

PISTEURSECOURISTE.COM

1^{ère} Edition

#1 • AUTOMNE 2016

PisteurMag

Le magazine des pisteurs-secouristes

PORTRAITS

Pisteur infirmier

Maîtres-chiens d'avalanche

Les associations locales de pisteurs

DROIT DE LA MONTAGNE

Notion de piste de fait

Responsabilité du pisteur nordique

NIVOLOGIE

Comparaisons de profils de résistance

ETRANGER

Experience in New Zealand

Trip rando en Norvège

LES PATROUILLEURS DE LA GRAVE

LES FORMATIONS PISTEUR

Le magazine
des pisteurs
et des secouristes



PISTEUR MAG #1

Une publication de **PisteurSecouriste.com**,
une association loi 1901
35 rue Pasteur, 05100 BRIANCON
Tél : 07 83 84 32 94 - info@pisteur-secouriste.com
http://www.pisteur-secouriste.com

Directeur de la publication : Sandrine Gioani
Maquette et mise en page : Sandrine Gioani

Crédit photos : Bruno Chapiron, Chaya Fontana, Sandrine Gioani, Colas Durand, Olivier Leblond, Eric Bibollet-Ruche, Paul Velut, Romain Montinart, Petzl, Benoît Caremel..

Copyright : Tous droits réservés. Toute reproduction, même partielle, est interdite sans l'autorisation préalable de Pisteur Secouriste.com et des auteurs.

Comité de rédaction : Louise Billaudel, Colas Durand, Sandrine Gioani, René Font.



Louise Billaudel
Formée à Sunshine (Alberta, Canada), je finis le cursus d'infirmière à Briançon. Ma passion pour le métier de pisteur pour contribuer à l'évolution de notre nouvelle association.



Colas Durand
Pisteur-secouriste dans le Queyras depuis mes débuts en 2011, j'alterne les saisons d'hiver entre Abriès et Treble Cone en Nouvelle-Zélande.



René Font
Pisteur depuis 25 ans dans les Pyrénées Catalanes, aux Angles et pisteur 3ème degré, Formateur de formateur et maître-pisteur.

RETROUVEZ L'ASSOCIATION

WWW.PISTEUR-SECOURISTE.COM

WWW.FORMATION-PISTEUR-SECOURISTE.COM



SOMMAIRE

- 3 **EDITO**
- 4 **ACTUALITÉS**
- MÉTIER**
- 5 **SECOURS EN MONTAGNE, LE MAILLON MANQUANT** *Eric Bibollet-Ruche*

LA GRAVE

- 6 **HOMMAGE À ULYSSE** *Mayeul et Benoît Caremel*
- 8 **PATROUILLEURS DE LA GRAVE** *Ulysse Perrier, Jean-Charles Bonsignore, Pascal Guibout*

FORMATION

- 10 **FORMATION 2ÈME ET 3ÈME DEGRÉ** *Alexis Mallon*
- 11 **AGENDA / FOIRE AUX QUESTIONS**

VOYAGE

- 12 **TRIP RANDO EN NORVÈGE** *Paul Velut*
- 16 **NEW ZEALAND, ACTE I** *Colas Durand*
- 20 **SPEED-RIDING** *Romain Montinart*

DROIT DE LA MONTAGNE

- 22 **NOTION DE PISTE DE FAIT / SNOWPARK** *Journal Spécial des Sociétés*

NIVOLOGIE

- 24 **COMPARAISONS DE PROFILS DE RÉSISTANCE** *Thibault Pilloix, Pascal Hagenmuller*

MÉTIER

- 27 **PISTEUR-SECOURISTE, UN MÉTIER DE PASSIONS** *René Font*

NORDIQUE

- 28 **FORMATION PISTEUR NORDIQUE 1ER DEGRÉ** *Jean-Lou Botta*
- 29 **RESPONSABILITÉ DU PISTEUR / DAMEUR NORDIQUE** *Axelle Champ*

PORTRAITS

- 30 **MAÎTRES-CHIENS D'AVALANCHE DE NOS STATIONS**
- 33 **DÉCOUVREZ LES ASSOCIATIONS LOCALES DE PISTEURS SECOURISTES**



EDITO

Rassembler les pisteurs secouristes autour d'objectifs communs était devenu un concept pratiquement inexistant : une profession dépendante des saisons, qui s'exerce entre 3 et 5 mois, qui prend place dans un contexte associatif national parfois conflictuel, et où les actions bénévoles sont en voie d'extinction.

Toutefois, malgré cet état des lieux, il persiste un engouement général qui ne demande qu'à être mis en œuvre.

Un réseau dynamique d'associations locales, des compétences et des moyens nouveaux en communication, le dynamisme et la motivation de la nouvelle génération de pisteurs, ainsi que les réseaux sociaux et internet sont des forces non négligeables qui nous ont poussés à relever le défi de créer PisteurSecouriste.com pour apporter une nouvelle dynamique, s'unir et être plus forts !

Valoriser notre métier et notre savoir-faire ?

C'est par le biais de nos actions et démonstrations locales, en se regroupant, et en privilégiant l'amélioration des relations entre les différents acteurs du métier que nous pouvons y parvenir...

Mais aussi par le biais de cette édition, le Mag des Pisteurs, le nôtre.. PisteurMag est, nous le souhaitons, le premier d'une nouvelle série, vecteur d'énergie pour l'avenir, que nous pourrions améliorer ensemble au fil des saisons.

Si nous ne prenons pas soin de notre image, nous-mêmes, qui le fera à notre place ?



Sandrine Gioani
Présidente de l'association

CROIX ROUGE : ABUS D'EMBLÈME !!



En avril 2016, la Croix Rouge Française a saisi l'ensemble des préfets des départements comportant un domaine skiable, ainsi que DSF (Domaines Skiabiles de France) et les différentes associations représentant notre métier, pour dénoncer l'usage abusif de son emblème « la croix rouge » au sein de notre profession (sur certaines tenues des pisteurs, sur certains panneaux etc...). Nous avons été contraint de masquer ou supprimer de notre site internet les photos sur lesquelles apparaissaient ce logo !!

LOGO PISTEUR



Rendre les pisteurs-secouristes plus visibles, est la volonté depuis quelques années de l'association des directeurs de services de pistes (ADSP). Mais aussi pour apporter une solution au problème soulevé par la Croix-Rouge (ci-dessus) : aussi, les organismes ADSP, ANPSP et DSF se sont concertés en juin 2016 et ont initié la première étape de réalisation de ce signe distinctif avec l'appui d'une agence de communication. Il sera testé l'hiver 2016/2017 dans quelques stations, pour être amélioré avant d'être validé. (Version sur la photo non définitive !)

RECOMMANDATIONS PREMIERS SECOURS



Depuis 2015, Les recommandations aux premiers secours remplacent les anciens documents PSE1, et PSE2. Ce document a vocation à être complété, par la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC). Les techniques développées dans ces recommandations n'intègrent pas de spécificité domaines skiables. Ce sont aux structures de formation de faire compléter leurs référentiels internes par des pratiques spécifiques, après avoir suivi la procédure de validation fixée par la DGSCGC. Pour se le procurer : www.interieur.gouv.fr ou chez IconeGraphic (en 16x24cm : 9,50€)

Pictogramme	Niveau de risque	Couleur	Message sur les conditions de pratique, l'importance et l'étendue du risque	Dispositif d'alerte (facultatif)	Correspondance Drapeau avalanche
	5 – Très fort		Conditions très défavorables	[Oui]	
	4 – Fort		Forte instabilité sur de nombreuses pentes (*)	[Oui]	
	3 – Marqué		Instabilité marquée, parfois sur de nombreuses pentes (*)	[Oui]	
	2 – Limité		Instabilité limitée le plus souvent à quelques pentes (*)		
	1 – Faible		Conditions généralement favorables		

