les adeptes peuvent aussi décider de créer leurs propres itinéraires. Pour ce faire plusieurs outils sont disponibles.

Outil interactif de la route verte

L'[outil interactif de la Route verte](#) permet de tracer un itinéraire à vélo en utilisant soit exclusivement la Route verte ou d'autres routes et voies cyclables du Québec. Il suffit de sélectionner des endroits sur la carte à définir en tant que point de départ, étape ou point d'arrivée et l'outil calculera l'itinéraire ainsi que les distances à parcourir entre chacune des étapes. Cet outil permet d'identifier la présence de points d'intérêt et de services, comme des aires de repos, des villages-relais ou des hébergements. Il permet également d'identifier les zones pouvant poser problème, notamment par la présence de travaux routiers ou d'une pente importante.

Outil cartographique Québec 511 – Convivialité des routes pour les cyclistes

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a élaboré un [outil cartographique](#) qui classe l'ensemble des routes du MTQ selon quatre indices de convivialité pour les cyclistes. Cet outil ne permet pas de calculer un itinéraire ni d'identifier des points d'intérêt. Par contre, il s'avère utile pour confirmer, sur un itinéraire déjà tracé, la convivialité des routes du MTQ choisies et la vitesse maximale permise pour les voitures. Les routes du MTQ sont les routes numérotées (ex. : 112, 116, 132, etc.).

Google Maps (et autres outils de calculateur d'itinéraires)

Il existe plusieurs outils permettant de calculer un itinéraire à vélo. Le plus connu est probablement Google Maps. Bien que cet outil ne soit pas spécialement conçu pour les déplacements à vélo, il comporte une option pour les itinéraires à vélo, qui priorisera l'utilisation des voies cyclables sur l'itinéraire choisi.

Cartes papier

Des cartes routières, des cartes topographiques ou des cartes régionales et thématiques peuvent également être utilisées pour créer un itinéraire, mais avec certains bémols. Les cartes papier n'indiquent pas toujours la présence d'infrastructures cyclables et il est essentiel de s'assurer qu'elles soient à jour.

Avant d'arrêter votre choix, il est important de vérifier si les routes sont praticables, si vous avez les droits d'accès nécessaires et quelles sont les règles en vigueur. Déterminer un plan alternatif permet de retomber rapidement sur ses pieds si un pépin se présente le jour J.

2.2.4 – L'évaluation du temps requis pour l'activité

La vitesse de progression

Les chiffres suivants sont donnés en fonction de conditions idéales : absence de vent et terrain plat. La vitesse sera affectée par la difficulté du terrain, les conditions météo et la forme du cycliste. La planification d'un itinéraire devrait donc inclure des raccourcis et des options plus longues pour pouvoir moduler sa sortie selon l'horaire prévu. Si vous envisagez de rouler dans des sentiers plus longs ou plus éloignés du point de départ, il est recommandé de les parcourir en début de sortie.

De 10 à 20 km/h	Vitesse de croisière de la plupart des cyclistes.
De 20 à 25 km/h	La plupart des cyclistes doivent fournir un effort soutenu pour maintenir cette vitesse.
De 25 à 30 km/h	Les cyclistes entraînés peuvent maintenir cette vitesse.
Plus de 30 Km/h	Seuls les cyclistes sportifs ayant un entraînement intense peuvent maintenir cette vitesse.

Tableau 9 : Estimation de la vitesse de progression

- » Dans le cas de la pratique du vélo de gravelle, chacune des estimations précédentes de vitesse devrait être réduite d'environ 5 km/h. La difficulté du terrain étant extrêmement variable en gravelle, l'estimation de cet écart pourrait être plus grande ou plus petite.
- » Chez les enfants de 6 à 12 ans, la vitesse de progression moyenne est d'environ 10 à 15 km/h, incluant des pauses de 10 minutes par heure, selon leur âge et leur capacité physique.

La durée

Une sortie de trois à cinq heures en conditions faciles représente un standard moyen pour une sortie à vélo. Une sortie entre cinq et dix heures représente une longue sortie. Ces durées comprennent les pauses pour s'alimenter et se reposer. Il est suggéré de faire un arrêt de cinq à dix minutes toutes les heures.

Les différents éléments de difficultés présentés à la [section 1.3.2.](#) peuvent grandement influencer la vitesse et donc la durée de la sortie. Il est important de tenir compte de ces difficultés potentielles lors de la préparation d'une sortie. La planification d'un itinéraire devrait donc inclure des raccourcis et des options plus longues pour pouvoir moduler sa sortie selon l'horaire prévu.



Crédit photo : Adobe Stock - Irina Schmidt

2.2.5 – Le plan de sortie

Même s'il est rare que l'on s'astreigne à cette procédure dans le cadre d'une sortie de vélo autonome, envisager qu'un pépin puisse survenir est essentiel à une bonne planification. 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 est pertinent pour le cycliste de connaître ses conditions de réalisation.

Le plan de sortie compile des renseignements simples, comme :

- » Activités, itinéraire et heures de départ et de retour prévues;
- » Liste et informations sur les personnes participantes;
- » Moyens de communication disponibles;
- » 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 survenait.

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.

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 la sortie prévue, 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 revenus-es 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 4](#), 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'approprier 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-es 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 4](#). 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 4](#)). 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-es 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.

Les gabarits de plan de sortie proposés ([annexe 4](#)) doivent être ajustés en fonction de la complexité et des contraintes d'isolement spécifiques à chaque sortie. Ces éléments s'ex-priment 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](#).

2.2.6 – L'équipement de l'activité

L'équipement de l'activité est discuté à la [section 1.5](#). L'équipement spécifique à la pratique libre et autonome est discuté à la [section 1.5.3](#).

2.3 – RÉALISER UNE SORTIE

Une fois la planification complétée, le ou la cycliste (ou le groupe de cyclistes) est maintenant prêt-e à réaliser son itinéraire. Au cours de leur sortie, les cyclistes s'exposent à une série de risques, comme ceux énumérés dans le chapitre précédent. Dans une optique de pratique autonome, il faut savoir atténuer ces différents risques et les gérer de manière efficace. Afin d'avoir une pratique autonome responsable et sécuritaire, quelques éléments sont à prendre en considération.

2.3.1 – La condition physique

Le vélo est une activité qui, par définition, exige de bonnes habiletés physiques, une puissance musculaire suffisante et une bonne capacité cardiovasculaire. Malgré sa grande démocratisation, le vélo reste une activité physique exigeante. Il est important pour les pratiquant-es de bien connaître leurs capacités physiques et psychologiques et de reconnaître leurs limites. Une bonne connaissance de ses capacités permet d'ajuster son parcours au moment opportun ou alors d'ajuster ses efforts pour être en mesure de compléter l'itinéraire prévu. Plus généralement, une connaissance de son corps permet de s'alimenter et de s'hydrater de manière à prévenir les baisses d'énergie, les crampes et les symptômes de déshydratation. Prendre le temps de considérer son état de fatigue et son état psychologique permettra aussi d'éviter certains accidents en particulier sur des segments plus techniques d'un itinéraire de gravelle.

2.3.2 – L'orientation

La pratique du vélo s'effectue sur des infrastructures routières ou cyclables et parfois dans le contexte de véloroutes ou de réseaux balisés, mais pas toujours. Une bonne capacité d'orientation et une connaissance de certains outils ne sont pas négligeables. Même lorsque présents, le balisage et la signalisation ne sont pas toujours adéquats, et les nombreuses intersections peuvent rapidement semer la confusion. De plus en plus d'outils sont disponibles pour aider à s'orienter :

- » La carte interactive de la Route verte peut être utilisée pour se géolocaliser;
- » Plusieurs applications, comme, Google, Strava, Ride With GPS, Maps.me, Ondago ou encore Komoot, sont très prisées des cyclistes et peuvent servir d'outils d'orientation;
- » De nombreux réseaux produisent toujours une carte papier, ce qui est toujours utile en cas de pépin avec le matériel électronique.

2.3.3 – Les techniques de progression

Outre les compétences techniques de base nécessaires à la pratique du vélo, le développement et le perfectionnement d'autres habiletés permet à l'adepte de progresser dans sa pratique. Les différentes habiletés nécessaires sont présentées à la [section 2.2.2](#) et à l'[annexe 9](#). Ces différentes habiletés ne devraient pas être travaillées en vase clos. Une transversalité entre elles est nécessaire pour progresser de façon sécuritaire. En outre, l'amélioration de sa forme physique (flexibilité, force et endurance) permet le perfectionnement des techniques et habiletés.

2.3.4 – L'éthique des pratiquant-es

Dans un contexte de pratique libre ou de pratique autonome, 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, les milieux naturels,

l'organisme gestionnaire du site, la communauté du plein air, la localité qui les accueillent, etc. Pour que tout le monde puisse continuer de profiter pleinement des activités, les adeptes sont invités à adopter une éthique du plein air.

Différents outils peuvent les aider à prendre des décisions éclairées lorsqu'ils et elles sont confrontés 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 ;
- » Le cas échéant, le code de conduite ou la charte des règlements du réseau visité.

2.3.4.1 – 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 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 – **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 fournit 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 enraciner la culture du plein air au Québec.

Les personnes encadrantes, et tous les acteurs et actrices du milieu sont encouragés 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 Vélo Québec.

Cultive ton plein air!

Pour une pratique responsable et sécuritaire des activités de plein air

1 J'assure ma sécurité et celle des autres par un niveau de préparation adéquat



AVANT - ME PRÉPARER

2 Je rends la cohabitation plus agréable avec les autres adeptes de plein air en faisant preuve de courtoisie



PENDANT - PRATIQUER HARMONIEUSEMENT

3 En prenant soin de l'environnement naturel, je préserve son intégrité et ses beautés



PENDANT - PRATIQUER HARMONIEUSEMENT

4 Je protège l'accès à mon terrain de jeu en respectant les conditions négociées avec les propriétaires privés et le voisinage



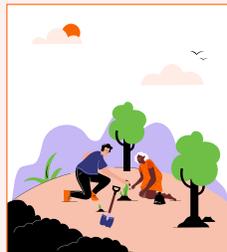
PENDANT - PRATIQUER HARMONIEUSEMENT

5 J'en profite mieux et plus longtemps en adoptant des comportements prudents



PENDANT - PRATIQUER HARMONIEUSEMENT

6 En m'engageant dans la communauté du plein air, je vis une expérience plus complète et je contribue à sa pérennité



APRÈS - CONTRIBUER

7 Je soutiens et respecte la communauté locale pour aider le plein air à s'y enraciner



APRÈS - CONTRIBUER

ONYVA
QUEBEC

Une présentation du Réseau plein air Québec en collaboration les fédérations de plein air.

2.3.4.3 – L'étiquette spécifique à l'activité

Le code de la sécurité routière

En tant qu'usagers de la route, les cyclistes sont tenus de respecter le code de la sécurité routière. Les articles du code apportant des précisions spécifiquement à l'attention des cyclistes sont présentés en **annexe 3**.

Le code d'éthique pour tous les cyclistes

Vélo Québec propose une charte pour un meilleur partage de la route (partagelaroute.velo.qc.ca). En voici les principes cardinaux :

- » Arrêter au feu rouge et ne repartir qu'au vert;
- » Céder le passage aux usagers qui continuent leur route tout droit, lorsque je tourne à droite ou à gauche;

- » À un arrêt, établir un contact visuel avec les autres usagers que je croise et céder le passage au premier arrivé;
- » Céder le passage aux piétons qui croisent ma route;
- » Signaler mes intentions aux autres usagers en utilisant mon bras;
- » Céder le passage à l'autobus réintégrant sa voie après un arrêt;
- » Éviter toute distraction (cellulaire, textos, écouteurs, etc.);
- » Reconnaître la courtoisie des autres. Un sourire, un merci, une salutation sont toujours de petits gestes appréciés;
- » Être visible le soir en munissant mon vélo d'un éclairage adéquat;
- » Adopter une vitesse modérée en ville afin de pouvoir réagir adéquatement aux imprévus;
- » Ne pas circuler à vélo sur les trottoirs, par respect pour les piétons.

Les panneaux de courtoisie

Certains gestionnaires de réseaux cyclables font la promotion d'un code de conduite adapté à leur réalité et font un affichage en ce sens. Voici des exemples :



Crédit photo : Parc linéaire Le P'tit train du Nord

2.3.5 – L'analyse des risques internes et externes

Lors d'une sortie de vélo, les pratiquant-es devront faire face aux différents risques mentionnés dans le premier chapitre du présent guide. Malgré une bonne planification, de nombreux facteurs de risque peuvent apparaître durant la sortie. Il est important de s'y préparer. Plus spécifiquement, vous devez :

- » **Reconnaître les dangers et les facteurs de risque;**
- » **Analyser les risques;**
- » **Prévenir ou atténuer les risques.**

Les tableaux présentés à la [section 3.6.1](#) décrivent une manière d'analyser les risques inhérents à la pratique. Cette analyse peut s'appliquer à la fois à la pratique encadrée et à la pratique autonome. Les cyclistes qui pratiquent en autonomie peuvent donc s'y référer.

2.3.6 – Quoi faire en cas d'urgence

Dans le cadre d'une pratique autonome de vélo, il est important de comprendre comment agir en cas d'urgence. Il existe de nombreuses solutions pour intervenir ou joindre des services médicaux d'urgence si une situation problématique survient. Les procédures d'urgence recommandées sont énumérées et détaillées à la [section 4.1](#).

2.3.7 – Les critères d'annulation d'une sortie

Dans certains contextes, les cyclistes doivent se questionner sur la faisabilité d'une sortie et décider si l'activité doit être annulée ou non. Idéalement, cette décision devrait être prise dans la phase de planification de la sortie afin de limiter l'apparition de problèmes. Cependant, la situation peut évoluer et il se peut donc que des décisions doivent être prises une fois sur le terrain. Voici quelques exemples d'éléments pouvant causer l'annulation d'une sortie, que ce soit lors de sa planification ou lors de sa réalisation :

- » La sécurité est compromise d'une manière ou d'une autre;
- » Accident ou blessure grave;
- » Bris d'équipement ou équipement du groupe inadéquat;
- » Des températures extrêmes sont annoncées durant la sortie (exemple : indice humidex à 40 °C, froid);
- » Les conditions météorologiques semblent dangereuses (vents violents, tempêtes, orages, etc.);
- » Les gestionnaires de réseaux ne sont pas prêts à vous accueillir (parc fermé, route en mauvais état, etc.).

La décision d'annuler une sortie doit tenir compte de plusieurs facteurs, comme l'expérience des cyclistes, le niveau de préparation, l'équipement disponible, etc. L'état physique, l'état émotionnel et l'état psychologique devraient aussi être considérés dans le processus décisionnel. Les critères d'annulation de sortie demandent une réflexion. Généralement, afin de limiter et prévenir les risques, il faut se demander si la sécurité pourrait être compromise. Si oui, la sortie devrait être annulée.

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 la réalisation d'une sortie. 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 Vélo Québec 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 d'une sortie.

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 encadrant 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.⁶»

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

- » 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 **pratique libre** ou **autonome**. Ces compétences peuvent être disciplinaires (liées au vélo) ou transdisciplinaires (liées au plein air en général);
- » 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;
2. Prendre des décisions;
3. Faciliter la communication;
4. Assurer la sécurité;
5. Assurer la protection de l'environnement;
6. Assumer la responsabilité d'un individu ou d'un groupe;
7. Organiser une activité de plein air encadrée;
8. Piloter une activité de plein air encadrée.

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).

Au-delà de ces points communs, une grande diversité de personnes exerce la fonction d'encadrante ou encadrant d'activités de plein air dans une multitude de contextes. La place que prend la fonction d'encadrement parmi les autres tâches de ces personnes varie aussi grandement. À titre d'exemple :

⁶ Bergeron, N., Mercure, C., Tanguay, C., Morin, P., et Bissonnette F. (2022a). Vers un programme national pour l'encadrement des activités de plein air au Québec : Étude préliminaire. Réseau plein air Québec.

- » Les guides en tourisme de nature, d'aventure et en écotourisme exercent principalement une fonction d'encadrement, bien qu'ils et elles puissent effectuer d'autres types de tâches également.
- » Les guides de voyages peuvent combiner certains aspects de l'encadrement à leurs autres tâches.
- » L'encadrement vélo peut faire partie des tâches du personnel enseignant, des animatrices et animateurs de groupe scout et de camp, et des personnes spécialisées dans l'intervention psychosociale.

Pour connaître les compétences essentielles que les personnes encadrantes de vélo doivent spécifiquement avoir, référez-vous à la formation en encadrement cycliste mise sur pied par Vélo Québec : <https://www.velo.qc.ca/formation/encadrement-cycliste/>.

3.2 – L'ENCADREMENT DANS LES DIVERS MILIEUX DU QUÉBEC

La fonction d'**encadrante** ou **encadrant** vélo peut être 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-elles embauchés-es 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 recommandé pour les personnes encadrantes, au moment de la prise en charge de groupes lors de sortie de vélo, 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 le **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 :

Milieu

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

Clubs de vélo	Vélo Québec ou la Fédération Québécoise des Sports Cyclistes (FQSC) peuvent représenter leurs clubs membres.
Écoles de formation	Selon les besoins Vélo Québec et / ou la FQSC peuvent épauler les écoles de formation.
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)
Loisir pour les personnes handicapées	Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées (AQLPH)
Intervention en contexte de plein air	Réseau pour le développement psychosocial par le sport et le plein air (RÉSEAU)

Tableau 10 : Organismes nationaux représentant ou soutenant l'encadrement dans différents milieux

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

3.2.1 – Les clubs de vélo

Les clubs de vélo 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). Il leur est conseillé de suivre les standards du présent guide afin d'offrir une activité encadrée de manière sécuritaire. Certains autres clubs bénéficient de la présence d'un-e entraîneur-e rémunéré-e. Les clubs de vélo sont parfois associés à une boutique de vélo.

3.2.2 – 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.

3.2.3 – 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.

Pour répondre à cette demande, Vélo Québec a mis sur pied une formation visant spécifiquement l'encadrement en milieu scolaire.

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 aussi un outil incontournable. 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.



Crédit photo : Adobe Stock – Sergey Novikov

3.2.4 – 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.

3.2.5 – Le milieu du loisir pour les personnes handicapées

Les organismes locaux et les associations régionales dont la mission est de promouvoir et développer l'accessibilité au loisir pour les personnes handicapées 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 handicapées 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 Kéroul disponible sur le site pleinaccessible.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.

Lorsque le personnel intervenant auprès des personnes handicapées n'a pas les compétences requises ou qu'il doit se concentrer sur les tâches de soin et d'accompagnement de ces personnes, il est recommandé, pour prendre en charge la sortie, de faire appel à des spécialistes venant par exemple des écoles (de formation) ou encore des milieux du tourisme d'aventure ou de l'intervention en contexte de plein air.

3.2.6 – 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](#).

3.2.7 – 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 vélo. Il peut également s'agir d'une personne qui, dans son groupe d'amie-s, propose d'initier les autres à l'activité.

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. 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 l'activité sont invitées à suivre la formation en encadrement cycliste certifiée par Vélo Québec.

3.2.8 – L’encadrement ailleurs dans le monde

Les encadrantes et les encadrants du Québec sont parfois amené·es 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 vélo en vigueur dans l’État 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 fâcheux pour une personne québécoise ou citoyenne canadienne de devoir faire valoir ses droits dans un autre pays.

3.2.9 – L’encadrement en contexte de voyage

Différentes agences offrent des voyages plus ou moins organisés. Selon la formule choisie, le niveau d’encadrement variera inmanquablement. On peut identifier trois formules de voyage : le voyage en autonomie, le voyage organisé et le voyage guidé.

Le voyage en autonomie

Dans le voyage en autonomie, les services offerts peuvent se résumer à un itinéraire, un carnet de route et des réservations d’hébergement. Aucun encadrement sur place n’est fourni. Le ou la participant·e est tenu de vérifier qu’il ou elle possède les habiletés requises pour participer à l’activité et doit prendre toutes les mesures requises pour assurer sa propre sécurité, comme précisé au [chapitre 2](#). On considère les participant·es comme des pratiquant·es autonomes.

Le voyage organisé

Certains voyages organisés offrent des services de dépannage mécanique et de premiers soins pour les blessures mineures, sans pour autant inclure un accompagnement sur les parcours. Les participant·es doivent vérifier qu’ils possèdent les habiletés requises pour participer à l’activité. Dans ce type de forfait, l’organisateur fournit un encadrement dit « ouvert », qui assure la sécurité générale : les participant·es fournissent le vélo et doivent se comporter comme des pratiquant·es autonomes et prendre les dispositions nécessaires pour assurer leur propre sécurité et celle des enfants qui les accompagnent. À ce titre, ce sont les considérations du [chapitre 2](#) qui s’appliquent. On considère ici les participant·es comme des pratiquant·es autonomes bénéficiant de services de soutien.

Le voyage guidé

Le voyage guidé comporte des services définis dans l’entente contractuelle. En général, le voyage guidé implique la présence d’un encadrant ou d’une encadrante. Les agences offrant ce type de services au Québec devraient s’assurer que leur offre d’encadrement correspond aux dispositions prévues dans ce Guide.

3.3 – LE CHAMP DE COMPÉTENCES DES ENCADRANT·ES

Dès qu'une personne prend en charge une sortie de vélo, de manière formelle ou informelle, qu'elle soit rémunérée ou bénévole, elle adopte un rôle d'encadrement envers le reste du groupe. Il est donc crucial pour cette personne de comprendre les responsabilités et les compétences associées à ce rôle.

Comme mentionné précédemment, le rôle des encadrant·es diffère de celui des entraîneurs·euses. Par conséquent, leur rôle et responsabilité diffèrent également.

3.3.1 – Les responsabilités légales des encadrantes et encadrants

Toute personne qui participe à une activité en plein air a la responsabilité d'assurer sa propre sécurité et, dans une certaine mesure, celle des autres. Les adeptes, qui ne respecteraient pas les règles de sécurité ou de conduite et dont les actions provoqueraient un accident, pourraient être tenus responsables des dommages causés. Cela peut également s'appliquer à un adepte qui inciterait un ami à le suivre sur un parcours qui dépasserait ses compétences. En termes juridiques, c'est ce qu'on appelle la responsabilité civile.

Cette responsabilité est d'autant plus fondamentale pour les encadrant·es que la sécurité du groupe repose sur leurs directives, leur jugement et leur capacité à encadrer les actions des autres. C'est pourquoi **la responsabilité principale des encadrant·es est d'assurer la sécurité des membres de son groupe.**

Dans le cadre d'activités telles que le vélo, il serait irréaliste d'exiger qu'il n'y ait aucun accident. La responsabilité des encadrant·es envers la sécurité n'est ni exclusive ni absolue. Il s'agit avant tout d'une obligation de moyens et non de résultats. Les encadrant·es doivent mettre en œuvre tous les moyens raisonnables pour prévenir les accidents, sans pour autant pouvoir garantir qu'aucun accident ne surviendra. Cette obligation de moyens met en lumière l'importance d'une formation adéquate pour les encadrant·es, en particulier en ce qui concerne la gestion des risques.

Le **chapitre 4** aborde plus en détail les aspects légaux de l'encadrement en vélo.

3.3.2 – Les principaux rôles des encadrant·es

Quel que soit le type d'encadrement cycliste, les encadrant·es doivent assumer trois principales responsabilités, soit d'assurer : **1) la sécurité, 2) le confort et 3) l'agrément des cyclistes.** Ces responsabilités sont placées en ordre de priorité décroissant, en commençant par la sécurité en premier ordre de priorité. Dans certains cas, la responsabilité d'assurer l'agrément des cyclistes peut être remplacée par la responsabilité d'**assurer les apprentissages** chez les cyclistes, par exemple dans le cadre d'un cours d'éducation physique et à la santé. Voici les principaux rôles des encadrant·es :

1. Assurer la sécurité des cyclistes ;
2. Assurer le confort des cyclistes ;
3. Susciter l'agrément chez les cyclistes ;
4. Connaître les techniques à préconiser selon le type d'encadrement : serré et ouvert ;
5. Être à l'affût des besoins des participant·es ;
6. Savoir concevoir un itinéraire ;
7. Faire l'évaluation de la sortie.

3.3.3 – Le code d'éthique des encadrant·es

Les encadrant·es doivent donner l'exemple tout en maintenant un comportement professionnel envers les participant·es.

Donner l'exemple aux autres cyclistes

- » Se faire porte-parole des comportements sécuritaires, courtois et responsables attendus de tout cycliste;
- » Respecter le Code de la sécurité routière en vigueur en tout temps;
- » Avoir un vélo en excellente condition, qui comporte l'équipement obligatoire;
- » Avoir avec soi le matériel nécessaire pour assurer la sécurité des participant-es et pour bien assumer ses tâches;
- » Avoir une tenue vestimentaire adéquate;
- » Respecter les principes du Sans trace© et de respect de l'environnement.

Adopter un comportement professionnel envers les participant-es

- » Être disponible pour aider, conseiller et secourir les participant-es lors des activités;
- » Agir de manière respectueuse, équitable et transparente envers chaque cycliste. Prévenir, éviter et corriger toutes formes de discrimination;
- » Traiter les informations personnelles des participant-es de manière confidentielle;
- » Être en état d'encadrer; jamais en état de fatigue excessive ou sous l'influence de l'alcool ou d'autres substances;
- » Avoir des relations strictement professionnelles avec les participant-es.

3.3.4 – Les compétences et les certifications requises

Afin de répondre adéquatement à leur rôle légal et moral, les encadrant-es doivent maîtriser une panoplie de compétences. Le terme «compétence» est utilisé pour rassembler un ensemble d'éléments : aptitudes, attitudes, capacités, comportements, habiletés, principes, savoirs, savoir-être, savoir-faire, tâches. Plusieurs de ces éléments s'acquièrent à travers la pratique et l'expérience. Certaines de ces compétences peuvent être développées grâce à une formation d'encadrement. Mais d'autres compétences nécessitent des formations spécifiques.

Mécanique de vélo. L'encadrant-e doit être en mesure de réparer un bris mécanique lorsqu'il survient. Il est fortement recommandé à l'encadrant-e de suivre une formation en mécanique de vélo. L'encadrant-e devrait posséder des compétences au moins équivalentes aux formations de mécanique niveau 1 ou 2. Ces formations ne sont pas offertes par Vélo Québec, mais elles font l'objet de programmes offerts par plusieurs écoles à travers la province.

Mécanique 1

En cas de bris mécanique ou si un ajustement mineur s'avère nécessaire, la ou le cycliste est autonome sur la route. Elle ou il maîtrise certains trucs de dépannage, est en mesure de réparer une crevaison, de changer un pneu, d'ajuster les systèmes de freinage et de vitesse.

Mécanique 2

La ou le cycliste possède des connaissances plus approfondies en mécanique vélo et notamment sur les sujets suivants : fonctionnement des roulements, ajustement des systèmes de freinage et de vitesse, alignement d'une roue.

Premiers soins. L'encadrant-e doit pouvoir prodiguer les premiers soins lorsqu'un accident survient. Une formation en secourisme est essentielle. Une formation en secourisme général et réanimation cardio-respiratoire est recommandée, mais une formation de secourisme en région éloignée peut, selon le degré d'isolement, s'avérer nécessaire.

Habiletés physiques et techniques. L'encadrant-e doit être capable de repérer les comportements à risque des participant-es tout en maintenant une performance constante le long de la sortie. Pour cela, il est indispensable de posséder au minimum un

bon niveau et une bonne forme physique.

3.3.5 – Le champ de pratique des encadrantes et encadrants

Les encadrant-es peuvent se situer dans le champ de pratique par leur niveau de pratique de l'activité, leurs formations en encadrement, en secourisme et en mécanique, leurs expériences sur le terrain et leurs expériences de vie. Le niveau de l'encadrant-e devrait dépasser, ou minimalement égal, celui des membres les plus expérimenté-es du groupe. Les encadrant-es ont la capacité de superviser leurs groupes sur des parcours idéalement bien connus et se trouvant dans leur zone de confort.

Zone de confort

État psychologique et physique dans lequel la personne maintient avec aise son niveau de compétence, malgré les imprévus. Dans cette zone, elle peut garder le contrôle de la situation en maintenant un faible niveau de stress. Dans cet état physique et psychologique, l'encadrant-e peut aisément porter son attention à la sécurité et au bien-être des participant.es.

3.3.6 – Limites du champ de pratique des encadrantes et encadrants

Maintenant que nous avons abordé la portée du rôle d'encadrement, il est nécessaire d'insister sur ses limites. Il existe une distinction importante entre l'action d'encadrer et celle de former. **L'encadrement n'implique pas l'enseignement des techniques de vélo.**

Les entraîneur-es sont des spécialistes de la pratique. Leur vocation est de former des pratiquant.es. En ce sens, ils et elles détectent les erreurs techniques, proposent des correctifs et accompagnent les adeptes dans leur apprentissage et leur maîtrise du sport. Développer les aptitudes physiques, corriger des techniques et faire progresser les habiletés sont des activités qui relèvent de l'enseignement et non de l'encadrement.

Devenir entraîneur-e en vélo exige des formations spécifiques sous l'égide du Programme national de certification des entraîneurs PNCE.

Une sortie encadrée demeure un contexte propice à l'apprentissage. L'encadrant-e peut transmettre des connaissances à son groupe, notamment en ce qui concerne les consignes de sécurité et le code de conduite. Voici quelques conseils pour encadrer un groupe sans basculer dans la formation :

- » **Laisser le terrain dicter l'enseignement.** L'encadrant-e est responsable du bon déroulement de la sortie. Choisissez un itinéraire varié et adapté aux habiletés du groupe de façon à maximiser l'expérience de sortie.
- » **Montrer par l'exemple.** Comme mentionné, les habiletés techniques de l'encadrant-e doivent surpasser, ou du moins égal, celle des autres participant.es. En démontrant des habiletés de conduite exemplaires, les participantes et les participants pourront apprendre par imitation.
- » **Donner des points de repère techniques.** Il est tout à fait acceptable de donner des indications pour assurer la sécurité et la qualité de l'expérience des participant.es.
- » **Favoriser les échanges.** En assurant la cohésion de groupe, vous pouvez favoriser l'établissement d'un climat de confiance et le partage de connaissances entre les participants.

Soulignons également que, dans certains cas, l'encadrement peut s'accompagner de l'enseignement d'habiletés de base si elles sont prévues dans le contexte plus large dans lequel s'inscrit la pratique encadrée (ex. : cours d'éducation physique en milieu scolaire, camps de jour sportifs, etc.).

3.4 – LES FORMATIONS OFFERTES POUR DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES EN ENCADREMENT

3.4.1 – Les formations offertes dans les établissements d'enseignement

Même si elles ne visent pas spécifiquement le vélo, plusieurs établissements d'enseignement collégial et universitaire offrent des formations visant 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 professionnels-les 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 générales, 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

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

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

Le programme court de 1^{er} 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

Le programme court de 2^e 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

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 11 : Formations offertes dans les établissements d'enseignements

3.4.2 – Les formations spécifiques au vélo

Au Québec, pour intervenir en vélo, on peut avoir le rôle d'encadrant·e ou le rôle d'entraîneur·e.

Voici dans le détail, les différences entre ces différents rôles et les organismes responsables du détail de leur cursus.

Encadrant·e

Rôle : Accompagner et superviser un groupe lors d'une sortie de vélo.

Responsabilités :

- » Planifier et mener des sorties de groupe en vélo en fonction des besoins et du niveau des participant·es;
- » Vérifier que l'équipement des participant·es est adapté et en bon état;

- » Enseigner et expliquer les consignes et les règles de sécurité;
- » Gérer le groupe et ajuster continuellement la sortie selon le niveau physique, technique et mental des participant-es;
- » Communiquer efficacement les consignes au groupe;
- » Veiller à la sécurité des participant-es en tout temps;
- » Gérer les situations d'urgence de manière efficace.



Encadrement cycliste. Formation spécialisée présentant les stratégies et les techniques en encadrement serré et en encadrement ouvert. Formation multidisciplinaire (route/randonnée/gravelle).