LA FIN DES DRAPEAUX D'AVALANCHE

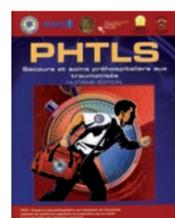
Pour rendre plus lisible le risque d'avalanche et améliorer la communication sur le niveau de risque, une nouvelle norme a été testée dans 5 stations durant l'hiver 2016 : les pictogrammes utilisés dans la plupart des pays européens remplacent les drapeaux. Serge Riveill, chargé de mission des Domaines Skiabiles de France, précise que les trois drapeaux d'avalanche actuels - jaune, damier jaune et noir, noir - pourront être utilisés pendant encore trois ans, avant de laisser place aux cinq pictogrammes intégrés à des supports plus modernes. Un affichage traditionnel sera toujours possible, mais les stations concernées par les problématiques d'avalanches saisiront l'opportunité du numérique pour mieux diffuser ces informations importantes aux pratiquants de hors-piste. Objectif : une meilleure prise de conscience de la part des skieurs : « le risque 3 que tout le monde connaît sous la forme de drapeau à damier jaune et noir était trop banalisé », explique Serge Riveill. « Lors des dix dernières années, près de la moitié des accidents en hors-piste ont eu lieu lors d'un épisode de risque 3. Initié par les Domaines Skiabiles de France et l'ANMSM (Association Nationale des Maires de Stations de Montagne), le projet a été mené par un groupe de travail animé par AFNOR, organisme spécialiste des normes volontaires, composé de représentants des maires de stations, de Météo France, de représentants de l'Etat et de professionnels de la montagne.

FORMATION PISTEUR 1ER DEGRÉ



La formation des pisteurs-secouristes 1er degré passent de 4 à 5 semaines pour tous les organismes de formation. Au programme : une augmentation de la pratique sur le terrain, de sécurisation des pistes, ainsi que des modules sur la relation et les modes de communication entre pisteurs-secouristes et skieurs. À l'issue de la formation, les pisteurs-secouristes doivent être autonomes.

PHTLS



Le PHTLS, formation relative à la prise en charge des patients traumatisés en milieu pré hospitalier, a pour but de perfectionner les connaissances et les compétences dans l'examen clinique du patient, et d'améliorer les performances dans l'évaluation et le traitement des traumatismes. La formation au PHTLS (16h) enseigne aux professionnels de la santé (ambulanciers, sapeurs-pompiers, secouristes, infirmiers, médecins) comment prendre les décisions spécifiques qui assureront les meilleures chances de survie aux patients. Elle alterne les présentations théoriques, les ateliers pratiques et les mises en situation. Plus d'infos sur : www.lifesupportfrance.fr

**SECOURS EN MONTAGNE
LE MAILLON MANQUANT**

Article et Photos Eric Bibollet-Ruche

INTRODUCTION AU MEMOIRE EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME D'INFIRMIER DE ERIC BIBOLLET-RUCHE, PISTEUR SECOURISTE A ST GERVAIS, MEMBRE DU SECOURS EN MONTAGNE AU SEIN DES SAPEURS-POMPIERS.



Après une expérience de plus de dix années en tant que pisteurs-secouriste, et dans le domaine du secours en montagne en tant que sapeur pompier, j'ai décidé d'évoluer pour aller plus loin dans la prise en charge des blessés et des malades. Aussi, c'est presque naturellement, qu'à 34 ans je suis retourné sur les bancs de l'école pour devenir infirmier. La validation de trois années d'études s'effectue entre autre par la rédaction et la soutenance d'un mémoire, qui est un travail de recherche dont le thème est choisi par l'étudiant et validé par les cadres de santé formatrices. Un sujet s'est alors imposé à moi, et la problématique de mon travail fut la suivante : "En quoi la présence d'un infirmier au sein d'une équipe de secours en montagne pourrait-elle permettre d'améliorer la prise en soins des malades et des victimes d'accidents ?"

En effet, l'infirmier possède de nombreuses compétences nécessaires et utiles à la prise en soin des patients dans le cadre des urgences pré-hospitalières. Ces compétences infirmières pourraient être transposées au domaine du secours en montagne, dès lors qu'il existe une réelle collaboration avec les différents professionnels, secouristes et médecins. La présence d'un infirmier apporterait probablement une meilleure efficacité dans la prise en soins de la personne secourue. Sans doute, cette présence infirmière ne pourrait être justifiée que sous certaines conditions d'expérience et de formations spécifiques. L'organisation des secours en montagne et sur les pistes de ski impose le plus souvent aux secouristes d'être les premiers intervenants lors de la prise en charge d'un malade ou d'un blessé, dans ce milieu spécifique, qui présente de nombreux risques. Le renfort par des moyens médicalisés, dans ces conditions, reste dépendant de nombreux facteurs tels que la météorologie, ou l'éloignement, voire l'isolement du lieu de l'accident. De ce fait, les secouristes, dont les prérogatives sont limitées, se retrouvent alors confrontés à des délais de médicalisation

EN QUOI LA PRÉSENCE D'UN INFIRMIER AU SEIN D'UNE ÉQUIPE DE SECOURS EN MONTAGNE POURRAIT-ELLE PERMETTRE D'AMÉLIORER LA PRISE EN SOINS DES MALADES ET DES VICTIMES D'ACCIDENTS ?



importants, ou même des carences de prise en charge médicale. Ceci rend certaines interventions difficilement supportables et peut mettre en jeu, dans les cas les plus graves, le pronostic vital des patients. Dans des milieux plus conventionnels, l'emploi des infirmiers tend à se généraliser afin de répondre en partie à ce problème. L'objet de mon travail a été de mener une réflexion sur la plus-value que pourrait apporter l'emploi de personnels infirmiers dans l'organisation du secours en montagne et du secours sur pistes dans le but d'améliorer la prise en charge des victimes. Des recherches théoriques ont permis de rassembler de nombreuses connaissances. Une enquête, réalisée auprès de professionnels de l'urgence, du secours en montagne et du secours sur pistes et basée sur des entretiens qualitatifs, sous forme d'interviews guidés, a permis de montrer que les compétences infirmières sont nombreuses et utiles lors des prises en charges des urgences en préhospitalier, et que celles-ci pouvaient trouver une application en montagne, sous certaines conditions. **Une évolution du système actuel est donc possible et pourrait améliorer les soins apportés aux patients.**

POUR LIRE L'INTÉGRALITÉ DU TRAVAIL :

www.infirmiers.com/pdf/tfe-bibollet-ruche.pdf
email : bibollet.ruche.eric@orange.fr



Hommage à Ulysse

Un grand hommage à un p'tit mec très cher à nos cœurs, Ulysse Perrier, qui nous à quitté le 18 mars 2016. Ulysse était patrouilleur à la Grave, pompier à Serre Chevalier, membre du GRIMP, et le métier de guide lui tendait les bras. Voilà un témoignage de ses amis patrouilleurs.

Articles et photos **Mayeul / Benoît Caremel**



Youpi... Parce que nous, dans la géniale équipe des patrouilleurs de la Grave que nous formions Jérôme, toi et moi, on aimait bien t'appeler comme ça. Cela te convenait si bien comme surnom ... Cela te correspondait, c'était toi. Ton sourire, ta joie, ta bonne humeur, ton humour si débile mais si bien placé, si juste...

Avant que tu intègres l'équipe de la patrouille, tu étais secouriste sur le glacier de la Girose pour le téléphérique. Je t'ai entendu faire un bilan pour une victime d'un AVC à 3550 mètres... Propre, claire, calme, précis et complet... Je me suis dit : "fuiiii le garçon il maîtrise le sujet" Et tous ceux qui ont eu la chance de pratiquer le secourisme avec toi ont, j'en suis sûr, le même respect du magnifique secouriste que tu étais.