Format : Hybride (en ligne asynchrone et sortie pratique)

Théorie	3 h	Pratique	8 h	Durée totale	11 h
---------	-----	----------	-----	--------------	------



Encadrement cycliste en contexte scolaire. Formation spécialisée pour les intervenant-es des milieux scolaires du troisième cycle primaire au niveau collégial.

Format : Hybride (en ligne asynchrone et sortie pratique)

Théorie	3 h	Pratique	8 h	Durée totale	11 h
---------	-----	----------	-----	--------------	------



Encadreur cycliste. Formation multidisciplinaire (route/vélo de montagne/gravier/cyclocross) sur l'encadrement de sorties cyclistes. Formation inspirée du PNCE et enregistrée au Casier.

Format : En personne

Théorie	4 h 30	Pratique	2 h 30	Durée totale	7 h
---------	--------	----------	--------	--------------	-----

Entraîneur-e :

Rôle : Préparer les athlètes à la performance et à la compétition, en développant leurs compétences physiques, techniques et tactiques en vélo.

- » Planifier les entraînements en fonction des objectifs de l'équipe ou de l'athlète;
- » Identifier les facteurs clés de la performance : évaluer et pallier les écarts selon le niveau de compétition de l'athlète;
- » Motiver et conseiller les athlètes pour les aider à atteindre leur plein potentiel;
- » Analyser les performances des athlètes et fournir des rétroactions pour la progression et la performance en compétition;

- » Fournir un plan de progression saisonnier ou annuel;
- » Gérer les aspects psychologiques de la performance et aider les athlètes à répondre aux exigences d'une compétition;
- » Respecter les règles d'éthique de la fédération sportive.

Entraîneur communautaire est le premier cheminement du parcours d'entraîneur-e cycliste. Cette formation multidisciplinaire est reconnue par le PNCE.



Format : Hybride (en ligne, synchrone et asynchrone, et en personne)

Théorie	11 h	Pratique	15 h 30	Durée totale	26h30
---------	------	----------	---------	--------------	-------

Tableau 12 :
Les formations
spécifiques au vélo

- » Pour plus d'informations sur le parcours d'entraîneur-e du Programme national de certification des entraîneurs : <https://www.cyclismecanada.ca/mimpliquer/entraîneurs/formations-pour-entraîneurs/>

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

Il n'existe pas pour l'instant de processus de reconnaissance d'acquis ou d'équivalence clairement défini dans le cas des formations en encadrement. Les personnes ayant des questions spécifiques peuvent se référer à Vélo Québec ou à la FQSC.

3.5 – PLANIFIER UNE SORTIE

3.5.1 – La documentation des personnes encadrantes

Afin de bien préparer l'encadrement d'une sortie de vélo, 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 le **chapitre 1**), le plan de sortie et les documents complémentaires seront plus ou moins détaillés.

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 le **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 :

1. La description sommaire de la sortie :
 - a. La date, le lieu, la durée, etc. ;
 - b. Les prévisions météorologiques;
 - c. L'itinéraire, les cartes annotées, l'horaire, les objectifs ainsi que les plans et les itinéraires alternatifs;
 - d. L'information sur le transport : lieu de stationnement, modèle, couleur et immatriculation des véhicules;
 - e. L'information relative aux personnes participantes (liste des noms et prénoms, coordonnées, contacts d'urgence, etc.);
 - f. Les formulaires d'évaluation médicale des personnes participantes (un modèle est proposé en **annexe 5**);
2. L'analyse des risques spécifiques à la sortie;
3. 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;
4. Les procédures en cas d'urgence.

Des modèles de plans de sortie adaptés aux sorties simples et complexes sont disponibles en **annexe 4**.

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

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) ([voir un modèle en annexe 6](#));
- » Des rapports d'accident et d'incident vierges ([voir un modèle en annexe 7](#));
- » Le bilan de sortie.

Le formulaire d'acceptation des risques

Le formulaire d'acceptation des risques doit être signé par les personnes qui participent à une sortie ou par un parent ou adulte responsable dans le cas d'un enfant. 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 le [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 8](#).

3.5.2 – L'équipement de l'activité

L'équipement requis pour l'activité est discuté au [chapitre 1.5](#). L'équipement spécifique à la pratique libre et autonome est discuté au [chapitre 1.5.4](#).



Crédit photo : Adobe Stock - Nicolas St-Germain

3.6 – RÉALISER UNE SORTIE

3.6.1 – L'analyse des risques

Une analyse des risques inhérents aux pratiques de vélo de route, de gravelle et de randonnée devrait tenir compte des facteurs de risque qui les exacerbent et des moyens de prévention et d'atténuation des dommages potentiels. Les tableaux suivants présentent des exemples d'analyse des risques à faire avant les sorties. Ces exemples ne sont pas exhaustifs et toute analyse des risques devrait être faite en fonction du contexte de la sortie. Par exemple, une sortie à l'automne ne présente pas les mêmes risques qu'une sortie en été, tout comme une sortie entre cyclistes expérimenté.es ne présente pas les mêmes risques qu'une sortie entre cyclistes débutant.es⁷.

3.6.1.1 – Risques externes

Risques liés à la circulation routière

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> • Collision • Chute • Éraflures • Contusion • Fracture • Hémorragie • Dislocation • Bris du vélo et de l'équipement • Impact psychologique (ex. : anxiété, stress) • Blessure au cou et à la tête, commotion cérébrale • Décès 	<ul style="list-style-type: none"> • Débit véhiculaire important • Non-respect du Code de la sécurité routière par l'automobiliste. • Présence de camions • Ouverture subite de portière (emportiérage) • Arrêts fréquents des autobus • Angles morts importants • Vitesse des véhicules • Infrastructures inadéquates • Conditions météorologiques (vent, pluie, neige) 	<ul style="list-style-type: none"> • Inattention • Manque d'habiletés techniques • Maladresse • Manque d'expérience • Stress • Facultés affaiblies (fatigue, alcool, drogues) • Non-respect du Code de la sécurité routière • Changements de direction soudains (ne pas signaler/ne pas regarder) • Erreur d'une autre personne (en peloton) 	<ul style="list-style-type: none"> • Équipement non réglementaire • Équipements de visibilité déficients • Mauvais type de vélo pour la pratique • Vélo en mauvais état mécanique • Vêtements mal ajustés 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais choix de parcours • Mauvaises directives • Mauvaise estimation des capacités du groupe • Mauvaises connaissances du parcours • Manque d'expérience • Inattention • Erreur d'encadrement 	<ul style="list-style-type: none"> • Emprunter des parcours connus et avec un faible débit véhiculaire • Respecter les règles de sécurité et la signalisation • Porter une attention particulière aux camions • Ne pas circuler dans les angles morts • Avoir l'équipement réglementaire • Être visible • Entretenir son vélo et procéder à la vérification mécanique avant la sortie • Faire preuve de vigilance et être alerte

Tableau 13 : Analyse des risques liés à la circulation routière

⁷ Table sur le mode de vie physiquement actif. La sécurité bien dosée, une question d'équilibre! (s.d.). <https://tmvpa.com/publication/securite-bien-dosee>.

Risques liés aux infrastructures routières

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> • Chute • Éraflures • Contusion • Fracture • Hémorragie • Dislocation • Bris du vélo et de l'équipement • Impact psychologique (ex. : anxiété, stress) • Blessure au cou et à la tête, commotion cérébrale • Décès 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures cyclables absente ou déficiente • Chaussée en mauvais état • Présence de débris ou d'obstacles sur la chaussée • Entrées sur la voie publique • Bretelles d'accès • Grille d'égout • Traverse de chemin de fer • Pont de bois • Conditions météorologiques (vent, pluie, neige) • Signalisation absente ou insuffisante • Champ de vision obstrué • Pente forte 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'habileté technique • Erreur d'inattention • Maladresse • Manque d'expérience • Condition physique • Stress • Facultés affaiblies (fatigue, alcool, drogues) • Mauvaise connaissance et mauvais choix d'itinéraire 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais type de vélo pour la pratique • Vélo en mauvais état mécanique • Vêtements mal ajustés 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais choix de parcours • Repérage du parcours insuffisant • Manque d'expérience • Inattention • Erreur d'encadrement • Mauvaises directives 	<ul style="list-style-type: none"> • Bien choisir le parcours • Faire du repérage • Vérifier auprès des gestionnaires ou de promoteurs les conditions du parcours • Rester en contrôle de sa vitesse et respecter ses limites (et celles de son groupe) • Respecter les règles de sécurité et la signalisation • Porter les vêtements et l'équipement de protection adéquats • Faire preuve de vigilance et être alerte

Tableau 14: Analyse des risques liés aux infrastructures routières

Risques liés aux conditions météorologiques

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> Coup de chaleur Déshydratation Nausée Perte de connaissance Fatigue Inconfort Électrocution Coup de soleil Hypothermie Chute Crampe 	<ul style="list-style-type: none"> Chaleur et humidité Flaques d'eau cachant des trous Foudre Surface mouillée Brouillard Équipement mouillé Vent, pluie, neige et froid 	<ul style="list-style-type: none"> Mauvaise alimentation et hydratation État de santé Non-respect de ses limites Mauvaise lecture du rapport météo 	<ul style="list-style-type: none"> Mauvaises composantes (pneus, freins) Vêtements inadaptés aux conditions météo Crème solaire insuffisante Sac d'hydratation insuffisant 	<ul style="list-style-type: none"> Mauvaise analyse météo Surestimation des capacités des participant-es Mauvaise communication avec les participant-es Observation inadéquate des participant-es Mauvaise décision sur le terrain (annuler la sortie, changer d'itinéraire) 	<ul style="list-style-type: none"> Vérifier la météo avant et pendant la sortie si possible S'hydrater et manger suffisamment Prendre des pauses Réduire la cadence Adapter la sortie Écourter la sortie Prévoir des vêtements adéquats et de rechange Prévoir des lunettes fumées

Tableau 15 : Analyse des risques liés aux conditions météorologiques

Risques liés à la faune et la flore

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> • Morsure • Collision • Piqûre d'insecte • Réaction allergique • Irritation (ex. : herbe à puce) • Maladie de Lyme (tique) • Attaque d'animaux sauvages 	<ul style="list-style-type: none"> • Chiens sur la voie publique • Présence d'insectes • Présence de plantes urticantes • Présence d'allergènes • Présence d'animaux sauvages 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais choix de lieu de pause • Mauvaise préparation (chasse-moustique) • Approcher et toucher des plantes ou des animaux sauvages 	<ul style="list-style-type: none"> • Vêtements qui ne couvrent pas adéquatement la peau 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de préparation • Mauvaise mise en garde • Mauvaise directive 	<ul style="list-style-type: none"> • Garder le contrôle de sa vitesse et de son vélo pour réagir aux circonstances (prendre de la vitesse ou descendre et mettre son vélo entre le chien et soi) • Considérer la présence de chien lors du repérage • Porter des vêtements couvrant la peau • Identifier les personnes allergiques • Avoir un Epipen • Ne pas s'approcher de la faune • Savoir comment réagir en présence de la faune • Utiliser un insecticide

Tableau 16 : Analyse des risques liés à la faune et à la flore

Risques liés à la présence d'autres usager·ères

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> • Chute • Collision • Contusion • Fracture • Bris d'équipement • Conflit • Violence physique ou verbale 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures cyclables étroites • Cohabitation avec différents types d'usages • Manque de visibilité • Mauvaises signalisations • Niveau d'achalandage 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvais contrôle de son vélo • Non-respect des distances sécuritaire entre usager·ères • Non-respect des consignes de cohabitation • Omettre de signaler ses intentions • Dépasser de manière non sécuritaire • Manque de connaissance sur le déplacement en peloton 	<ul style="list-style-type: none"> • Freins en mauvais état • Vélo non adapté pour la pratique 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaises connaissances des itinéraires • Consignes insuffisantes ou incomprises • Mauvaise communication sur le terrain 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir une distance sécuritaire entre les cyclistes • Connaître les techniques de déplacement en peloton • Connaître les priorités de la cohabitation • Positionner la file selon les forces • Adopter une attitude courtoise • Respecter l'usage des sentiers • Ratio d'encadrement adéquat

Tableau 17 : Analyse des risques liés à la présence d'autres usager·ères

Risques liés à l'équipement

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> • Chute • Éraflures • Contusion • Fracture • Hémorragie • Dislocation • Bris du vélo et de l'équipement 	<ul style="list-style-type: none"> • Conditions des infrastructures • Présence d'obstacles • Conditions météorologiques • Aménagements inadéquats ou absents 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise connaissance de son équipement • Mauvais positionnement • Manque d'expérience • Méconnaissance des techniques de réparation 	<ul style="list-style-type: none"> • Vélo non adapté pour la pratique • Vélo mal entretenu 	<ul style="list-style-type: none"> • Vérification des vélos inadéquate • Mauvaises vérification et estimation des habiletés • Explications des composantes de base insuffisantes • Connaissances mécaniques insuffisantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Effectuer une bonne vérification de l'équipement • S'assurer d'avoir un équipement bien positionné et à sa taille • Posséder les outils de réparation et savoir les utiliser • Entretien son vélo

Tableau 18 : Analyse des risques liés à l'équipement

Risques liés à l'état physique

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> Inconfort Fatigue Épuisement Blessure sportive (muscles, tendons, ligaments) 	<ul style="list-style-type: none"> Difficulté de l'itinéraire Longueur et élévation Présence d'obstacles Conditions météorologiques 	<ul style="list-style-type: none"> Méconnaissance de ses limites personnelles Capacités techniques limitées Manque d'expérience Mauvaise alimentation ou hydratation 	<ul style="list-style-type: none"> Vélo trop lourd ou non adapté Capacité de transport d'eau ou de nourriture insuffisante 	<ul style="list-style-type: none"> Surestimation des capacités des participant-es Mauvaise écoute Observation inadéquate des participant-es 	<ul style="list-style-type: none"> Préparer la sortie en fonction des capacités Connaître et faire connaître son état de santé S'échauffer en début de sortie S'hydrater et manger suffisamment Prendre des pauses Réduire la cadence Adapter la sortie Écourter la sortie

Tableau 19 : Analyse des risques liés à l'état physique

Risques liés à l'état affectif et aux biais émotionnels

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> Stress Anxiété Fatigue 	<ul style="list-style-type: none"> Difficulté de l'itinéraire Conditions de l'itinéraire Conditions météorologiques 	<ul style="list-style-type: none"> Horaire strict Confiance excessive Biais de confirmation Terrain familier Mauvaise préparation Méconnaissance générale des risques externes Pression des pairs 	<ul style="list-style-type: none"> Vélo en mauvais état Équipement de sécurité inadéquat ou mal ajusté 	<ul style="list-style-type: none"> Mauvaise communication avec les participant-es Observation inadéquate des participant-es Vérification de l'équipement déficiente 	<ul style="list-style-type: none"> Adapter la sortie Écourter la sortie Rester alerte face à son état psychologique et celui des autres adeptes Respecter ses limites et celles des autres

Tableau 20 : Analyse des risques liés à l'état affectif et aux biais émotionnels

Risques liés au manque de compétences techniques et de connaissances

Dommages/ conséquences possibles	Facteurs de risque				Prévention
	Environnement	Cyclistes	Équipement	Encadrement	
<ul style="list-style-type: none"> Bris mécanique ou d'équipement 	<ul style="list-style-type: none"> Difficulté de l'itinéraire Longueur et élévation Présence d'obstacles Conditions météorologiques 	<ul style="list-style-type: none"> Méconnaissance de ses limites personnelles Capacités techniques limitées Manque d'expérience 	<ul style="list-style-type: none"> Vélo non adapté à la pratique Vélo mal ajusté et mal positionné 	<ul style="list-style-type: none"> Surestimation des capacités des participant-es Mauvaise écoute Observation inadéquate des participant-es Mauvaise évaluation des habiletés 	<ul style="list-style-type: none"> Préparer la sortie en fonction des capacités Évaluer les habiletés Adapter la sortie Se former

Tableau 21 : Analyse des risques liés au manque de compétences techniques et de connaissances

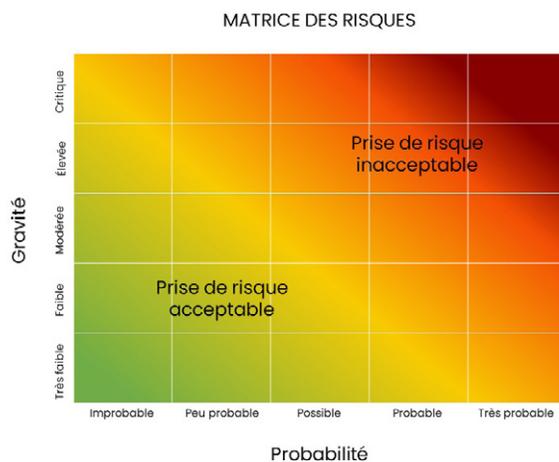
3.6.1.3 – La prise de risque

La prise de risque fait partie intégrante de la pratique d'un sport de plein air. Elle doit être effectuée de manière responsable et réfléchie. Il est possible de mettre en place des conditions contrôlées permettant de relever de nouveaux défis et de s'exposer à de nouvelles situations. On parle alors d'une prise de risque contrôlée.

Attention, il y a une distinction importante entre le défi et la témérité. Choisir de s'exposer inutilement et aveuglément à un danger relève de la témérité. À titre de responsables de la sécurité du groupe, les encadrant-es doivent savoir tracer une ligne entre les risques qui sont acceptables et ceux qui sont inacceptables.

La matrice des risques

La matrice des risques permet de mettre en relation les deux dimensions du risque, soit la probabilité qu'un accident survienne et la gravité des dommages qui en résulteraient. Afin d'illustrer l'acceptabilité de la prise de risque, pensons à un feu de circulation : vert pour un accident improbable et une gravité très faible, jaune pour un accident possible et une gravité modérée et rouge pour un accident critique très probable.



Un-e encadrant-e avec peu d'expériences d'encadrement devrait se limiter à une prise de risque faible. Avec le temps et l'expérience, un-e encadrant-e sera en mesure d'identifier et de réduire les risques dans une situation modérée, symbolisée par le jaune. Chaque encadrant-e doit éviter à tout prix les situations en zone rouge.

Un-e cycliste débutant-e devrait se limiter à une prise de risque faible, puis ajuster progressivement son niveau de prise de risque en naviguant entre le vert et le jaune en fonction de sa progression dans la pratique.

Notons qu'une situation en zone verte ou jaune peut rapidement se détériorer et virer au rouge : une météo changeante, un bris majeur d'équipement, une chute, la nuit qui approche, un choix de terrain inadéquat, la détérioration de l'état des participant-es, etc. Il est essentiel de reconnaître tous les facteurs de risque et d'agir en conséquence, car il n'y a pas de place pour la pensée magique. Même si quelqu'un est tombé sans se blesser, l'incident doit être pris au sérieux, car les conséquences pourraient être plus graves la prochaine fois. Ignorer les signes en espérant que tout aille pour le mieux peut rapidement mener à une situation désastreuse. Il est important d'agir de façon préventive.

L'isolement

Outre les quatre catégories de facteurs de risque (environnement, cyclistes, équipement, encadrement), l'isolement constitue aussi un élément crucial à considérer lors de l'analyse des risques. Contrairement aux autres facteurs de risque qui affectent à la fois la probabilité et la gravité, l'isolement affecte principalement la gravité de l'accident en allongeant le délai d'intervention et en réduisant les ressources disponibles.

À cet égard, une prise de risque acceptable en milieu urbain ou périurbain peut devenir inacceptable en milieu isolé. Un bris mécanique peut être banal à proximité de services. Cependant, le même bris dans un chemin forestier ou dans un secteur sans réseau cellulaire peut poser un tout autre défi et entraîner des conséquences bien plus graves.

3.6.2 – Le ratio d'encadrement

Encadrement serré (groupe ou peloton)

Le nombre de participants pris en charge par un-e encadrant-e influence grandement le niveau de risque d'une sortie. Avec un nombre croissant de participant-es, les risques humains se multiplient, l'attention de l'encadrant-e se disperse et la cohésion du groupe s'effrite. Dans les grands groupes, l'attention et l'écoute des participant-es sont également compromises. Le niveau d'énergie est généralement plus élevé, les consignes et directives circulent moins bien, les distractions sont plus fréquentes, ce qui accroît globalement les risques d'accident.

Une file trop longue entraîne souvent un effet d'accordéon : l'arrière-garde se retrouve éloignée de l'encadrant-e, tandis que l'avant-garde doit fréquemment s'arrêter pour attendre le reste du groupe. Il est également complexe de stopper de façon sécuritaire un grand groupe, que ce soit à une intersection ou le long de la route. En résumé, un groupe trop nombreux compromet à la fois la sécurité et l'expérience générale de la sortie.

Sur la route, un maximum de 15 cyclistes par groupe est légalement permis (incluant les encadrant-es)

Ratios recommandés en encadrement serré

Groupe de cyclistes adultes	1 : 14
Groupe de cyclistes mineurs débutant-es	2 : 10 ou 2 : 12

Tableau 22 : Ratios en encadrement serré

- » Dans le cas de cyclistes mineurs, un ratio de 1 encadrant-e et 1 adulte (non formé) peut être acceptable en fonction de l'âge et l'expérience des participant-es.
- » Il convient de noter que les ratios d'encadrement sont des références maximales. Ces derniers devraient être ajustés à la baisse en fonction de divers éléments, tels que les facteurs de risque identifiés, l'expérience de l'encadrant-e, le degré d'isolement, la difficulté et le contexte de la sortie, ainsi que les règles établies par l'organisation d'affiliation.

Encadrement ouvert (groupe ou peloton)

L'encadrement ouvert se réalise en grand groupe, où les cyclistes sont autonomes tout au long d'un parcours prédéterminé. Généralement, plusieurs encadreurs sont présents ainsi que d'autres personnes en soutien aux cyclistes. Ce type d'encadrement est préconisé lors d'événements cyclistes, tels que le Tour de l'île de Montréal ou d'autres randonnées populaires. Le rôle de l'encadreur sera d'assurer la sécurité des cyclistes lors de l'événement et d'assurer un bon débit du flot cycliste. Voici les caractéristiques générales de l'encadrement ouvert :

- » La route est généralement balisée avec des panneaux ou des flèches au sol (événements cyclistes) ;
- » Les intersections et points chauds sont pré-identifiés et encadrés ;
- » D'autres intervenants sont généralement présents en soutien : véhicules-balai, patrouilleurs en motocyclettes, secouristes, etc.

Ratios recommandés en encadrement ouvert

Nombre de participant-es à l'événement	2 : 50
---	---------------

Tableau 23 : Ratios en encadrement ouvert

04



CHAPITRE 4

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

Au cœur de toute sortie de vélo 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 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 MESURES D'URGENCE

4.1.1 – Contenu général

Le **plan de mesures d'urgence** a pour but d'aider les adeptes, les encadrantes et les encadrants ainsi que les gestionnaires de sentier/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 4](#) :

- » Un plan de mesures d'urgence (PMU) pour les pratiquant-es qui effectuent une sortie simple ([annexe 4](#));
- » Un PMU pour les pratiquant-es qui effectuent une sortie complexe ([annexe 4](#));
- » Un PMU pour les sorties de groupe encadrées ([annexe 4](#)).

4.1.2 – Les aspects spécifiques au vélo

Les pratiques du vélo de route, du vélo de gravelle ou du vélo de randonnée ont ceci de particulier qu'elles se déroulent généralement sur des infrastructures facilement accessibles aux secours (routes, infrastructures cyclables). Toutefois l'étendue du réseau routier implique de devoir être capable de se localiser à tout moment. Les applications et les appareils GPS sont d'une grande aide et il est important de bien connaître leur fonctionnement. Lors d'une sortie, il est néanmoins recommandé de ne pas suivre aveuglément les instructions des appareils de navigation, mais de toujours garder en tête le segment où on est rendu. Une bonne étude du parcours au préalable et des arrêts fréquents pour valider sa position sont essentiels.

Une autre particularité de la pratique cycliste sur route est l'importance qu'il faut accorder à la sécurité de la personne blessée et à celle du groupe qui l'accompagne. La présence de véhicules circulant au même endroit nécessite de bien planifier l'intervention en s'assurant d'établir un périmètre de sécurité.

Le plan d'urgence doit aussi prévoir la possibilité d'un accident avec un véhicule et souligner l'importance, dans un tel scénario, d'un constat de police.

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 cyclistes peuvent se référer en cas de problème, on retrouve :

- » Les gestionnaires de sentier/site (garde-parc ou équipe de patrouille, groupe bénévole, etc.);
- » 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 bon de contacter en premier lieu les gestionnaires de sentier/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 la plus pertinente pour la sortie.



Crédit photo : Shutterstock - Stefaniya Gutovska

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 cyclistes 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 qualifiés-en prennent le relais.

Ainsi, avoir une trousse de premiers soins dont le contenu est adapté aux risques inhérents (voir le **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, il est nécessaire de se munir d'équipements permettant de faire face aux défis de l'environnement durant une situation d'urgence : une bâche, un réchaud, un matelas de sol, etc.

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.

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.

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 (voir **section 1.3.3**), suivre un cours de secourisme en **régions isolées** peut s'avérer essentiel avant de faire la sortie.

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).



Crédit photo : Adobe Stock - pahis

4.3 – LA RESPONSABILITÉ EN CAS D'ACCIDENT ET LES ASPECTS LÉGAUX DE LA PRATIQUE LIBRE, AUTONOME ET DE LA PRATIQUE ENCADRÉE

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

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 jurisprudence⁸, 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 unit deux parties est appelé « obligation ». L'obligation peut être de nature contractuelle lorsqu'elle découle d'un contrat, ou de nature extracontractuelle ou légale 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.

⁸ 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 du vélo dans un contexte de **pratique libre** ou **autonome**.

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* (voir par exemple le modèle proposé en **annexe 8**), 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-es, 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-es s'écartere de façon marquée de la norme de **diligence** raisonnable attendue dans les circonstances afin d'empêcher la perpétration de l'infraction.

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 organisations 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 l'activité.

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;
- » 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 inadéquate 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 protégés 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.

4.3.4 – 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, libre** ou **autonome**. Elles permettent de limiter les conséquences d'une situation accidentelle.

Trois types d'assurances sont suggérés : l'assurance responsabilité civile, l'assurance accident et l'assurance recherche et sauvetage.

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 la **section 4.3**). 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 couvre les personnes pratiquantes 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.

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.

Pour les adeptes autonomes, en pratique libre et 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 protégé-e. En fonction des **contraintes d'isolement** du lieu de pratique de l'activité (voir le [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 dits extrêmes 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.

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

Pour les gestionnaires d'entreprise ou d'organisme offrant des activités encadrées

Au Québec, c'est généralement l'organisme en tourisme d'aventure ou l'établissement offrant le service d'encadrement qui prend la responsabilité d'assurer ses encadrants et ses encadrantes. 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.

Il est conseillé aux organisations concernées par l'encadrement de sorties de vélo d'élaborer une procédure écrite documentant le partage des **risques** entre l'organisme et ses encadrants et encadrantes. L'administration des formulaires, la vérification des équipements, les différents discours de sécurité, les procédures d'accueil et de déroulement d'activités sont ainsi uniformisés et documentés, assurant la compréhension du partage des responsabilités par les deux parties. Ces documents sont souvent demandés par la compagnie d'assurance.

Pour les personnes encadrantes salariées, travailleuses autonomes ou bénévoles

Comme mentionné, l'organisme offrant le service d'encadrement prend généralement la responsabilité d'assurer ses encadrants et ses encadrantes. Les personnes encadrantes qui ne sont pas couvertes par l'assurance de leur employeur devraient se munir d'une assurance en responsabilité civile professionnelle si elles sont salariées ou travailleuses autonomes.

Les bénévoles devraient également s'assurer d'être couvert-es en responsabilité civile : ils et elles peuvent se doter d'une assurance personnelle ou demander à l'organisme auprès de qui leur bénévolat est effectué de leur procurer une telle assurance. Sous certaines conditions, les membres de clubs de vélo affiliés à Vélo Québec (voir le [chapitre 3](#)) peuvent bénéficier d'une couverture d'assurance responsabilité civile durant leurs sorties.

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.

Pour les gestionnaires de site

Les gestionnaires de site 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.

4.4.4 – Le Régime public d’assurances automobile de la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ)

Le régime d’assurances de la SAAQ couvre les accidents impliquants des cyclistes selon qu’ils les considèrent ou non comme des accidents automobiles. Deux cas de figure s’appliquent : un accident impliquant un véhicule motorisé immatriculé et en mouvement et un accident d’emportierage. Ce régime lorsqu’il s’applique ne couvre que les dommages corporels.

À l’exception de cas plutôt rares, la SAAQ couvre les accidents impliquant un ou une cycliste et un véhicule motorisé immatriculé et en mouvement. Même si le véhicule ne touche pas directement le ou la cycliste, la couverture est possible. Il en va de même pour l’emportierage, c’est-à-dire dans le cas où l’on percuterait un portière qui s’ouvre. Il est important pour l’adepte victime de ce genre d’accident de faire rédiger un rapport d’accident par un policier ou d’établir un constat à l’amiable. Il est utile de prendre également en note le nom des témoins s’il y en a.

L’adepte aura trois ans pour faire une demande d’indemnité à la SAAQ à la suite de l’accident, de la manifestation de dommages corporels causés par l’accident ou du décès. [Faire une demande d’indemnité.](#)

4.4.5 – Les assurances proposées par la fédération

Vélo Québec propose différents types d’assurance à ses [différentes catégories de membres](#). Les membres Individu et Famille bénéficient d’une assurance accident. Les clubs cyclistes de route de gravelle ou de randonnée membres bénéficient d’une assurance responsabilité civile. Les conditions pour bénéficier d’une assurance sont sujettes à changement. Dans le doute, il est important de contacter directement [Vélo Québec](#).

ANNEXE 1

Liste des acronymes

LISTE DES ACRONYMES

Acronyme	Signification
ACQ	Association des camps du Québec
AÉQ	Aventure Écotourisme Québec
AQLPH	Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées
ASC	Association des Scouts du Canada
ASSQ	Association des stations de ski du Québec
ATR	Associations touristiques régionales
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CKQ	Canot Kayak Québec
CQ	Cheval Québec
CQL	Conseil québécois du loisir
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
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

Acronyme	Signification
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
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
PNEAPA	Programme national pour l'encadrement des activités de plein air
QS	Québec Subaquatique
RÉSEAU	Réseau pour un développement psychosocial par le sport et le plein air
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

Acronyme	Signification
SQ	Spéleo Québec
SQ	Sûreté du Québec
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
VQA	Vélo Québec
VQ	Voile Québec
ZEC	Zone d'exploitation contrôlée



ANNEXE 2

Glossaire

GLOSSAIRE

Lettre A

Accident

Voir « événement ».

Activité de plein air

Activité physique autonome ou pratiquée avec 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 vise généralement un but récréatif. Cette définition exclut les activités compétitives et les loisirs sportifs pratiqués en plein air.

Adepte de vélo

Individu qui pratique le vélo. Cette pratique peut être autonome, 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 »⁹.

Bikepacking

Voir « vélo d'aventure »

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.

⁹ 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)

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.

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

Responsabilité d'une personne de prendre les mesures appropriées pour mener à bien ses tâches, en tenant compte 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.

Lettre E (suite)

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 circonstance imprévue pouvant causer des dommages ou perturber l'activité.
Accident	Événement imprévu et regrettable qui entraîne des conséquences physiques ou mentales plus ou moins graves pour les personnes concernées.
Incident	Événement imprévu et regrettable qui entraîne des conséquences sur l'activité , comme des retards, des pertes ou des dommages matériels, sans toutefois causer blessures corporelles.
Presqu'accident	Événement imprévu et regrettable qui aurait pu entraîner des dommages ou des blessures qui ont été évités 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.
Fatbike (vélo à pneus surdimensionnés)	Vélo avec des pneus surdimensionnés permettant de pratiquer le cyclisme sur des surfaces plus instables. Bien que souvent identifié comme «vélo de montagne d'hiver», le <i>fatbike</i> est une pratique en soi. De nombreux centres de plein air et réseaux de vélo de montagne offrent maintenant des parcours de <i>fatbike</i> durant l'hiver.
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 son expertise technique, 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

Halo d'expert

Biais cognitif qui fait référence à l'attribution d'une infaillibilité à une personne perçue comme experte, à tort ou à raison, 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 ».