L'année suivante, tu étais patrouilleur pour la commune de la Grave. Une amitié forte et tellement vraie naissait entre Jérôme, toi et moi. Elle prit encore du gallon lorsque je te voyais t'engager comme un débile dans le couloir de la banane en conditions gelée, béton, presque bleu avec des bosses énormes... J'étais en bas, à la deuxième bosse j'ai vu tes deux skis s'envoler à droite et à gauche et toi dévaler le couloir en faisant des roulés boulés. Tu as manqué de m'emmener avec toi mais j'ai pu m'écarter à temps. Un peu plus bas, tel un enfant joyeux et inconscient, je t'ai vu te relever, mort de rire et la banane jusqu'aux oreilles. Je me suis dit : "il est complètement taré celui là". Les années qui suivirent furent un pur bonheur. Travailler avec toi c'était juste exister, rire, aimer, et il n'y a pas eu un mot, une phrase, un regard qui n'aurait pas servi aux gens qui te côtoyaient. Mais il est vrai qu'à la fin, tu ressemblais plus à Droopy (you know what ?? I'm happy) qu'au Youpi qu'on connaissait.

Je crois qu'on accepte de mourir ensemble en montagne, c'est la règle de la cordée... On est prêt à partir avec son copain, c'est la loi de la montagne... Mais on n'est pas prêt à le laisser partir seul. Ulysse est parti... ceux qui ont eu la chance de croiser son chemin s'en souviendront toute leur vie. Ce pti bonhomme c'était la joie de vivre, 1m60 de concentré de bonheur qu'on ne pouvait qu'aimer. Un des meilleurs montagnards avec qui j'ai eu la chance de partager de mes meilleures aventures et de mes meilleurs souvenirs, des expériences qui nous rendaient amis pour la vie. Le lien de la corde est le lien de la vie, j'ai eu cet honneur de partager la sienne. Un ami comme ça qui part, c'est un pan de montagne entier qui s'effondre.

Un grand merci pour toutes ces courses qui resteront à jamais gravées dans ma mémoire, ces bivouacs abo et ces fous rires à n'en plus finir. Il restait tant à faire... **Benoît Caremel**

REPOSE EN PAIX DU HAUT DES CIMES, LULU

PATROUILLEURS DE LA GRAVE : LA GRAVE-LA MEIJE, DOMAINE HAUTE MONTAGNE NON SECURISE !

interview

interview

Article Ulysse Perrier

Propos et photos recueillis par Petzl

Particularités du domaine hors piste :

- ✦ Pas de pistes, pas de damage, pas de panneaux, quelques cordes signalent des endroits particulièrement dangereux !
- ✦ Pas de sécurisation, ni déclenchement préventif des avalanches
- ✦ La partie glaciaire présente un risque important de chute en crevasse et chute de séracs
- ✦ De nombreuses barres rocheuses et itinéraires hautes montagnes nécessitent l'utilisation de matériel d'alpinisme (rappel de corde)
- ✦ Des conditions de neiges très variables nécessitent un bon niveau de ski pour se faire plaisir et évoluer en sécurité

Gestion de la sécurité sur la piste :

La piste est gérée par la société des remontées mécaniques, au moins 1 pisteur par jour est présent pour gérer les secours et l'entretien du matériel de sécurité ! L'évacuation des victimes se fait en téléphérique ou via le secours en montagne.

Gestion de l'insécurité sur le domaine hors piste :

4 patrouilleurs qualifiés pisteur secouriste 2^{ème} degré, et un guide de veille embauché par la commune de La Grave. 2 patrouilleurs sont présents par jour.

Rôles des patrouilleurs :

- ✦ Information et sensibilisation du public sur les conditions, risques et particularités haute montagne de notre domaine
- ✦ Surveillance de l'évolution des conditions nivo-météo en relation direct avec Météo-France
- ✦ Gestion du matériel de sécurité sur le domaine
- ✦ Gestion des secours sous la demande et l'autorité du secours en montagne

Le rôle du guide de veille est de surveiller l'évolution des conditions nivo-météo est de solliciter les commissions d'évaluation des risques !

Gestion du risque avalanche :

Domaine haute montagne, aucun déclenchement préventif !

Commission d'évaluation des risques :

lors d'une évolution du risque avalanche météo France au dessus de 3 (passage de risque 2 à 3 ou 3 à 4) ou d'une dégradation marquée des conditions nivo-météo ! La commission est déclenchée la veille au soir par le guide de veille.

La commission est composée de guides du bureau des guides de La Grave, de moniteurs et des patrouilleurs. Elle monte le matin avant l'ouverture et descend, si les conditions le permettent, par les 2 itinéraires classiques (vallon de la Meije et Chancel), elle se réunit ensuite à La Grave pour discuter des conditions nivologiques et du



risque avalanche. Une décision est ensuite prise pour l'ouverture du domaine et les informations spécifiques à communiquer au public.

Gestion des secours :

Les secours sur le domaine hors piste sont gérés par les unités de secours en montagne, sous leur demande, les patrouilleurs vont intervenir pour les premiers secours et la sécurisation de la DZ ! Si les unités de secours en montagne ne peuvent pas intervenir, les patrouilleurs gèrent le secours en intégralité, sous l'autorité du secours en montagne !

Informations de base transmises au public :

- ✦ Être équipé du trio DVA, pelle, sonde !
- ✦ Renseignez vous sur les conditions nivo-météo et itinéraires avant de partir !
- ✦ Ne pas skier seul !
- ✦ Ne pas suivre les traces sans savoir où elles mènent !
- ✦ Ne vous engagez pas sur le glacier par mauvaise visibilité, seul, sans matériel spécifique (baudrier, corde ...)

LE DOMAINE DES VALLONS DE LA MEIJE À LA GRAVE EST UNIQUE AU MONDE. JUSTE UN TÉLÉPHÉRIQUE QUI MONTE SKIEURS ET ALPINISTES À 3200 MÈTRES SOUS LA MEIJE ET LE RATEAU. LÀ-HAUT, UN PETIT TÉLÉSKI DESSERT UNE PISTE SUR LE GLACIER, RELIANT LE DOMAINE DE LA GRAVE ET DES 2 ALPES. EN DEHORS DE CETTE UNIQUE PISTE BALISÉE, RIEN OU PLUTÔT... TOUT : DES ITINÉRAIRES HORS PISTES SUR GLACIER, DANS DES COMBES, COULOIRS, EN FORÊT. PRÈS DE 2000 M DE DÉNIVÉLÉ DE PURE MONTAGNE. LES SKIEURS ÉVOLUENT SOUS LEURS PROPRES RESPONSABILITÉS DANS UN ENVIRONNEMENT DE HAUTE MONTAGNE.

Pourquoi cette mission de patrouilleurs ?

Jean Charles Bonsignore (patrouilleur) : « A l'image de ce domaine, le système mis en place par La Grave est, à notre connaissance, unique au monde. Nous sommes quatre patrouilleurs, employés par la commune. Notre rôle : avoir un regard sur les conditions de sécurité du domaine, jouer un rôle de prévention douce auprès de la clientèle et un rôle de conseil auprès de la commune pour l'ouverture ou non du téléphérique. Les Patrouilleurs de La Grave sont tous pisteurs secouristes, avec un Guide de Haute-Montagne. Ils travaillent depuis longtemps sur La Grave et connaissent très bien le domaine, la pratique de l'alpinisme et du ski hors piste. »

Concrètement, en quoi consiste le travail ?

Pascal Guibout (guide) : "Dès le matin, nous sommes présents à la gare de départ pour conseiller les skieurs avant l'achat du forfait : les renseigner sur les conditions spécifiques du moment, la météo, le risque d'avalanche, le matériel à avoir. Bref en sorte, que les skieurs, suivant leur niveau, leur projet, se posent les bonnes questions avant de partir. A ce moment de la journée, nous diffusons aussi une information vers les offices du tourisme du secteur, les bureaux des guides et nous apportons aussi une information nivologique à Météo France. Ensuite, nous partons sur le terrain pour une surveillance discrète : suivre l'évolution des groupes, donner des conseils si nécessaire, ajuster l'emplacement des quelques jalons qui indiquent les itinéraires principaux."