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

Peloton

Groupe serré de cyclistes circulant ensemble sur la chaussée. Le peloton est nettement séparé en amont et en aval des autres éléments de la circulation.

Pensée de groupe restrictive

Phénomène psychologique dans lequel les membres d'un groupe tendent à privilégier la conformité et à éviter les opinions divergentes, ce qui entraîne une pression sociale restreignant la libre expression des idées et inhibant la prise de décision indépendante.

Lettre P (suite)

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 prévenir 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 en cas d'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 suivre 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 spécifique. Sa taille varie en fonction de la complexité de l'activité. Dans certaines situations, cet outil peut être utilisé pour faciliter la planification, faire partie des mesures d'urgence, ou encore servir de preuve écrite des décisions prises.
Pratiquante/ Pratiquant de vélo	Voir « adepte de vélo ».
Pratique autonome	Pratique non supervisée par un·e encadrant·e, au cours de laquelle les personnes participantes prennent en charge l'ensemble de leur sortie : sa planification, son déroulement et la gestion des urgences en cas de problème.
Pratique encadrée	Pratique supervisée par du personnel encadrant qui s'assure que l'activité correspond aux besoins et aux capacités des personnes participantes et qui veille au bien-être du groupe.
Pratique libre	Pratique sur un site aménagé supervisé par un gestionnaire de site où les personnes participantes sont libres de leurs choix et décisions à l'intérieur des règles établies par le gestionnaire. Comprend habituellement une prise en charge minimale en cas d'urgence par le gestionnaire du site.
Préjudice	Perte d'un bien, d'un avantage par le fait d'autrui.

Lettre P (suite)

Première intervenante/ Premier intervenant

Personne ayant reçu une formation avancée en secourisme qui lui permet d'intervenir 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 spécifique se réalise et soit susceptible d'avoir des conséquences négatives pour une personne, un groupe ou une organisation. En plein air, le risque correspond 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.

Lettre V

Vélo à pneus surdimensionnés (*fatbike*)

Voir « *fatbike* ».

Vélo d'aventure (*bikepacking*)

Pratique cycliste multijour s'inspirant à la fois du cyclotourisme et du vélo de montagne.

Vélo de montagne

Vélo conçu pour l'usage hors route, sur terrain aménagé ou non. Aussi appelé « vélo tout terrain » (VTT) en Europe.

Vélo tandem

Vélo comportant deux guidons, deux selles et deux pédaliers, conçu pour que deux personnes puissent pédaler simultanément l'une derrière l'autre.



ANNEXE 3

Code de la sécurité routière du Québec

Règles relatives à l'utilisation d'une bicyclette RLRQ, c. C— 24.2 (à jour au 4 mars 2025)

Art. 212

En outre de l'équipement prescrit au présent titre, les véhicules routiers et les bicyclettes doivent être munis de tout accessoire et équipement qu'une loi ou un règlement en vigueur au Québec oblige un fabricant à apposer.

Art. 213

Tout équipement visé au présent code doit être tenu constamment en bon état de fonctionnement. En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.

Art. 232

Toute bicyclette doit être munie :

1° d'un réflecteur blanc à l'avant;

2° d'un réflecteur rouge à l'arrière;

3° d'un réflecteur jaune ou blanc à chaque pédale;

4° à la roue avant, soit d'un réflecteur jaune ou blanc fixé aux rayons de la roue et visible des deux côtés de la bicyclette, soit d'une bande réfléchissante jaune ou blanche fixée de chaque côté de la fourche, soit d'un pneu dont les deux flancs sont réfléchissants, soit d'une jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence;

5° à la roue arrière, soit d'un réflecteur rouge ou blanc fixé aux rayons de la roue et visible des deux côtés de la bicyclette, soit d'une bande réfléchissante rouge ou blanche fixée sur chaque hauban, soit d'un pneu dont les deux flancs sont réfléchissants, soit d'une jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence.

Malgré le premier alinéa, une bicyclette n'a pas à être munie du réflecteur visé au paragraphe 3° de cet alinéa dans le cas où le cycliste porte une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes.

Tout équipement ou objet placé sur une bicyclette qui a pour effet de masquer un réflecteur prescrit ou son substitut doit être muni d'un réflecteur ou d'une bande réfléchissante.

Une remorque tirée par une bicyclette doit être munie soit de deux réflecteurs rouges à l'arrière, aussi éloignés que possible l'un de l'autre, soit d'une bande réfléchissante rouge placée de façon aussi horizontale que possible sur toute la largeur de la remorque.

Art. 233

Toute bicyclette doit également, la nuit, être munie d'un phare blanc ou d'un feu blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière, lesquels peuvent être clignotants.

Art. 233.1

Il est interdit à une personne qui fait le commerce de bicyclettes de vendre, d'offrir en vente, de louer ou d'offrir en location une bicyclette à moins qu'elle ne respecte les exigences prévues au premier alinéa de l'article 232. Toutefois, dans le cas où la bicyclette est munie de pédales automatiques ou n'est munie d'aucune pédale, l'interdiction prévue au présent article ne s'applique pas en ce qui concerne les réflecteurs prévus au paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 232.

Art. 235

Les phares blancs prescrits au présent chapitre doivent être solidement fixés au véhicule et ajustés de façon à donner, dans des conditions atmosphériques normales et sur une route horizontale, un éclairage permettant au conducteur du véhicule de distinguer une personne ou un objet à une distance de 150 mètres. Toutefois, l'éclairage doit permettre au conducteur d'un cyclomoteur de distinguer une personne ou un objet à une distance de 90 mètres et au cycliste à une distance de 10 mètres.

Art. 237

Les phares, les feux et les réflecteurs visés au présent chapitre doivent être visibles d'une distance d'au moins 150 mètres et conformes aux normes établies par règlement. Ils doivent être dégagés de toute matière obstruante en diminuant l'efficacité. Lorsqu'un équipement installé sur un véhicule en masque les phares, les feux ou les réflecteurs, le véhicule ou l'équipement doit être muni de phares, de feux ou de réflecteurs équivalents placés aux endroits où ils peuvent être visibles.

Art. 247

Toute bicyclette et toute trottinette doivent être munies d'au moins un système de freins agissant sur la roue arrière. Ce système doit être suffisamment puissant pour bloquer rapidement la rotation de la roue, sur une chaussée pavée, sèche et plane.

Art. 249

Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un système de freins d'un véhicule routier ou d'une bicyclette est défectueux ou inopérant, peut exiger que ce véhicule soit conduit dans un endroit convenable et retenu aux frais du propriétaire jusqu'à ce que la situation ait été corrigée.

Art. 276

Le propriétaire dont la bicyclette n'est pas conforme aux exigences de l'un des articles 212, 232, 233, du deuxième alinéa de l'article 235 ou de l'un des articles 237 ou 247 commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$. Le cycliste dont la bicyclette n'est pas munie du réflecteur visé au paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 232 et qui ne porte pas une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes visées au deuxième alinéa de cet article commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.

Art. 286

Quiconque contrevient à l'un des articles 210, 211 ou 211.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 2000 \$. Toutefois, si le véhicule en cause est une bicyclette, l'amende est de 80 \$ à 100 \$. Le propriétaire d'un véhicule lourd qui contrevient à l'article 211 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 \$ à 2100 \$.

Art. 288

Pour l'application du présent titre, un chemin à accès limité est un chemin public sur lequel on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin. En outre, pour l'application du présent titre, une trottinette, à l'exception d'une trottinette motorisée, et un tricycle d'adulte sont assimilés à une bicyclette.

Art. 295

La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée :

1^o déterminer des zones d'arrêt;

2° interdire les demi-tours aux endroits qu'elle détermine;

3° installer des passages pour piétons ou pour cyclistes;

4° réserver des voies de circulation à l'exécution exclusive de certaines manœuvres ou à l'usage exclusif des bicyclettes, de certaines catégories de véhicules routiers ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes indiqué par une signalisation appropriée;

4.1° régir la circulation des bicyclettes sur une voie cyclable;

4.2° interdire, restreindre ou autrement régir la circulation des bicyclettes sur une voie où circulent des véhicules routiers ou aux endroits où circulent des piétons;

5° indiquer les passages à niveau où le conducteur d'un véhicule routier visé à l'article 413 est dispensé des obligations imposées par cet article;

6° interdire l'équitation ou la restreindre à une partie du chemin public;

7° interdire, restreindre ou autrement régir l'immobilisation ou le stationnement des véhicules routiers;

8° réserver des espaces de stationnement aux personnes handicapées;

9° réserver des espaces pour la recharge en énergie des véhicules routiers électriques ou hybrides rechargeables.

Art. 310

Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée en vertu du présent code.

Art. 312

Nul ne peut circuler sur une propriété privée afin d'éviter de se conformer à une signalisation.

Art. 335

Le conducteur d'un véhicule routier qui suit un autre véhicule routier ou une bicyclette doit le faire à une distance prudente et raisonnable en tenant compte de la vitesse, de la densité de la circulation, des conditions atmosphériques et de l'état de la chaussée.

Art. 341

Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser un cycliste à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et le cycliste lors de la manœuvre. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut effectuer cette manœuvre lorsque la partie de la chaussée sur laquelle il doit empiéter n'est pas libre sur une distance suffisante, notamment lorsqu'un véhicule vient à sa rencontre ou à sa hauteur. En ce cas, il doit demeurer dans sa voie et réduire la vitesse de son véhicule, notamment en restant derrière le cycliste. Il doit faire de même dans les cas visés aux articles 345 et 348. Est une distance raisonnable 1,5 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins. Le présent article s'applique au conducteur d'un véhicule routier lorsqu'il croise ou dépasse un piéton, avec les adaptations nécessaires. Il s'applique également à un tel conducteur lorsqu'un cycliste ou un piéton circule sur l'accotement ou sur une voie cyclable qui n'est pas séparée de la chaussée par un terre-plein ou un autre dispositif systématiquement surélevé.

Art. 341,1

Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule à l'approche d'un groupe de participants à un événement exceptionnel, à une épreuve ou à une compétition sportive, escorté par des véhicules, et venant en sens inverse. Le conducteur doit également :

1° sur une chaussée à circulation dans les deux sens, s'éloigner le plus possible du groupe de participants tout en demeurant dans la voie sur laquelle il circule ;

2° sur une chaussée à deux voies ou plus de circulation dans les deux sens, circuler de manière à laisser au moins une voie libre entre son véhicule et le groupe de participants. Au besoin, il doit changer de voie après s'être assuré de pouvoir le faire sans danger. Le présent article ne s'applique pas à ce conducteur lorsque la voie sur laquelle il circule, adjacente à celle occupée par le groupe de participants, en est séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.

Art. 344

Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une marque visée à l'article 326.1, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser une machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale, un cycliste ou un piéton ou pour effectuer le retour à la droite à la suite d'un dépassement. Le conducteur d'un véhicule routier peut, de la même manière, franchir une telle marque lorsqu'il croise un piéton.

Art. 349

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui effectue un virage à une intersection doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à emprunter.

Art. 350

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui s'apprête à effectuer un virage à gauche doit céder le passage à tout véhicule qui circule en sens inverse et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.

Art. 359

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît. Un feu rouge en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manœuvre particulière. En vig. : 2019-04-18

Malgré le premier alinéa et à moins d'une signalisation contraire, le cycliste qui fait face à un feu pour piétons à un feu rouge peut poursuivre sa route. Il doit toutefois s'immobiliser avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser et s'assurer qu'il peut effectuer sa manœuvre sans danger. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons. En ce cas, l'article 444, à l'exception du premier alinéa, s'applique au cycliste avec les adaptations nécessaires.

Art. 359.1

Malgré l'article 359 et à moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste peut, face à un feu rouge, effectuer un virage à droite après avoir immobilisé son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et après avoir cédé le passage aux piétons engagés dans l'intersection de même qu'aux véhicules routiers et cyclistes engagés ou si près de s'engager dans l'intersection qu'il s'avérerait dangereux d'effectuer ce virage. Le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la Gazette officielle du Québec,

désigner le territoire d'une municipalité ou toute partie de son territoire où le virage à droite à un feu rouge est interdit.

Art. 360

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui, circulant sur une autre chaussée, s'engage dans l'intersection ou se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident.

Art. 361

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu jaune, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser, à moins qu'il n'y soit engagé ou en soit si près qu'il lui serait impossible d'immobiliser son véhicule sans danger. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît. Un feu jaune en forme de flèche peut être utilisé pour régir l'immobilisation pour une manœuvre particulière.

Art. 362

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu jaune clignotant, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit diminuer la vitesse de son véhicule et doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, poursuivre sa route.

Art. 363

À moins d'une signalisation contraire, face à un feu vert, clignotant ou non, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, poursuivre sa route.

Art. 364

À moins d'une signalisation contraire, face à une flèche verte, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit, après avoir cédé le passage aux véhicules routiers, aux cyclistes et aux piétons déjà engagés dans l'intersection, circuler dans le sens indiqué par la flèche.

Art. 368

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et se conformer à l'article 360. À un passage à niveau, il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger.

Art. 369

À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui fait face à un panneau d'arrêt, doit immobiliser son véhicule et céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

Art. 370

À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

Art. 371

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui fait face à un signal lui ordonnant de céder le passage doit accorder la priorité de passage à tout véhicule qui circule sur la voie sur laquelle il veut s'engager et qui se trouve à une distance telle qu'il y a danger d'accident.

Art. 386

Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants :

- 1° sur un trottoir et un terre-plein;
- 2° à moins de 3 m d'une borne d'incendie;
- 3° à moins de 5 m d'un poste de police ou de pompiers ou à moins de 8 m de ce bâtiment lorsque l'immobilisation se fait du côté qui lui est opposé;
- 4° dans une intersection, sur un passage pour piétons ou pour cyclistes identifié par une signalisation appropriée et sur un passage à niveau ni à moins de 5 m de ceux-ci;
- 4.1° dans un carrefour giratoire;
- 5° dans une zone de débarcadère et dans une zone réservée exclusivement aux véhicules routiers affectés au transport public de personnes, dûment identifiées comme telles;
- 6° sur une voie élevée, sur un pont, sur un viaduc et dans un tunnel;
- 7° sur un chemin à accès limité, sur une voie d'entrée ou de sortie d'un tel chemin et sur une voie de raccordement;
- 7.1° sur une voie de circulation réservée exclusivement à certains véhicules;
- 8° devant une rampe de trottoir aménagée spécialement pour les personnes handicapées;
- 9° dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation installée conformément au présent code.

Art. 402

À moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit, à une intersection ou à une bifurcation, céder le passage à tout véhicule qui circule à sa droite sur la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.

Art. 404

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui quitte une propriété privée pour traverser un chemin public ou s'y engager, doit céder le passage à tout véhicule ou piéton qui circule sur ce chemin.

Art. 405

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui circule sur un chemin public et qui veut accéder à une propriété privée doit céder le passage à tout véhicule routier, cycliste ou piéton qui circule sur ce chemin.

Art. 406

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en marche, en réduisant la vitesse de son véhicule, en serrant à droite le plus possible et, si nécessaire, en immobilisant son véhicule.

Art. 408

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à un piéton qui traverse en face d'un feu fixe représentant une silhouette blanche d'un piéton ou d'un feu clignotant pour piétons.

Art. 409

À une intersection réglementée par des feux de circulation, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à un piéton qui fait face à un feu vert.

Art. 410

Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons.

Art. 411

À un passage à niveau, le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres de la voie ferrée lorsqu'une signalisation, une barrière abaissée ou un employé de chemin de fer signale l'approche d'un véhicule sur rails ou qu'il peut apercevoir ou entendre un tel véhicule qui approche du passage à niveau.

Art. 424

Le conducteur d'un véhicule routier doit, durant la nuit ou lorsque les conditions atmosphériques le nécessitent, allumer les phares et les feux intégrés de son véhicule. Le premier alinéa s'applique également au cycliste à l'égard du phare et du feu dont elle doit être munie.

Art. 430

Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger.

Art. 434.0.1

Nul ne peut, alors qu'une bicyclette assistée est en mouvement, s'y agripper ou être tiré ou poussé par la bicyclette et le cycliste ne peut tolérer une telle pratique.

Art. 443.1

Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants :

1° le conducteur du véhicule routier utilise un dispositif mains libres;

2° le conducteur du véhicule routier ou le cycliste consulte l'information affichée sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil portatif, ou actionne une commande de l'écran alors que celui-ci satisfait à l'ensemble des conditions suivantes :

a) il affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels;

b) il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;

c) il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur du véhicule routier ou du cycliste, nuire à ses manœuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;

d) il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur du véhicule routier ou le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément. Pour l'application du premier alinéa, le conducteur du véhicule routier ou le cycliste qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil portatif est présumé en faire usage. Le gouvernement peut, par règlement, préciser les modalités d'application du présent article, notamment définir le sens de certaines expressions. Il peut également prévoir d'autres exceptions aux interdictions qui y sont prévues ainsi que d'autres normes applicables aux écrans d'affichage.

Art. 443.2

Le cycliste ne peut porter aucun écouteur. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut porter qu'un écouteur à une seule oreille. Pour l'application du premier alinéa, ne constitue pas un écouteur l'appareil qui est intégré dans un casque protecteur et qui permet à ceux qui le portent de communiquer entre eux sans les empêcher de capter les bruits de la circulation environnante.

Le gouvernement peut, par règlement, prévoir des exceptions à l'interdiction prévue au premier alinéa.

Art. 443.7

Les articles 443.1 et 443.2 ne s'appliquent pas :

1° à un conducteur d'un véhicule routier, si son véhicule est stationné de manière à ne pas contrevenir aux dispositions du présent code ou d'une autre loi;

2° à un cycliste, s'il est immobilisé en bordure de la chaussée ou sur l'accotement de façon à ne pas gêner la circulation.

Art. 444

Lorsque des feux pour piétons sont installés à une intersection, un piéton doit s'y conformer.

En face d'une silhouette blanche d'un piéton fixe, un piéton peut traverser la chaussée.

En face d'une main orange fixe, un piéton ne peut s'engager sur la chaussée. En face d'un feu clignotant, un piéton qui a déjà commencé à traverser la chaussée doit presser le pas jusqu'au trottoir ou à la zone de sécurité. En face d'un feu clignotant accompagné d'un décompte numérique, un piéton peut s'engager sur la chaussée seulement s'il est en mesure d'atteindre l'autre trottoir ou la zone de sécurité avant que le feu ne passe à la main orange fixe.

Art. 460

Le conducteur d'un véhicule routier ou un cycliste qui approche d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents sont en marche ou lorsqu'il est fait usage de son signal d'arrêt obligatoire doit immobiliser son véhicule à plus de 5 mètres de l'autobus ou du minibus et ne peut le croiser ou le dépasser que lorsque les feux rouges intermittents sont éteints et le signal d'arrêt obligatoire escamoté, et qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Le premier alinéa ne s'applique pas à un conducteur d'un véhicule routier et à un cycliste lorsqu'ils croisent un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers sur une chaussée adjacente séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.

Art. 477

Le conducteur d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur doit circuler assis sur son siège et tenir constamment le guidon. Le cycliste doit circuler à califourchon et tenir constamment le guidon.

Art. 478

Nul ne peut conduire une motocyclette ou un cyclomoteur :

1° entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës;

2° entre le bord de la chaussée et un autre véhicule circulant dans la même voie;

3° entre un véhicule circulant dans la même voie et un véhicule stationné à droite ou à gauche de celle-ci. Le paragraphe 1° du premier alinéa s'applique au cycliste, sauf lorsque la voie sur laquelle il circule est contiguë à une voie réservée à l'exécution du virage à droite.

Art. 479

Nul ne peut conduire sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie d'une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée de 125 cm³ ou moins ou d'un moteur électrique d'une puissance nominale de 11 kW ou moins, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé.

Art. 485

Le cycliste ne peut transporter aucun passager à moins que la bicyclette ne soit munie d'un siège fixe à cette fin.

Art. 486

Les cyclistes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes.

Art. 487

Le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation, en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emportierage. Il peut également circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation. Le premier alinéa ne s'applique pas au cycliste lorsqu'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité.

Art. 488

Le cycliste doit se conformer à toute signalisation.

Art. 489

Nul ne peut consommer des boissons alcoolisées alors qu'il circule à bicyclette.

Art. 490

Avant de tourner, le cycliste doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante, à moins qu'une telle manœuvre ne mette en péril sa sécurité. Lorsqu'il tourne à droite, le cycliste doit placer l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou placer le bras droit horizontalement. Lorsqu'il tourne à gauche, il doit placer le bras gauche horizontalement.

Art. 491

Sous réserve de l'article 479, nul ne peut circuler à bicyclette sur un chemin public sur lequel la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h, sauf dans l'un des cas suivants :

1° il emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée par un aménagement destiné à éviter le passage de la chaussée à la voie cyclable et inversement, ou ayant cet effet;

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

3° il participe à une excursion dirigée par une personne majeure.

Art. 492.1

Le cycliste ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ou ne le permette. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons.

Art. 496.3

L'article 341 s'applique sur une rue partagée et une vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.

**SECTION II
RUE PARTAGÉE****Art. 496.4**

Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h.

Art. 496.5

Un piéton peut circuler sur une rue partagée, à l'endroit de son choix. Il peut y circuler dans tous les sens et la traverser en tout lieu, à tout moment.

Art. 496.6

Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée.

**SECTION III
VÉLORUE****Art. 496.7**

Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une vélorue à une vitesse excédant 30 km/h.

Art. 496.8

Un cycliste peut circuler sur une vélorue, sur toute la largeur de la voie dans le sens de la circulation, lorsque la chaussée est à deux sens. Il peut en faire de même sur une chaussée à sens unique.

Art. 496.9

Lorsqu'il est autorisé à circuler à contresens, un cycliste doit circuler le plus près possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée d'une vélorue.

Art. 496.10

Deux cyclistes sont autorisés à circuler côte à côte sur une vélorue, sauf s'ils circulent à contresens.

Art. 504

Le cycliste qui contrevient à l'un des articles 346, 349, 350, 358.1, 359 à 364, 367 à 371, 402, 404 à 406, 408 à 411 ou 421, au deuxième alinéa de l'article 424 ou à l'un des articles 442, 443.1, 443.2, 460, 477 à 479, 485 à 492,1, 496,6, 496,9 et 496,10 commet une infraction et est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$.

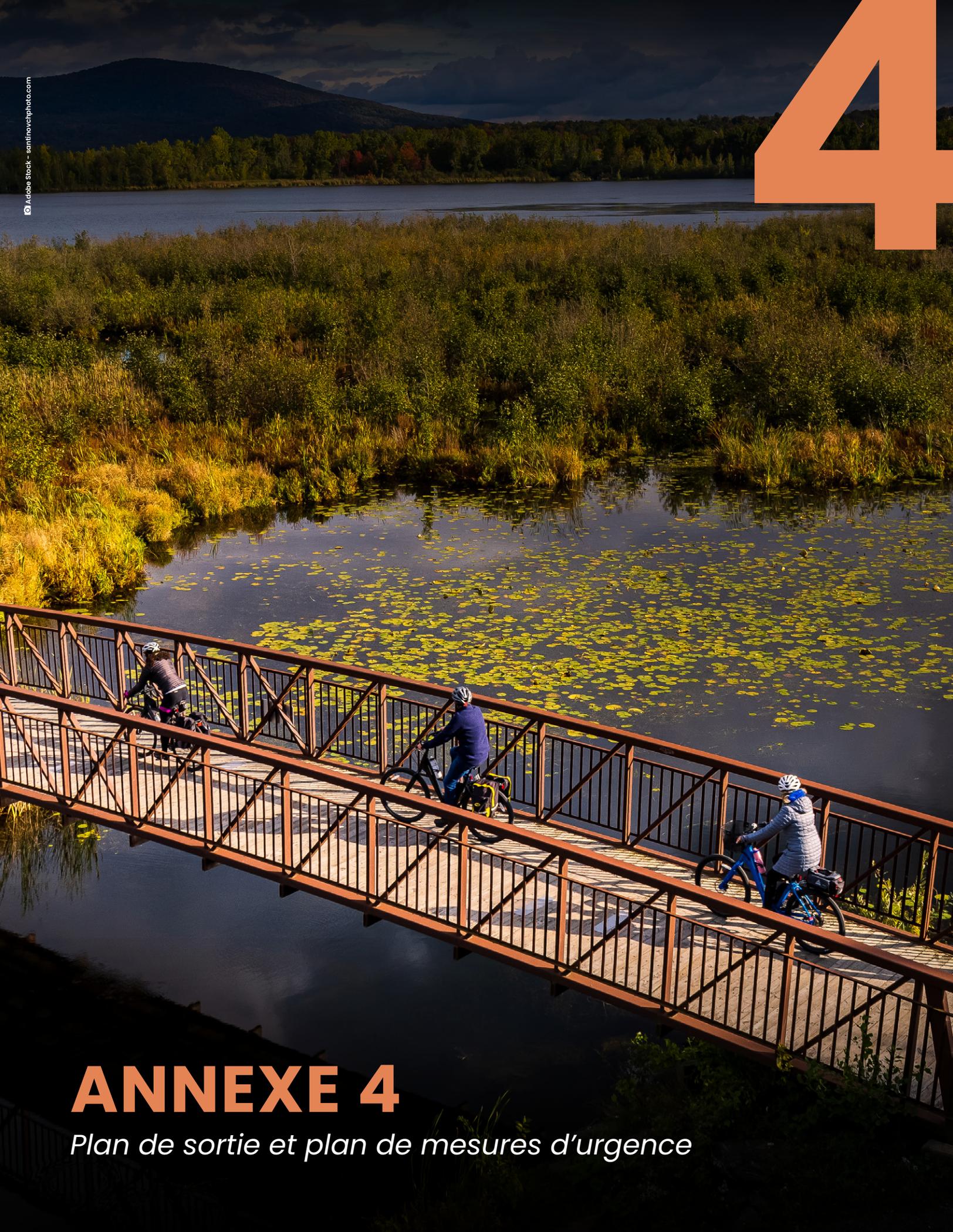
Art. 509

Quiconque contrevient à l'un des articles 320, 322, 326, 331, 335, 339, 351 à 358, 364,1, 365, 372 à 376, 386, 388,1, 391 ou 407, à l'un des articles 415, 416, 417,1, 418, 421,1, 473,1, 483, 492,4 à 492,6 ou 502 et toute personne autre que le cycliste qui contrevient à l'un des articles 349, 350, 358,1, 359, 359,1, 360, 361, 362 à 364, 367 à 371, 402, 404, 405, 408 à 411, 421, 424, 442, 443,2, 477, 478, 479 ou 496,6 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

Art. 626

Une municipalité peut, par règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, par ordonnance :

16° permettre la circulation à contresens de bicyclettes, sur toute ou partie d'une voie de circulation à sens unique d'un chemin public dont l'entretien est à sa charge, dans les conditions qu'elle détermine, pourvu que cette permission soit clairement indiquée par une signalisation installée aux intersections de cette voie de circulation.



ANNEXE 4

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 Vélo Québec 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-es 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.

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

- » [Plan de sortie pour les adeptes – Sortie simple](#)
- » [Plan de sortie pour les adeptes – Sortie complexe et/ou avec nuitées](#)
- » [Plan de sortie pour les sorties encadrées à la journée](#)
- » [Plan de sortie pour les sorties encadrées avec nuitée\(s\)](#)

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

- » [Plan de mesures d'urgence pour les adeptes – Sortie simple ou sortie journalière](#)
- » [Plan de mesures d'urgence pour les adeptes – Sortie complexe ou avec nuitée\(s\)](#)
- » [Plan de mesures d'urgence pour organisations offrant des sorties encadrées](#)
- » [Plan de mesures d'urgence pour gestionnaires de site de pratique libre](#)

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

Ce projet a été réalisé par le Réseau plein air Québec (RPAQ) en partenariat avec les onze fédérations québécoises de plein air, dont Vélo Québec (VQA), 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). Il est le fruit d'un important travail de concertation et d'harmonisation.

5

ANNEXE 5

Formulaire d'évaluation médicale

A – RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Prénom:	Nom :
Date de naissance :	
Genre : Féminin <input type="checkbox"/> Masculin <input type="checkbox"/> Autre <input type="checkbox"/>	
Numéro d'assurance maladie :	
Adresse :	
Ville :	Code postal :
Courriel :	
Cellulaire :	Autre numéro de téléphone (domicile, travail, etc.) :

B – CONTACTS EN CAS D'URGENCE

Contact 1 :

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

Contact 2 :

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

c - ÉTAT DE SANTÉ

Ce formulaire permettra de confirmer si l'activité proposée correspond à votre condition physique actuelle. Veuillez donc prendre le temps de répondre attentivement aux questions suivantes. Si vous répondez « oui » à l'une d'entre elles, nous vous invitons à consulter un-e professionnel-le de la santé pour obtenir des recommandations adaptées aux activités proposées.

Oui Non Renseignements généraux

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

Oui Non Vue et ouïe

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Portez-vous des lunettes ou des lentilles cornéennes?
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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?
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Avez-vous des problèmes d'audition suffisamment importants pour que cela entrave votre communication avec toute personne, qu'elle soit près ou loin de vous? Spécifiez :

Oui Non Problèmes cardiovasculaires

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Avez-vous déjà reçu un diagnostic pour des problèmes cardiaques? Spécifiez : |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Avez-vous des douleurs à la poitrine ou au cœur durant l'effort ou au repos? Spécifiez : |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ressentez-vous des étourdissements ou des faiblesses au repos, durant l'effort, au froid ou à la chaleur? Spécifiez : |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Est-ce qu'un·e professionnel·e de la santé vous a déjà dit que votre tension artérielle était trop élevée? |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Est-ce qu'un·e professionnel·e de la santé vous a déjà dit de ne pas faire d'activité physique à moins qu'elle ne fasse l'objet d'une recommandation médicale? |

Oui Non Problèmes respiratoires

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 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

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 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, des espaces restreints, etc.)? Spécifiez : |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Avez-vous déjà subi une commotion cérébrale? |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Avez-vous déjà fait une crise d'épilepsie? |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Vous arrive-t-il de perdre connaissance? |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Avez-vous des maux de tête ou migraines chroniques? |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Avez-vous des pertes d'équilibre fréquentes? |

Oui Non Problèmes articulaires, osseux et musculaires

Avez-vous des troubles articulaires ou osseux (genoux, dos, épaules, chevilles) que pourraient aggraver 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 un autre problème médical 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, par 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 : _____

ANNEXE 6 : SYSTÈME D'ÉVALUATION DU PATIENT

<https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2024/06/sep-modele.pdf>

ANNEXE 7 : RAPPORT D'ACCIDENT ET D'INCIDENT

<https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2024/06/rapport-daccident-et-dincident-modele.pdf>

ANNEXE 8 : FORMULAIRE D'ACCEPTATION DES RISQUES

<https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2024/06/acceptation-risques-modele.pdf>

ANNEXE 9

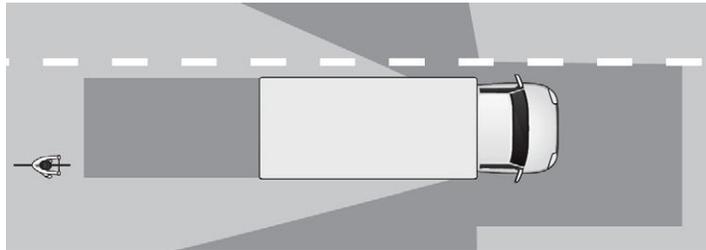
Liste des habiletés



A - HABILITÉS NÉCESSAIRES À UN DÉPLACEMENT SÉCURITAIRE SUR LA ROUTE

S'assurer de voir et d'être visible

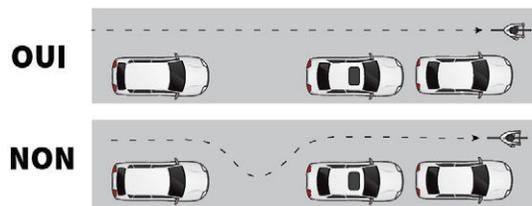
- » Établir un contact visuel avec les voitures;
- » Être visible : avoir les réflecteurs et l'éclairage obligatoire;
- » Ne jamais se retrouver dans les angles morts des véhicules, en particulier les camions. Dans l'image ci-dessous, les angles morts des camions sont illustrés en gris foncé. Il faut à tout prix éviter de se retrouver dans ces angles morts.