Ce rôle de conseil vis à vis de la commune, c'est quoi ?

Pascal Guibout : "Il se concrétise notamment à travers la commission de sécurité. En cas de changement important dans le risque d'avalanche, nous convoquons cette commission. Composée de guides, elle va parcourir les deux itinéraires principaux, pour recommander suivant les conditions nivologiques s'il est envisageable ou pas d'ouvrir le téléphérique. Un avis est rendu à la commune qui décide par arrêté de l'ouverture ou de la fermeture. Cette commission, c'est, je crois, un dispositif spécifique à La Grave. C'est toujours un moment important de la vie locale..."

Vous intervenez en cas de secours ?

Jean Charles Bonsignore : "Ici, c'est un domaine de haute montagne. Les interventions sont réalisées par le Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM) ou les CRS. Cependant, on peut tout à fait être réquisitionné, par exemple en cas de mauvais temps si l'hélico ne peut pas venir... D'ailleurs nous consacrons une partie de notre temps à des exercices de secours en avalanche ou de secours en crevasse."

Parlez nous de votre équipement.

Jean Charles Bonsignore : "Le sac c'est bien sûr le trio détecteur de victime d'avalanche (DVA), pelle, sonde. Mais aussi tout

le matériel pour l'évolution et le secours sur glacier : le harnais ADJAMA, le KIT crevasse Petzl, les broches, la corde. Sans oublier notre fidèle lampe ULTRA indispensable pour les interventions de nuit et une paire de "peaux de phoque" au cas où il faille remonter..."

Vous êtes là tous les jours dans cette montagne. Au final quel sens donnez vous à votre mission ?

Pascal Guibout : "Ce métier n'existe nul part ailleurs. Il s'invente tous les jours, en étant sur le terrain, sans certitudes, en essayant de s'imprégner au maximum des conditions, des éléments. Nous sommes quatre patrouilleurs, chacun avec son histoire, son vécu, son feeling. Mais tous nous essayons, à notre échelle, de défendre une idée : celle d'une montagne qu'on peut pratiquer en liberté, en étant autonome, responsable. L'échec serait que sous une certaine pression sécuritaire, la société n'accepte plus cette idée."

Le souvenir d'un moment fort ?

Jean Charles Bonsignore : "Un soir de décembre 2009, dans la nuit nous sommes partis chercher des anglais qui remontaient sur le glacier après s'être égarés dans Orcières. Ils nous avaient alertés avec leur portable. On était vraiment inquiet, il faisait -20°C. Heureusement, avec les ULTRA, on les a localisés assez vite. En fait, c'était des bons skieurs et ils étaient encore bien en forme. Au final, ce soir là la neige était excellente et ce secours, au départ quand même très délicat, s'est transformé en descente magique à la lueur des frontales... jusqu'aux bars de La Grave."

Voir la magnifique vidéo "Patrouilleurs de La Grave - gardiens de liberté" : <https://youtu.be/evtDmDmp1Cs>



FORMATION PISTEUR SECOURISTE

2^{EME} ET 3^{EME} DEGRE

formation

Article Alexis Mallon

LA FORMATION DES PISTEURS SECOURISTES DEUXIÈME ET TROISIÈME DEGRÉ EST À L'HEURE ACTUELLE ORGANISÉE PAR L'ÉCOLE NATIONALE DE SKI ET D'ALPINISME (ENSA), SISE À CHAMONIX.

A l'instar de beaucoup d'autres formations professionnelles, elle est en France réglementée : un décret interministériel en date du 2 Mai 2012 régit les différentes formations de pisteur-secouriste et de maître pisteur-secouriste. Ce décret précise que des arrêtés d'application définissent les formations et examens relatifs aux différentes compétences professionnelles des pisteurs premier, deuxième et troisième degrés. A l'heure actuelle, ces arrêtés susvisés ne sont toujours pas signés, ce qui pénalise la nécessaire adaptation des programmes de formation aux compétences réelles des pisteurs : les précédents arrêtés régissant les formations des deuxième et troisième degrés datent respectivement de 1993 et 2000; la société a fortement évolué depuis lors, la demande des pouvoirs publics ou de la clientèle vis-à-vis des professionnels change de nature, se renforce voire se complexifie. La problématique des organismes de formation est donc la suivante : comment permettre aux futurs professionnels d'acquérir au travers de la formation initiale les compétences les plus adaptées à leurs besoins, en respectant pour autant le cadre légal la régissant ?

Depuis plusieurs années maintenant, l'école a renforcé de manière significative sa collaboration avec les syndicats représentatifs du monde des pisteurs : DSF, ADSP, ANPSP, ceci afin d'anticiper au mieux les évolutions sociétales dont nous avons parlé supra et d'intégrer dans les volumes de formation de nouveaux apports. Ainsi, le deuxième degré a été défini à nouveau lors de ces réunions multipartites entre organisme de formation et syndicats professionnels : un pisteur deuxième degré est et doit rester un technicien de terrain, dont les compétences principales sont, sans ordre hiérarchique d'importance :

- De gérer le risque inhérent au terrain montagnard enneigé non sécurisé ; pour ouvrir un domaine skiable, il est nécessaire de savoir appréhender ce risque, de pouvoir évaluer la dangerosité d'une pente liée aux conditions nivologiques et météorologiques, de savoir comment se déplacer dans un tel milieu, et organiser le déplacement d'un groupe de personnes en optimisant la sécurité : ce peuvent être des collègues dont on a la responsabilité lors de la mise en place d'un PIDA, mais également des clients de la station en détresse qu'il va s'agir de ramener à bon port. Une connaissance théorique de la neige et des avalanches est importante, mais il reste nécessaire de corréliser ces apports en salle avec la fréquentation du terrain, afin de prendre conscience des limites du savoir et de pouvoir décider, in fine, si on descend/traverse une pente non purgée, et dans l'affirmative, comment on le fait.

- D'organiser des secours complexes : client embarré, à évacuer vers le haut ou vers le bas, secours sur terrain glaciaire (crevasses, séracs), conduite de barquette en terrain accidenté,

déplacement sur mains courantes de clients à rapatrier, stratégie de recherche en avalanche, etc.

- D'être un chef d'équipe de terrain : sur les deux compétences précédentes, il s'agit bien d'être capable d'organiser et de diriger une petite équipe de pisteurs-secouristes, et pas seulement d'être capable de participer à de telles opérations. Il est évident que les techniques de corde liées aux secours évoqués précédemment doivent être maîtrisées; la recherche multi-victime au DVA fait à l'identique partie des compétences minimales de ces professionnels ; mais plus important encore, il s'agit de savoir comment gérer de telles problématiques, donc s'inscrire dans un schéma cohérent de secours, communiquer à son équipe des consignes claires, rendre compte - à ses supérieurs hiérarchiques, au central de secours, etc.- de manière précise et concise.

L'acquisition de ces compétences et leur évaluation se fait en trois semaines. Progressivement, on complexifie les situations d'apprentissage, et parallèlement, on augmente le ratio profs/stagiaires, afin d'assurer la qualité de l'apprentissage. On passe ainsi d'un instructeur pour six/huit stagiaires à un pour quatre au fur et à mesure de l'avancement du stage.

Ces avancées notables dans la formation et l'évaluation des compétences du pisteur 2° ont pour l'heure été réalisées dans le cadre de l'arrêté de 93. Gageons que lorsque les arrêtés relatifs au décret de 2012 seront publiés, la qualité de la formation en sera encore renforcée, le système devant a priori gagner encore en souplesse et en réactivité.

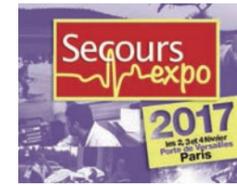
Alexis Mallon, chef du département alpinisme de l'ENSA.