Savoir repérer et éviter les obstacles

Voitures stationnées

Il est important de **maintenir une ligne droite** lorsqu'on circule à vélo. Ne pas zigzaguer entre les voitures stationnées, car on disparaît du champ de vision des automobilistes qui roulent derrière ou de ceux stationnés devant qui s'apprêtent à ouvrir leur portière.



Emportiérage

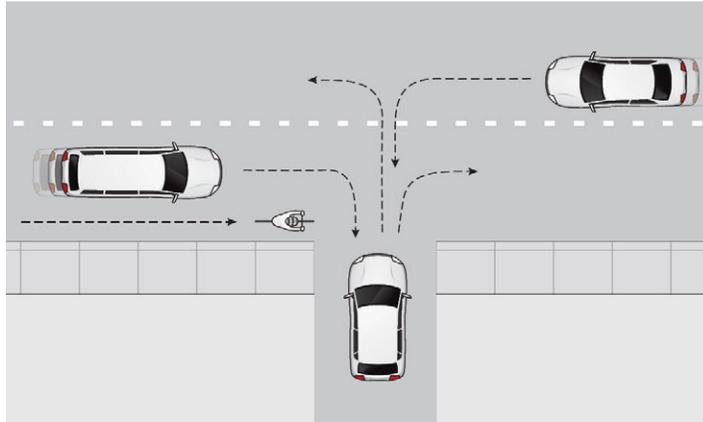
Un emportiérage survient lorsqu'on heurte la portière d'une voiture stationnée qui s'ouvre subitement. Il s'agit de l'un des accrochages les plus fréquents entre les automobilistes et les cyclistes dans les grandes villes et il peut causer des blessures graves, voire fatales. Il est recommandé de **maintenir une distance d'environ 1 mètre** des voitures stationnées.

Grilles d'égout et trous

Pour éviter de passer sur les grilles d'égout et les trous, il est conseillé de les **contourner par la gauche**. En plus de ménager son vélo, cela minimise les risques de chute. Il faut également faire attention aux flaques d'eau, qui peuvent cacher la présence d'une grille d'égout ou d'un trou.

Entrées privées

Lorsque l'on s'engage sur la route à partir d'une entrée (maison, commerce, etc.), il faut vérifier si la voie est libre. Aussi, sur une route où il y a de nombreuses entrées, il faut se méfier des voitures qui pourraient en sortir et nous couper la voie.



Ponts de bois

Souvent rencontrés dans les petits chemins de campagne, les ponts de bois représentent un danger pour les cyclistes. Que les planches soient perpendiculaires ou dans le sens de la circulation, l'ouvrage est souvent inégal et mal ajusté, et particulièrement glissant une fois mouillé. Des interstices entre les planches peuvent facilement bloquer une roue et entraîner une chute. La meilleure solution est souvent de traverser à pied.

Rouler sous la pluie

Lorsqu'il pleut, l'eau sur la chaussée élimine une grande partie de l'adhérence des pneus et facilite le roulement, mais rend la chaussée plus glissante. De plus, le freinage devient dangereux et moins efficace. Les consignes à suivre sont :

- » Ralentir;
- » Augmenter la distance entre chaque cycliste dans le cas d'un déplacement en groupe;
- » Freiner graduellement de manière continue.

B – HABILITÉS INDIVIDUELLES

Maintenir une bonne position sur le vélo

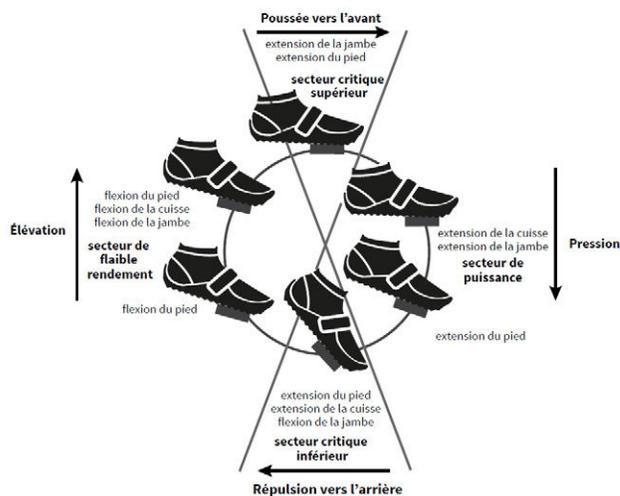
Durant les longues randonnées, la position sur le vélo ne varie pas beaucoup, ce qui peut provoquer certains maux. Changer de position fréquemment permet une meilleure circulation et un allègement de la pression sur le cou, le dos, les épaules et la colonne vertébrale. Avec un guidon droit, les options de positions sont limitées, mais il est possible d'ajouter des rallonges de guidon afin de permettre des changements de position. Voici quelques lignes directrices par rapport à la position à adopter sur le vélo afin d'assurer le confort des cyclistes et la prévention des blessures.

- » Avant-bras parallèles;
- » Poignets droits;
- » Coudes légèrement fléchis;
- » Épaules basses et détendues;
- » Tête dans le prolongement de la colonne;
- » Abdominaux activés pour supporter le haut du corps;
- » Le poids est principalement sur les jambes, le poids résiduel est réparti sur la selle et le guidon;

- » Lorsqu'on ne pédale pas, les manivelles sont parallèles au sol ;
- » Les bras et le corps devraient former un angle de 90 degrés.

Adopter la bonne technique de pédalage

L'adoption de pédales à cales automatiques facilite une coupe de pédale fluide. Le schéma ci-dessous illustre la technique de pédalage idéale.



Crédit image : citycycle.com

Tout en pédalant, le cycliste s'efforcera de maintenir le haut du corps immobile. Les mouvements du haut du corps demandent de l'énergie et nuisent à ce que le cycliste maintienne une trajectoire en ligne droite.

Maintenir une cadence de pédalage

Le pédalage se compare au moteur d'une voiture : plus le régime du moteur est élevé, plus il faut d'essence pour faire avancer le véhicule. Il s'agit de la même règle à vélo : plus la cadence est élevée, plus le cycliste s'épuisera rapidement. Pour rouler sans s'épuiser, le cycliste doit maintenir un rythme constant et une cadence d'environ 80 à 90 tours de pédale par minute (tr/min). À défaut d'avoir un cyclomètre permettant de mesurer la cadence, voici une façon de déterminer le rythme idéal de pédalage :

- » À l'aide d'une montre ou d'un chronomètre, comptez le nombre de révolutions effectuées en 15 secondes par une seule pédale, en commençant le compte à zéro lorsque la pédale est en haut (à midi) ;
- » Chaque fois que la pédale repasse à midi, comptez un tour ;
- » À la fin des 15 secondes, multipliez le résultat par quatre pour obtenir le nombre de tr/min.
- » Recommencez l'expérience dans diverses conditions, autant de fois que nécessaire, afin de bien savoir ce que représente un rythme de 80 à 90 tr/min.

Pour maintenir cette cadence, il est important de pédaler de façon continue, même quand cela n'exige que peu d'efforts, en descente par exemple. Pédaler de façon rapide et continue s'appelle mouliner. Mouliner « dans le beurre » est fatigant et ne fait pas avancer plus rapidement. À l'opposé, on dira de quelqu'un qui effectue entre 40 et 60 tours de manivelle par minute qu'il « rame », ce qui est aussi épuisant. Les cyclistes doivent s'adapter aux conditions de la route et du vent.

Changer de braquets de manière fluide et en maintenant la cadence

Les changements de braquets permettent au cycliste de s'adapter en fonction de la difficulté du terrain (dénivelé, vent, etc.). Ces changements doivent suivre le rythme de pédalage, et non l'inverse. **En terrain plat ou vallonné** : on doit viser le maintien du rythme optimal de pédalage, soit entre **80 et 90 tr/min**. Plus on accélère, plus les changements se font vers des

braquets plus grands (grands plateaux, petits pignons). Côté mécanique, la règle de base à respecter est simple : plus la chaîne est droite, plus l'énergie sera transmise efficacement. Il faut donc choisir le braquet approprié (c.-à-d. la combinaison plateau-pignon appropriée). Voici quelques conseils par rapport aux changements de braquets :

- » Les dérailleurs doivent toujours être bien ajustés et propres afin d'éviter que la chaîne saute des plateaux ou qu'elle se coince du côté du cadre ou de la roue ;
- » Avant tout changement de braquet, il faut diminuer la pression sur les pédales et, par conséquent, la tension dans la chaîne. Cette manœuvre est relativement facile sur le plat. Par contre, en montée, elle demande plus de rapidité et de précision puisqu'il faut diminuer la pression sur les pédales, puis actionner les manettes rapidement et avec précision. Il faut reprendre aussitôt le pédalage pour ne pas trop ralentir ;
- » Pour changer de plateau, il est plus facile de faire travailler le dérailleur doucement et régulièrement, de façon à bien enrouler la chaîne et éviter qu'elle tombe à côté du plateau ;
- » Pour changer de pignon, il est plus facile de faire travailler rapidement le dérailleur arrière. Si par mégarde la chaîne se place sur un pignon plus grand, il est toujours possible de recommencer la manœuvre.

Adopter la bonne position et le bon braquet pour les descentes

En descente, les dérailleurs devraient être placés sur un grand braquet (grand plateau et petit pignon) de façon à pouvoir reprendre rapidement le pédalage sans mouliner dans le vide. Cette position procure beaucoup d'assurance et permet de profiter de la descente. Si on est craintif, on appliquera légèrement les freins afin de mieux contrôler la vitesse. Mieux vaut adopter une position aérodynamique :

- » Les manivelles des pédales sont parallèles au sol et les cuisses sont parallèles au tube horizontal ;
- » Le poids du corps repose davantage sur les pédales que sur la selle ;
- » Avec un guidon courbé, les mains sont dans l'anse inférieure du cintre et les doigts sont sur les manettes, prêts à freiner à tout moment ;
- » Les coudes sont fléchis à 90° ;
- » Le dos est parallèle au sol et la tête est redressée ;
- » Afin d'éviter de surchauffer les jambes, on peut alterner la position des jambes avant/arrière.

Être capable de monter (assis et en danseuse)

Technique de montée en position assise

- » Être bien assis vers l'arrière de sa selle (un très léger recul sur la selle facilite l'effort) ;
- » S'accrocher au guidon : placer ses mains sur la partie supérieure du guidon en tirant énergiquement sur ce dernier.

Technique de montée en danseuse

- » Cette technique est surtout utilisée dans les derniers mètres de la montée ou dans une côte particulièrement abrupte :
- » Le cycliste est debout sur les pédales et le haut du corps est porté vers l'avant, au-dessus de la roue ;
- » Les mains sont sur les cocottes de freins ;
- » Il faut tirer sur le guidon en évitant de faire balloter le vélo (surtout s'il est chargé de bagages) ;

Quelle que soit la technique privilégiée pour la montée, il est important de demeurer à droite de la chaussée. La montée en zigzag est dangereuse, illégale et difficile à faire. De plus, si le dénivelé de la pente oblige certains cyclistes à poursuivre la montée à pied, ceux-ci doivent

se déplacer vers la droite, sur l'accotement de la route, afin de laisser le passage aux cyclistes toujours sur leurs vélos.

Emprunter un virage dans une descente

Le principe général pour emprunter un virage dans une côte descendante consiste à adopter une position dynamique en suivant la courbe avec tout le corps. Voici quelques conseils pour le positionnement du corps dans les virages, afin d'éviter d'être déporté vers le centre de la chaussée ou de perdre le contrôle et chuter. En gardant la position générale de descente, on doit :

- » Freiner légèrement avant d'aborder le virage;
- » Descendre la pédale du côté extérieur au virage;
- » Sortir le genou du côté du virage (genou intérieur), ce qui donne au coude le dégagement nécessaire pour effectuer le virage;
- » Déplacer le corps vers l'intérieur de la courbe;
- » Une fois le virage complété replacer les manivelles de façon parallèle au sol.

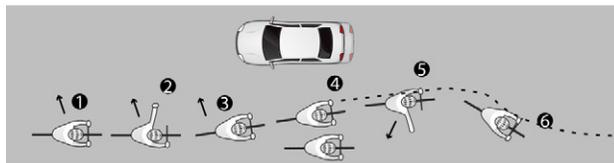
Absorber les irrégularités de la route

Les trous, les crevasses et les bosses font partie du paysage routier. Savoir encaisser les coups évite des douleurs au cou, aux épaules et au dos, et aide à préserver son vélo en bon état. Il est important de maintenir le regard au moins deux ou trois mètres vers l'avant afin de mieux éviter les obstacles. Si l'inévitable se produit, on se soulève de sa selle (position équestre), avec les pédales en position horizontale, puis on se prépare à absorber le choc avec ses jambes et ses bras comme amortisseurs.

Dépasser sécuritairement un ou une autre cycliste

Il arrive fréquemment que certains cyclistes doivent dépasser d'autres cyclistes. Sur une surface plane, le dépassement peut être effectué, mais avec prudence et il faut toujours dépasser un autre cycliste par sa gauche. Il faut toutefois éviter d'effectuer des dépassements en montée et en descente puisque cette manœuvre peut être dangereuse, notamment à cause des véhicules qui arrivent devant et derrière. Voici un descriptif des étapes permettant de faire un dépassement sécuritaire.

1. Vérifier d'abord derrière son épaule qu'aucun véhicule ou vélo ne roule derrière. Vérifier aussi ce qui se passe à l'avant à contresens.
2. Signaler au cycliste qu'on s'apprête à le dépasser « Attention à gauche! » et signaler de la main gauche pour avertir les cyclistes derrière qu'on dépasse.
3. Vérifier à nouveau derrière son épaule
4. Effectuer le dépassement.
5. Avant de réintégrer la file, laisser une distance d'un vélo avec le cycliste que l'on vient de dépasser, puis signaler de la main droite qu'on réintègre la file.
6. Regagner la droite de la chaussée.



c - HABILITÉS PROPRES AUX SORTIES EN GROUPE

Les adeptes circulant en groupe devraient être en mesure de moduler leur vitesse pour maintenir une distance sécuritaire avec les autres cyclistes.

Il est également important d'être en mesure de bien communiquer. En effet, les cyclistes suivant la roue de ceux et celles les précédents, sont incapables de voir ce qui se passe à l'avant. Il est donc essentiel de convenir de signaux et d'indications verbales avant le départ. Les indications verbales doivent être annoncées à haute voix et les signaux par des gestes du bras. Voici des exemples d'indications verbales claires : «trou à droite», «voiture à l'arrière», «Voiture à l'avant», etc. En plus des principaux signaux pour indiquer ses intentions (virage à gauche, virage à droite et ralentissement), il est utile de convenir d'autres signaux pour communiquer les obstacles sur la route. En voici quelques exemples :

- » Obstacle : Pointer le doigt vers le sol et annoncer l'obstacle (ex. : «Bosse!»);
- » Trou : Pointer vers le sol en effectuant un mouvement circulaire;
- » Surface instable : Pointer vers le sol en bougeant les doigts;
- » Contournement d'un obstacle : Mouvement du bras derrière le dos dans la direction du contournement.

10

ANNEXE 10

Le système multicouche



Le système multicouche consiste à superposer au moins trois types de vêtement, 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 pour isoler le corps et conserver la chaleur lors de l'arrêt des activités. 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 ou d'une sudation abondante; vous dépensez plus d'énergie à réchauffer des vêtements humides.

Les principes du système multicouche valent autant pour le haut que pour le bas du corps et les extrémités.