Pour tout renseignement : www.ensa.sports.gouv.fr



A NOTER - EVENEMENTS

dates



SECOURS EXPO, PARIS

2 - 4 FÉVRIER 2017

Secours Expo est le rendez-vous annuel de l'ensemble des acteurs du secours www.secours-expo.com



LA MEIDJO, FESTIVAL TÉLÉMARK

2 AVRIL 2017, LA GRAVE - LA MEIJE

Ski sauvage sur 2150m de dénivellé et un environnement glaciaire exceptionnel www.meidjotelemark.com



CONGRÈS ICAR 2017

18 - 21 OCTOBRE 2017, SOLDEU, ANDORRE

Congrès ICAR (International Commission Alpine Rescue) www.alpine-rescue.org



ALPIPRO, CHAMBÉRY

20 - 21 AVRIL 2017

Les acteurs de la montagne se retrouvent au salon AlpiPro ! www.alpiro.com



INTERALPIN INNSBRUCK, 2017

26 - 28 AVRIL 2017, AUTRICHE

Salon international des technologies de ski alpin www.interalpin.at



LE DERBY DE LA MEIJE,

5 - 7 AVRIL 2017

LA GRAVE - LA MEIJE

29ème édition www.derbydelameije.com



CONGRÈS FIPS 2018, RUSSIE

30 MARS - 6 AVRIL 2018

ROSA KHUTOR/RUSSIE

21ème Congrès international FIPS en Russie - 2018 www.fips-skipatrol.org



EN MARS - AVRIL (dates 2017 : sur le site) :

- Derby du Loup, course ski hors piste, Pisteurs de l'Oisans
- Patrolier's day, Mémorial pisteurs des Arcs
- Pistathlon : rassemblement des pisteurs de Maurienne
- Dropping Zone organisé par Balise 14, Vars
- Autres dates : sur le site



ISSW 2018 INNSBRUCK,

7 - 12 OCTOBRE 2018, AUTRICHE

The International Snow Science Workshop www.issw.org

FOIRE AUX QUESTIONS

SECOURISME - FORMATION

Existe-t-il une justification médicale de coquiller une victime en laissant le plan dur à l'intérieur, cette superposition de matériel est-elle nécessaire ?

Le relevage et le transport sur un plan dur avec cale tête et sangles normalisées est issu des recommandations de l'ILCOR. Si le plan dur est une simple planche d'Olivier, il paraît dangereux de vouloir maintenir par un matelas à dépression le «système» constitué par la victime sur la planche...

Si le plan dur permet de fixer la victime sur le plan dur, le matelas à dépression me paraît simplement inutile... Il n'y a aucune raison de «coquiller » un plan dur

Devant un saignement persistant malgré la mise en place d'un pansement compressif pour quelles raisons faut-il rajouter un autre pansement sans retirer le premier ?

Le pansement compressif a pour objectif de ralentir puis d'arrêter un saignement par son action mécanique qui vient se surajouter aux mécanismes physiologiques habituels de l'« hémostasie ». En effet cette « hémostasie » correspond à la mobilisation et à l'utilisation de tous les éléments qui existent normalement dans le sang et qui vont concourir à arrêter l'hémorragie (plaquettes sanguines, divers facteurs de coagulation etc...) par la fabrication de substances qui se déposent sous forme de membrane sur la zone blessée et assure ainsi la coagulation. Ce processus qui est plus ou moins rapide va produire une coagulation et un arrêt de l'hémorragie (du moins quand la lésion du vaisseau n'est pas trop importante).

Retirer le premier pansement pour en mettre un second s'est alors détruire par arrachage toute la structure qui est en train de se mettre en place et empêcher un processus normal.

Dans les nouvelles recommandations PSE, il est écrit qu'il ne faut pas faire d'aspiration buccale ou utiliser un matériel d'aspiration dans le cadre d'une morsure de serpent. Pourquoi ?

Les recommandations internationales ont démontré l'inefficacité de ce dispositif. Dans la neutralisation du venin, de même pas de garrot, ne pas chercher à faire saigner.

Rappel des gestes d'urgences après avoir appelé les secours et en attendant leur arrivée :

Nettoyez soigneusement la plaie à l'eau et au savon.
Mettre le sujet au repos en évitant tout effort, immobiliser le membre atteint :
Membre supérieur : par une écharpe contre le thorax, le coude plié à angle droit, membre inférieur : avec une attelle de fortune

Qui possède les agréments pour la formation pisteur secouriste ?

ENSA (Ecole Nationale de Ski et d'Alpinisme), ANPSP, DSF, ADSP, Nordica France, FFS (Fédération Française de Ski).

L'ENSA dispensent les formations 2^{ème} et 3^{ème} degré.

Le GRETA organise les formations pisteur secouriste 1^{er} degré alpin, sous agrément ADSP ou DSF.

DSFF organise la formation pisteur secouriste alpin, 1^{er} degré sous agrément DSF

Le CRET et l'IPM organisent les formations pisteur secouriste 1^{er} degré alpin, sous agrément ANPSP.

Pour le nordique, c'est l'agrément Nordica France qui est utilisé : Nordica Alpes du Sud, Espace Jurassien, Montagnes Massif Central proposent les formations pisteur secouriste, option ski nordique !

A LA DÉCOUVERTE DES MONTAGNES DU CERCLE POLAIRE ARCTIQUE

LES ALPES DE LINGEN SE SITUENT À 70° NORD, EN PLEIN CERCLE POLAIRE ARCTIQUE. L'HIVER, LA NUIT EST INTERROMPUE SEULEMENT PAR LES AURORES BORÉALES. EN AVRIL, LA NEIGE N'A PAS FONDU ET LES JOURS SONT LONGS CE QUI OFFRE LA POSSIBILITÉ DE SKIER ENTRE MER ET MONTAGNES, AU CŒUR DES FJORDS

Article et Photos **Paul Velut**

TRIP RANDO EN

NORVEGE

CETTE BELLE AVENTURE A COMMENCÉ PAR UNE GRANDE AMITIÉ

NICO, EMMA ET MOI SOMMES TROIS PISTEURS-SECOURISTES AMIS DE LONGUE DATE. AU DÉTOUR D'UNE CONVERSATION UNE IDÉE ÉTAIT LANCÉE : "ET SI ON PARTAIT FAIRE UN TRIP EN SKI DE RANDONNÉE DANS UNE CONTRÉE LOINTAINE ?" IL NE RESTAIT PLUS QU'À TROUVER UNE DESTINATION : ARGENTINE, CHILI, NOUVELLE-ZÉLANDE... FINALEMENT, LA NORVÈGE EMPORTE LA DÉCISION.



Là-bas, tout au Nord de l'Europe, dans le cercle polaire arctique, se trouve un petit coin de paradis pour le ski de randonnée entre mer et montagnes : les Alpes de Lyngen.

Destination choisie, billets réservés, il ne reste plus qu'à préparer les sacs. Tente, réchaud, skis, chaussures, matériel d'ascension... Inutile de parler du surpoids des bagages. Nous devons user de nos talents de négociateurs auprès de l'hôtesse d'embarquement.

Et voilà, notre avion décolle. Petit passage en Allemagne puis à Oslo, cependant un petit imprévu modifie le programme : les bagages ne vont pas directement à Tromsø, il nous faut réembarquer les sacs. Nous manquons notre correspondance. Malgré tout nous finissons par survoler la Norvège du Sud au Nord. Une chose est sûre : la neige n'a pas fondu. Une fois les pieds sur terre, un break flambant neuf nous attend. Il servira de camp de base pendant tout le périple. Nous dormons à Tromsø la première nuit. Le lendemain nous achetons la nourriture, l'essence pour le réchaud et le topo des Alpes de Lyngen. C'est une véritable bible, tout y est : photos, itinéraires, durée des parcours et en plus il est écrit en anglais ce qui nous laisse une chance de comprendre les explications.