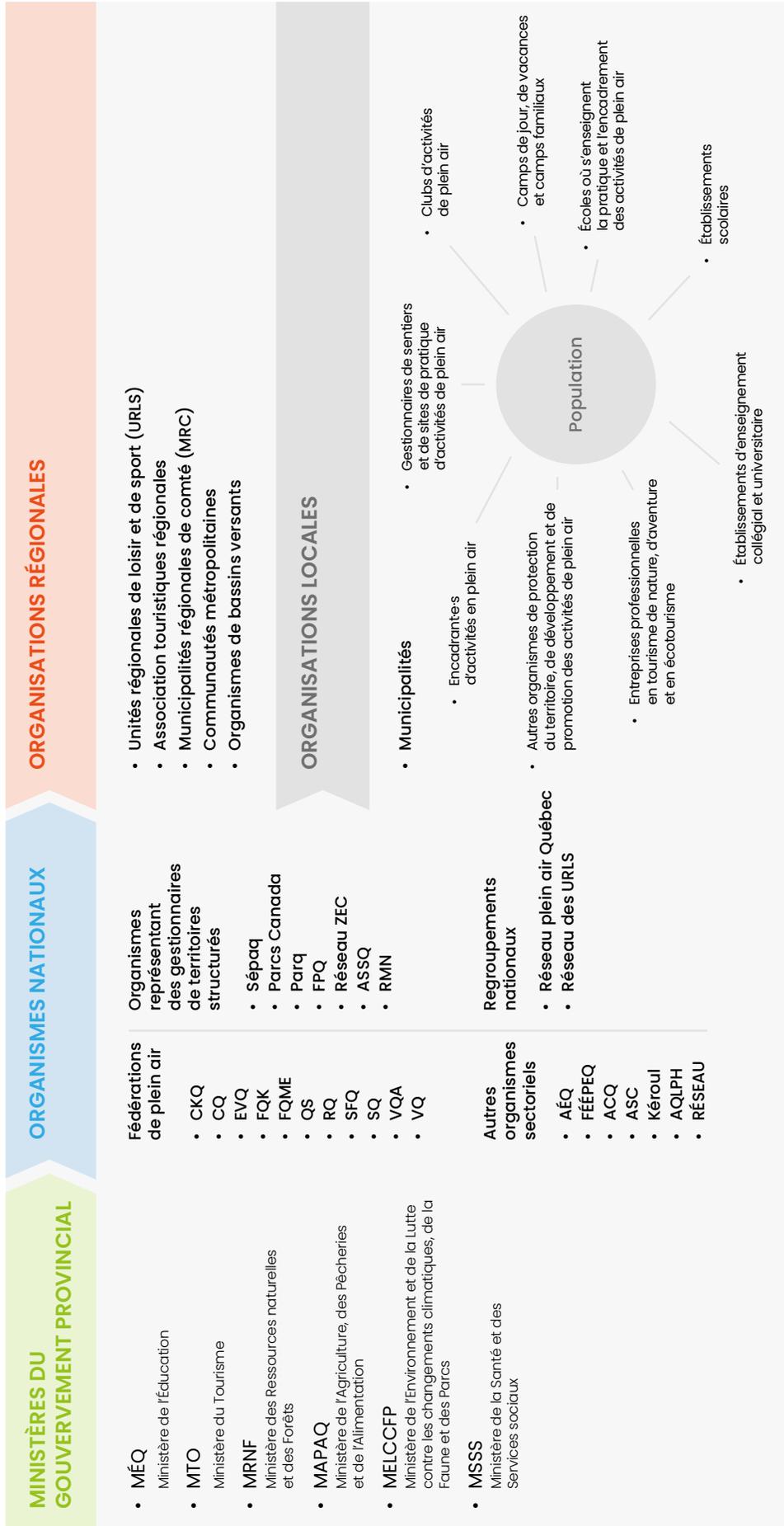
1	Couche de base (Évacuation)	<ul style="list-style-type: none"> • Portée directement sur la peau, la couche de base sert à évacuer l'humidité pour garder le corps au sec. Son épaisseur varie selon le niveau de chaleur recherché. • On privilégiera un textile qui sèche rapidement pour maximiser le confort. Par temps froid, parce que le corps perd sa chaleur plus rapidement au contact de l'humidité, on choisira idéalement : <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Il faut éviter le coton, puisqu'il absorbe l'eau et sèche lentement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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)	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • La couche intermédiaire est moins souvent nécessaire pour le bas du corps.
3	Couche externe (Protection)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 : <ul style="list-style-type: none"> • 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 respirant : 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.

De manière générale, on privilégiera des vêtements ajustés et souples qui ne gênent pas les mouvements. On évitera les vêtements encombrants, en particulier pour le bas du corps : il faut éviter de les coincer dans la transmission et préserver la fluidité du mouvement de pédalage.



ANNEXE 11

L'écosystème plein air québécois



ANNEXE 12

*Bibliographie et références
pour aller plus loin*

LISTE DE RÉFÉRENCES

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

- Association des camps du Québec. *La certification et la conformité ACQ*. Consulté à une date inconnue. Association des camps du Québec. <https://campsquebec.com/certification-acq>
- Association des camps du Québec. *Outils pour les gestionnaires de camps*. Consulté à une date inconnue. Association des camps du Québec. <https://campsquebec.com/outils?search=true&order=desc>
- Association des camps du Québec. *Cahier des normes de certification*. 2023. 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. *Plan de sauvetage : Travail à risque de noyade*. 2022.
- Association pour le loisir des personnes handicapées. *Formation pour un plein air inclusif et sécuritaire—AQLPH*. Consulté à une date inconnue. Association pour le loisir des personnes handicapées. <https://aqlph.qc.ca/formations/formation-pour-un-plein-air-inclusif-et-securitaire/>
- Aventure Écotourisme Québec. *L'Accréditation Aventure Écotourisme Québec*. Consulté à une date inconnue. Aventure Écotourisme Québec. <https://aeq.aventure-ecotourisme.qc.ca/qualite-securite/accreditation-aeq>
- Aventure Écotourisme Québec. *Liste des risques inhérents aux activités*. Consulté à une date inconnue.
- Aventure Écotourisme Québec. *Modèle de plan d'urgence*. Consulté à une date inconnue.
- Aventure Écotourisme Québec. *Plan d'urgence : Parc régional du monde imaginaire*. 2018.
- Association québécoise du loisir municipal. *Guide de terminologie en loisir à l'intention des professionnels et bénévoles en loisir organisé*. 2004. Association québécoise du loisir municipal. <https://bel.uqtr.ca/id/eprint/7/1/1-12-310-20060718-1.pdf>
- Association québécoise du loisir municipal. *Vocabulaire en loisir*. 2008. Association québécoise du loisir municipal. <https://loisirmunicipal.qc.ca/wp-content/uploads/2019/09/Vocabulaire-en-loisir.pdf>
- Baudouin, J.— L., Deslauriers, P., Jurismedia inc., et Fernandez, S. *La responsabilité civile contractuelle*. 2019. Réseau juridique du Québec. <https://www.avocat.qc.ca/public/iiresp-contract.htm>
- Baudouin, J.— L., Deslauriers, P., Jurismedia inc., et Fernandez, S. *La responsabilité civile : vos droits et obligations*. 2019. Réseau juridique du Québec. <https://www.avocat.qc.ca/public/iirespextrac.htm>
- Bergeron, N., Bissonnette, F., Boudreault, H., Chaubet, P., et Gadais, T. *Rapport de recherche concernant les programmes nationaux à l'échelle mondiale et les compétences professionnelles de l'encadrant d'activités de plein air dans la littérature*. 2024. Université du Québec à Montréal.
- Bergeron, N., Mercure, C., Tanguay, C., Morin, P., et Bissonnette, F. *Vers un programme national pour l'encadrement des activités de plein air au Québec : Étude préliminaire*. 2022. Réseau plein air Québec. https://reseaupleinair.quebec/site/assets/files/1264/bergeron-et-al_2022_pneapa_etudepreliminaire_complete.pdf

- CAA-Québec. « Sports et activités en plein air : Ne partez pas sans assurance ! » 2 septembre 2020. 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. *Plan d'action d'urgence : Grandes lignes et modèles*. 2006. https://www.cheval.quebec/uploads/6/5/5/4/65541265/pau_guide.pdf
- Canada Hippique et l'Association canadienne des entraîneurs. *Plan de mesures d'urgence*. 2013.
- Canot Kayak Québec. *Plan de mesure d'urgence : Modèle à remplir*. 2022.
- Canot Kayak Québec. *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Canot*. Normes, exigences et procédures. 2023.
- Canot Kayak Québec. *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Kayak de mer*. Normes, exigences et procédures. 2023.
- Canot Kayak Canada. *Formulaire de plan d'action en cas d'urgence*. 2016. In Manuel Leader 2 – Encadreur Rivière.
- Cheval Québec. *Cabalista : Plan de mesure d'urgence*. 2021.
- Conseil québécois du loisir. Programme DAFA – *Diplôme d'Aptitude aux Fonctions d'Animateur*. (s.d.). Programme DAFA. <https://programmedafa.com/fr>
- Deschamps, Pierre. *Les conditions générales de la responsabilité civile du fait personnel*. In École du Barreau du Québec, Éditions Yvon Blais, Vol. 5, 2023, 164 165.
- Eau Vive Québec. *Plan d'action en cas d'urgence*. (s.d.).
- Eau Vive Québec. *Plan d'urgence*. (s.d.). <https://eauvivequebec.ca/wp-content/uploads/2024/08/PlanMesureUrgence.pdf>
- Eau Vive Québec et Canot Kayak Québec. *Route Bleu : Plan de sortie en cas d'urgence*. S.d. <https://laroutebleue.ca/app/uploads/2023/05/plan-de-sortie-en-cas-durgence-la-route-bleue.pdf>
- Éducaloi. *La responsabilité de la personne qui porte secours à quelqu'un*. S.d. <https://educaloi.qc.ca/capsules/la-responsabilite-de-la-personne-qui-porte-secours-a-quelquun/>
- Éducaloi. *L'assurance responsabilité*. (s.d.). <https://educaloi.qc.ca/capsules/lassurance-responsabilite/>
- Fédération des caisses Desjardins du Québec. *Profiter des sports d'hiver avec les bonnes protections d'assurance*. 17 octobre 2023. Desjardins. <https://www.desjardins.com/fr/conseils/profiter-sports-hiver-bonnes-protections-assurance.html>
- Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec. *Référentiel en gestion de risque en enseignement en contexte de plein air—Politiques et pratiques normalisées pour les établissements scolaires du Québec*. 2017. <https://www.feepeq.com/fr/guide-de-gestion-de-risque-en-milieu-scolaire>
- Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec. *Colloque—Apprendre à ciel ouvert Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec—FÉÉPEQ*. (s.d.) <https://www.feepeq.com/fr/colloque>
- Gouvernement du Québec. *Aperçu du territoire québécois*. Dernière modification le 11 octobre 2024. <https://www.quebec.ca/gouvernement/portrait-quebec/geographie-territoire/aperçu>
- Kéroul et Association québécoise pour le loisir des personnes handicapées. *Le plein air pour tous : Pratiques inspirantes et matériel adapté*. 2018. Kéroul. <https://www.keroul.qc.ca/DATA/TEXTEDOC/keroul-fiche-toutes-v24-web.pdf>

- La Cordée. « Habillage multicouche : Vélo. » *Blogue La Cordée : plein air, vélo et ski*, 2014. <https://blog.lacordee.com/habillage-multicouche-velo/>
- Landry, D., et P. Auger. *Aide-mémoire des sept principes Sans trace*. 2024. De ville en forêt. <https://www.devilleenforet.com/sept-principes-sans-trace-reference-standard/>
- Leave No Trace. *History of LNT – Leave No Trace Center for Outdoor Ethics*. <https://lnt.org/about/history/>
- Le RÉSEAU. À propos. <https://lereseau.co/a-propos>
- Mercure, C. « Le concept de plein air au Québec, enjeux épistémologiques et terminologiques. » *Nature et Récréation 10* (2021) : 14-27. <https://lereseau.co/storage/291/nr10-4-concept-plein-air-au-quebec-enjeux.pdf>
- Ministère de l'Éducation du Québec. *Au Québec on bouge : Politique de l'activité physique, du sport et du loisir*. 2017. 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/>
- Morneau, Gilles. *Guide du fatbike : Le bonheur en gros format*. Montréal : Vélo Québec Éditions, 2019.
- Morneau, Gilles. *Guide pratique du vélo de montagne : Le bonheur est dans le bois*. Montréal : Vélo Québec Éditions, 2021.
- On y va. *Fais partie de la solution!* <https://www.onyva.quebec/faispartiedelasolution/>
- Québec à Cheval. *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Randonnée équestre*. 2005. Normes, exigences et procédures. Conseil québécois du loisir.
- Québec Aventure Plein Air, réalis. « Prêts pour l'aventure – Épisode 2 : Le multicouche. » [Enregistrement vidéo], 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=CSvyITWXEKw>
- Rando Québec. *Guide de la pratique et de l'encadrement sécuritaire en randonnée pédestre*. 2022. Rando Québec.
- Raymond Chabot Grant Thornton. *Étude sur les assurances dans le milieu du plein air et recommandations—Rapport final*. 2022. 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. *Cultive ton plein air*. <https://www.onyva.quebec/cultive-ton-plein-air/>
- Sans trace Canada. *Les sept principes Sans trace* (s.d.). <https://sanstrace.ca/les-sept-principes-sans-trace/>
- Ski de fond Québec. *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Ski de fond. Pratique récréative. Normes, exigences et procédures* (Québec : Conseil québécois du loisir, 2009).
- Société québécoise de spéléologie. *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Spéléologie. Normes, exigences et procédures* (Québec : Conseil québécois du loisir, 2006).
- Spéléo Québec. *Protocole Spéléo-secours* (2021).
- Sport et Loisir de l'île de Montréal. *Le vélo : choisir, entretenir et entreposer*. Montréal : Sport et Loisir de l'île de Montréal, avril 2022. ISBN 978-2-9820755-4-2.
- Système multicouche. *Portail plein air* (s.d.). <https://portail-plein-air.weebly.com/systegrame-multicouche.html>
- Table sur le mode de vie physiquement actif. *La sécurité bien dosée, une question d'équilibre!* (s.d.). <https://tmvpa.com/publication/securite-bien-dosee>

- The Decision Lab. *Biases* (s.d.). <https://thedecisionlab.com/biases-index>
- The Decision Lab. *Pourquoi privilégions-nous nos croyances actuelles?* (s.d.). <https://thedecisionlab.com/languages/fr-ca/biases/confirmation-bias>
- Thibault, A. *Loisir et développement social : C'est du sérieux*. Bulletin de L'Observatoire québécois du loisir 8, no. 16 (2011) : 13. <https://bel.uqtr.ca/id/eprint/1717/1/6-24-2988-20111026-1.pdf>
- Vélo Québec. *Aménager pour les piétons et les cyclistes*. Montréal : Vélo Québec, 2020.
- Vélo Québec. *L'État du vélo au Québec en 2020*. 2020. <https://www.velo.qc.ca/salle-de-presse/etat-du-velo/letat-du-velo-au-quebec-en-2020/>
- Vélo Québec. *Portrait des adeptes de vélo de montagne 2023*. 2024. <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2024/10/85x11-vqa-montagne-sondage.pdf>
- Vélo Québec. *Programme cycliste averti – Plan de gestion des risques* (s.d.).
- Vélo Québec. *Guide à l'intention des camps de vacances : Aménagements pour le vélo de montagne*. 2019. <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2019/11/guide-velomontagne-camps-hr.pdf>
- Vélo Québec. *Guide de classification des sentiers de vélo de montagne*. Montréal : Vélo Québec Éditions, 2023. <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2023/05/guide-classification-sentiersvelodemontagne2023-final-interactif.pdf>
- Vélo Québec. *Guide de pratique et d'encadrement sécuritaire d'activités de plein air : Vélo. Normes, exigences et procédures* (Québec : Conseil québécois du loisir, 2015).
- Vélo Québec. *Guide de signalisation des sentiers de vélo de montagne*. Montréal : Vélo Québec Éditions, 2023. <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/guide-signalisation-2023.pdf>