JOUR 1

Après une heure de route et la traversée du fjord en ferry, nous voilà au pied du Kavringtinden notre premier sommet au programme. Petite course de quatre heures. Ce sommet surplombe la ville de Lyngseidet. Il est idéal comme mise en jambe pour étudier le manteau neigeux. Tout est bien stable, nous sommes déjà sur de la neige de printemps. Ce soir nous dormons dans un chalet de location près de Svensby. On peut également louer de nombreux logements, la cabane de pêcheur étant la plus charmante. Ou alors, comme nous, opter pour la méthode économique : dormir le plus souvent en tente avec quelques nuits au chaud durant l'aventure. Le tourisme est bien développé, tous les mordus de ski de rando qui n'ont pas été rassasiés dans les Alpes européennes viennent finir leur saison ici.

JOUR 2

Le 25 avril nous partons pour l'Urdtinden. Malheureusement, le sommet est pris dans les nuages. Nous skions



un couloir orienté Sud-Est qui nous offre une très belle vue sur les Fjords et Lyngseidet. Direction le Sud des Alpes, pour faire un raid à ski. La météo n'annonce rien de bon avant la fin de notre voyage, tant pis ! Nous ferons avec. Première nuit en tente, il a beaucoup plu, mais au petit matin ça se calme.

JOUR 3

C'est parti pour deux jours en montagne. L'objectif est de skier le Biellgoisà et ses nombreux couloirs à 40° et plus. Aujourd'hui, nous avons une longue traversée en fond de vallée au milieu des bouleaux et des nombreuses traces de loups. A la fin de la journée, la pluie recommence. Nous plantons difficilement la tente au milieu des bourrasques de vents et de pluie. On espère que le temps sera plus ensoleillé le lendemain. Le début de soirée est mouvementé, c'est la tempête. Il vente, il pleut et les avalanches pour le moins bruyantes partent des sommets alentours, la nuit s'annonce difficile.

JOUR 4

Petite nuit, et le mauvais temps est toujours présent. Il ne nous reste qu'une solution, repartir. Pour ne pas s'avouer vaincus, nous skions un petit couloir. Il neige à l'horizontale, il y a du brouillard et le vent ne faiblit toujours pas. Après avoir descendu ce petit couloir nous retournons au bord des fjords pour installer le campement. Des rennes passent à côté de la tente, une bonne nuit s'annonce.

JOUR 5

Nous sommes le 28 avril, nous partons skier le Skulvatindane. Au début, le temps est beau, nous y croyons, mais avant d'arriver au sommet il se met à neiger abondamment. Décidément le temps change bien vite ici ! Nous descendons par un joli couloir que nous découvrons mètre après mètre dans ce brouillard à couper au couteau. Je ne comprends pas pourquoi Nico traîne à s'engager dans la pente, mais l'entrée est à 50° et dans le jour blanc c'est moins évident qu'il n'y paraît ! La neige est poudreuse, skier dans ces conditions est un pur plaisir.

JOUR 6

Retour dans la partie Nord des Alpes pour skier le Sultinden et ses 1000m de dénivelé. Il fait grand beau. Au début la neige est dure et plus nous montons, plus la poudreuse est au rendez-vous. Nous finissons par faire notre trace dans 30 cm

de poudreuse digne d'un mois de janvier. D'autres groupes de randonneurs nous rattrapent pendant que nous faisons la trace dans cette pente qui ne fait que raidir et où la neige ne fait qu'augmenter, la descente s'annonce très bonne. Heureusement pour nous, les autres skieurs descendent par l'itinéraire normal. N'étant pas venus ici pour faire les classiques, nous skions un couloir sous le sommet. C'est raide, encaissé, la neige coule, les rochers et la glace sortent un peu plus à chaque passage, bref les sensations sont fortes, nous sommes contents d'être là. Ce soir nous dormons au chaud après quatre nuits en tente sous la neige et la pluie.

JOUR 7

Après avoir fait sécher tout le matériel et bien dormi, nous repartons direction le Forholttinden et son couloir "The Godmother of all couloirs". L'ambiance est posée, 1500m à 45° pour finir les spatules dans la mer. Après 2h d'approche à pied le long du fjord dans les pierriers et la forêt nous sommes en bas du couloir. Les crampons sont chaussés, c'est parti pour la montée. Les calories fondent aussi vite que nous grimpons. Une petite pause couscous-knaki s'impose. Puis, nous repartons de plus belle, pendant que la tempête de neige arrive. Nous continuons un moment notre ascension, mais il y a des petites coulées de neige de plus en plus nombreuses. Pas de voyage réussi sans un retour au pays. Nous décidons de faire demi-tour à 300m du sommet. La visibilité est nulle et la neige coule en permanence. La descente se passe dans le jour blanc total, sous une tempête de neige digne d'un 4000. Les jambes chauffent, le sourire est là, c'est la montagne qui a été la plus forte. On ne peut pas gagner à chaque fois. Nous finissons par apercevoir la mer sur laquelle les flocons viennent finir leur course. Nous profitons des derniers virages avant la marche du retour.

Après une course de cette ampleur la vision d'une bonne bière nous met l'eau à la bouche. On fonce au supermarché local, et découvrons à notre grande surprise que contrairement à la France, certains pays, pour réguler l'alcoolisme, stoppent la vente des produits alcoolisés passé une certaine heure. Nous nous risquons finalement à goûter une bière sans alcool....

Plein d'espoir, le soir nous plantons la tente au bord du fjord en face de notre couloir où les nuages resteront accrochés.



JOUR 8

Aujourd'hui, c'est le dernier sommet, tout au Nord des Alpes. Sur la route, 10 cm de neige nous accompagne. Pas mal pour un 1^{er} mai au bord de la mer ! Nous croisons des enfants qui font du vélo, peu inquiétés par la météo. Pour cette dernière course la météo s'inverse, il neige dès le départ et enfin les nuages se dissipent pour laisser place à un grand ciel bleu illuminé par un soleil radieux. Le paysage est magnifique, on voit la mer et les montagnes à perte de vue, juste une image comme celle-là suffit à la réussite de ce voyage. Nous skions le dernier couloir du périple sur fond de fjord, un paysage digne des meilleures cartes postales. Une fois les skis dans la voiture, il recommence juste à neiger, la journée fût parfaite. Direction Tromso pour notre dernière nuit en tente.

JOUR 9

L'avant dernier jour, ballade dans la ville pour acheter quelques cadeaux, visiter le musée des explorateurs du Pôle Nord et conclure par une bonne bière locale pour fêter ce voyage. Cette petite brasserie, la plus septentrionale au monde ne propose pas moins de 50 bières à la tireuse. Mais à 15€ le verre autant vous dire qu'on n'a pas pu toutes les goûter ! Enfin nous faisons les bagages, et savourons notre dernière nuit au cœur du cercle polaire. La saison de ski est finie, nous sommes le 3 mai, notre avion nous attend, direction la France.

Merci à DURET ski, PLUM, Le Vieux Campeur, FFME.

Paul Velut (pisteur L'Alpe d'Huez).
Emma Arnol (pisteur Col de Porte)
Nicolas Mathieu (pisteur Col du Barioz)

INFOS PRATIQUES

Situation : Les Alpes de Lyngen, au Nord de la Norvège en plein cercle polaire arctique. Une péninsule de 60 km de long pour une vingtaine de large et forme un fjord absolument grandiose. Le Jiekkvarii, culmine à 1833m. Le dénivelé reste conséquent puisque toutes les courses partent du niveau de la mer.

Accès : Vols au départ de Paris, Lyon ou Genève. Escales en Allemagne puis à Oslo où l'on prend un avion direct pour Tromso. Compagnie la plus courante : S.A.S (Scandinavian Airlines), compter 600€ par personnes pour un vol AR Lyon-Tromso. Sur place le plus facile est de louer une voiture dans les agences de l'aéroport (Sixt, Europcar...). Pour un break compter 50€ par jour. Les pneus sont cloutés ce qui permet de prendre la route sereinement.

Période : Les meilleures conditions sont de fin mars à début mai. La neige est encore excellente, il fait jour de 4h du matin à 22h.

Ski : Pour tous les goûts : de la course de quelques heures peu exposée à la course engagée sur glaciers en passant par les couloirs à 50° qui finissent dans la mer. Le dénivelé est en moyenne de 1500m.

Cartes, topo : Carte «Lyngenhalvoya» de Turkart en 1:50 000 (sur internet ou à Tromso dans les magasins de montagne). Topo ski «The Lyngen Alps, skiing/climbing/trekking» de Sjur Nesheim & Eivind Smeland en anglais est très complet (dans la librairie de Tromso).

Hébergement : Il existe de nombreuses offres de logements pour la plupart très spacieux. Le village de Lyngseidet est au centre du massif et possède un grand nombre d'offres. Il y a également le ski bateau qui est une expérience unique permettant de vivre deux aventures, une sur la mer et l'autre sur les sommets.



BULLETIN ADHESION



Nom - Prénom :

Email : Mobile :

Adresse :

Date naissance : Station/Massif :

Qualifications : PS Alpin 1^{er} degré PS Alpin 2^{ème} degré PS Alpin 3^{ème} degré
 PS Nordique 1^{er} degré PS Nordique 2^{ème} degré PS Nordique 3^{ème} degré
 Maître-pisteur Formateur de secourisme Instructeur de secourisme
 Artificier Nivo-météo Maître-chien Infirmier(e)
 Autres :

Joindre une enveloppe, libellée à votre adresse, timbrée à 2,92 € pour l'envoi de votre carte, du calendrier, autocollants....

Mode de règlement :

Chèque, libellé à l'ordre de PisteurSecouriste.com
 Par Virement bancaire, date de virement :
 Par Paypal sur le site internet, date de règlement :

MONTANT DE L'ADHESION

15 €

PISTEURSECOURISTE.COM
 35 rue Pasteur - 05100 BRIANÇON
 tél : 07 83 84 32 94
 info@pisteur-secouriste.com
 www.pisteur-secouriste.com



France Langues international

INSCRIPTIONS & RENSEIGNEMENTS
 Anne ADENOT / info@fli.fr / 04 79 28 21 09 / 06 89 06 83 01
 FL Parc d'activités Alpages, 115 voie A. Einstein - 73800 FRANCLIN
 www.fli.fr

Langues

- Stages intensifs
- Évaluations
- Stages en immersion
- Service de traduction
- Formations individualisées

STAGES SPÉCIFIQUES MONITEURS STAGIAIRES

Informatique

PC & MAC INITIATION & PERFECTIONNEMENT

- Bureautique [Word, Excel, Powerpoint, Keynote]
- Création de site internet
- Traitement d'images
- Montage vidéo
- Synchroniser votre PC/Mac avec votre iPhone ou iPad avec iTunes et iCloud

Communication en relations humaines

OPTIMISER SA COMMUNICATION RELATIONNELLE

- Actualiser ses compétences et attitudes pour s'adapter au changement
- Prendre du recul
- Réajuster sa pratique professionnelle afin de résoudre ou de prévenir les conflits...

NOS MODULES DE FORMATION

- La Relation Moniteur/Client
- La Relation Moniteur/Enfants
- Gestion et résolution de conflits
- L'accueil direct et indirect
- Prise de parole en public

- ANGLAIS
- RUSSE
- ITALIEN
- ESPAGNOL
- ALLEMAND
- NÉERLANDAIS
- BRÉSILIEN

NOUVELLE ZELANDE : ACTE I

voyage



Article et Photos Colas Durand

AH LA NOUVELLE-ZÉLANDE... UN PAYS QUI FAIT RÊVER LA PLUPART DES GENS MAIS QUE FINALEMENT PAS GRAND MONDE NE CONNAÎT MIS À PART LES ALL BLACKS, LES KIWIS QU'ON TROUVE AU SUPERMARCHÉ (QUI N'ONT RIEN DE NÉO-ZÉLANDAIS À L'ORIGINE), ET L'AFFAIRE DU RAINBOW WARRIOR (QUI M'AURA VALU DE PAYER QUELQUES PICHETS DE BIÈRES À MES COLLÈGUES POUR LES 30 ANS DE L'«ATTENTAT» MENÉ PAR LA FRANCE À AUCKLAND). QUI, PAR EXEMPLE, CONNAÎT LE DRAPEAU OFFICIEL DU PAYS ? JE LE CONCÈDE, CELUI-CI EST TRÈS PROCHE DE CELUI DE SON GRAND VOISIN ET ÉTERNEL RIVAL, L'AUSTRALIE. EN TOUT CAS POUR MOI, CETTE TERRE LOINTAINE QUI MANQUA DE PEU D'ÊTRE FRANÇAISE, APPARAÎSSAIT ASSEZ FLOUE DANS MON ESPRIT AVANT QUE JE NE DÉCIDE D'Y TENTER MA CHANCE EN 2014



INFOS PRATIQUES

Situation : Séparé du super-continent Gondwana il y a 80 millions d'années, La Nouvelle-Zélande ou Aotearoa (le pays au long nuage blanc en maori) est restée dépourvue de tout mammifère terrestre avant la venue des premiers polynésiens, probablement vers l'an 1000 avec l'explorateur Kupe. Les premiers européens arrivent à la fin du XVIIIe siècle avec entre autres les navigateurs Abel Tasman et James Cook. La Nouvelle-Zélande deviendra britannique avec le traité de Waitangi signé avec les chefs Maori en 1840.

La Nouvelle-Zélande est constituée de deux îles situées à environ 2000 km au sud-est de l'Australie. Le pays compte un peu plus de 4 millions d'habitants et 30 millions de moutons. La majorité de la population vit dans l'île du Nord alors qu'on trouve davantage de moutons dans l'île du Sud. Tout ce petit monde se répartit sur une superficie équivalente à la moitié de la France métropolitaine. La capitale est Wellington au sud de l'île du Nord mais Auckland reste le centre économique et la plus grande ville du pays.

Les stations : Les stations de ski se situent en grande majorité dans l'île du Sud. Sur l'île du Nord trois stations se situent sur les pentes du Mt Ruapehu, un volcan actif au centre de l'île et une dernière sur un volcan plus à l'Est : le Mt Egmont ou Taranaki. Dans l'île du Sud les stations de skis sont réparties le long des Southern Alps majoritairement entre Arthur Pass et Queenstown. On y trouve deux types de stations, les « Club fields » gérés comme des associations, où l'on trouve généralement que des « rope tow » ou grands fil-neiges. Et les « Commercial ski areas » dont la taille varie entre le petit domaine de 2 téléskis et un fil-neige (Mt Lyford), et les stations plus grandes avec plusieurs télésièges. La plus importante étant probablement Whakapapa dans l'île du Nord avec 14 remontées dont 5 télésièges.

Fin de saison 2013/2014, en manque de ski (blessure à l'automne), le besoin de se changer les idées et l'envie depuis plusieurs années de tenter une expérience à l'étranger, je décide de partir en Nouvelle-Zélande. Les démarches de visa sont faciles lorsqu'on a moins de 31 ans avec un visa vacances-travail où tout se fait sur internet en moins de 3 jours. Au même moment les mois de mars-avril sont la période de recrutement pour les stations de ski néo-zélandaises, là aussi, les candidatures se font en ligne. Je m'oriente plutôt vers les « grosses » stations, où je postule sur des postes de pisteur à chaque fois. Sur une des stations de l'île du Sud, Treble Cone, aucune offre de pisteur n'est proposée. Mais lorsque je visite le site web c'est le dernier jour où les candidatures pour les postes de perchman sont ouvertes. Donc, au cas où, je postule.

Je décolle de Lyon début mai. Comme à mon habitude, j'ai organisé les choses les plus importantes avant le départ. Mais je n'ai pas vraiment pris le temps d'en apprendre un peu plus sur ma destination. Avec 34h de voyage via Dubaï et Sydney, j'aurai largement le temps d'étudier le guide, entre deux films.

Le 6 mai, me voici donc à Auckland, seule une station a répondu à mes candidatures, il s'agit de Treble Cone. L'entretien d'embauche se passera fin mai avec donc un poste de perchman à la clé pour la saison 2014. Une saison fantastique, pas en terme de neige puisque ce fût la pire depuis 15 ans, mais en terme humain ! Que de bons moments passés avec les collègues et les personnes rencontrées sur place. Je ne regrette finalement pas d'avoir fait cette saison comme conducteur de remontées mécaniques. Cela m'a permis d'améliorer sensiblement mon anglais-néo-zélandais et de faire connaissance avec les pisteurs en passant quelques uns de mes jours de congé à travailler avec eux. Du coup la décision est prise d'y retourner la saison suivante, en tant que pisteur cette fois.

NOUVELLE-ZÉLANDE ACTE II

Une fois qu'on a utilisé son visa vacances-travail (valable un an et une fois dans sa vie) les démarches pour partir travailler en Nouvelle-Zélande sont déjà plus compliquées. Il reste deux solutions : trouver une station qui embauche et puisse justifier qu'elle n'a pas trouvé la main d'œuvre qualifiée sur place ou monter un échange entre une station française et une néo-zélandaise. Monter un échange avec les saisons décalées étant un peu long et compliqué, j'ai tenté la première solution. Pour obtenir le visa, le délai a été de cinq semaines, entre le moment où j'ai eu la promesse d'embauche et la réception du précieux visa de travail.

Après de nombreux échanges avec la Chef des pisteurs, elle me propose, début mai, une place pour l'hiver 2015. Aussi, je prends les billets d'avion au dernier moment (heureusement juin est la basse saison), et j'arrive sur place deux jours avant d'attaquer

la saison... Il y a mieux comme temps de récup' du décalage horaire, recherche de logement et mise en route du cerveau en mode anglais. À Treble Cone, la station ouvre la dernière semaine de juin. L'équipe des pisteurs commence deux semaines avant l'ouverture pour la mise en place et les formations continues.

WANAKA

Treble Cone ne possède aucun logement à la station. Personnels et clients se logent généralement à 30km/45min de la station, sur les rives du lac Wanaka dans la ville du même nom. La ville compte environ 5000 habitants contre 12000 pour sa grande sœur Queenstown située à une heure de route. Queenstown et Wanaka, avec un aéroport international et quatre stations importantes sont la première destination ski de NZ. Comme dans la plupart des localités touristiques, le logement pour les saisonniers est une question délicate. Il faut compter 100€ par semaine pour une chambre en colocation et il vaut mieux se pointer quelques semaines avant la saison sous peine de se retrouver en auberge de jeunesse, faute de logement décent et abordable. La pénurie de logement était particulièrement vraie cette saison.

TREBLE CONE

Le 10 juin, la saison commence. Le premier jour est consacré aux aspects administratifs : les managers se présentent et présentent l'entreprise, signature des contrats et autres paperasses, distribution des uniformes. Je pensais que la France était championne des procédures et des papiers mais les Néo-zélandais ont un bon niveau aussi, on relativise. Concernant les uniformes, ma station en France pourrait s'inspirer de Treble Cone. On doit fournir notre propre pantalon noir (contre une prime de 100€ par saison) mais ils fournissent un softshell et un hardshell Acteryx de très bonne qualité ! La station est gérée en totalité par l'entreprise Treble Cone Ltd. La restauration, l'école de ski, la location de matériel, le cabinet médical, la sécurité des pistes, les remontées mécaniques,... tout est géré par la même entreprise qui compte environ 180 employés en saison. C'est donc une petite entreprise ou tout le monde se connaît et se côtoie tous les jours.

Le reste des deux semaines avant l'ouverture est dédié à la mise en place des pistes (trois jours) et aux recyclages secours, explosifs, scénario avalanche, évacuation des téléportés, conduite motoneige



et quad, et conduite des vans pour transporter le personnel matin et soir. Les trajets Wanaka-Treble Cone sont pris en charge par l'entreprise. Tout le personnel est formé rapidement à la conduite à gauche des vans 9 places sur route en terre enneigée. Mais en réalité seule une poignée de conducteurs volontaires se répartissent la tâche. Le trajet n'est pas rémunéré mais les conducteurs reçoivent un dédommagement (ticket repas) par aller-retour.

Le temps de travail hebdomadaire est réparti sur quatre jours plus un jour « on call » où on est appelé à travailler si besoin. Il n'y a pas de minimum d'heures prévu dans le contrat. En règle générale, on travaille 8h par jour. Le salaire horaire est de \$17 néo-zélandais net (primes comprises) pour un pisteur de niveau intermédiaire (niveau 2 sur 4 dans la grille de l'accord d'entreprise). Ce qui correspond à 11€ avec un coût de la vie légèrement supérieur à la France.

La station ouvre au public le 25 juin. La première fois que l'on monte à Treble Cone, on mesure la chance qu'on a d'avoir de belles routes en France. Comme la plupart des stations de ski en Nouvelle-Zélande, l'accès n'a pas grand-chose de commun avec ce que l'on connaît. La route d'accès depuis la route principale est une route en terre, étroite, (passage d'un seul véhicule à certains endroits) et avec peu de protection, sur une dizaine de kilomètres.

La station se veut être le plus grand domaine (en surface skiable) de l'île du Sud. En chiffre, Treble Cone c'est : 550 ha skiables, 700m de dénivellée, 1 six-places débrayable, 1 quatre-places fixe, 1 télésiège débutant à enrouleur, 1 tapis.

Le domaine comprend deux versants, Home basin et Saddle basin. Home basin est plutôt axé débutant-intermédiaire et est le lieu d'entraînement des coureurs avec son enneigement artificiel. Saddle basin est plutôt un terrain avancé-expert, notamment avec les Motatapu chutes, une zone freeride de petits couloirs où l'on accède par des portes bien identifiées. Les deux points forts de la station sont sa pente relativement plus importante que dans les autres stations de la région, son terrain avec les fameuses chutes et les nombreux goulets très sympas à skier, et sa vue incroyable sur le lac Wanaka.

Cette saison 2015 a été particulièrement bonne en terme de neige. Un bon couvert dès l'avant saison et des précipitations régulières tout au long de la saison. En moyenne, le manteau neigeux atteignait



un mètre à 1800m, avec de grandes disparités entre les zones exposées ou abritées du vent. Le vent est omniprésent pendant et après les chutes de neige. Rares sont les journées où l'on peut skier sur une neige non affectée par le vent. L'équipe des pisteurs n'hésite

donc pas à sortir déclencher très souvent, quasiment à chaque chute de neige, soit environ 25 déclenchements cette saison. Une bonne journée commence toujours par un bon déclenchement. Un pisteur, le plus souvent le « Snow Safety Officer » démarre la journée à 5:45 (départ 5:15 de Wanaka) voire plus tôt si les prévisions sont mauvaises et qu'il a dormi sur place, dans le poste de secours au sommet du Home basin. Il analyse des conditions nivo-météo, estime le risque d'avalanche pour la journée, prépare les charges explosives, et planifie les opérations de déclenchement. Un deuxième pisteur embauche à 6:30 pour assister le premier. Le reste de l'équipe commence à 7h. Les opérations de déclenchement se déroulent ensuite selon l'équivalent de notre document de PIDA, par équipe de deux minimum. L'accès au départ des itinéraires de déclenchement se fait en motoneige sur les pistes puis en peaux jusqu'au sommet de la station. Au cours de la saison, d'après à une vidéo mise en ligne par les pisteurs de la Rosière, j'ai proposé de se faire tracter par la dameuse au lieu d'utiliser les motoneiges. Une méthode intéressante, plus sûre et qui permet de monter toutes les équipes en même temps. Après plusieurs essais, « The Octopuss » était adoptée par la plupart des pisteurs et des dameurs. Encore merci aux pisteurs de la Rosière pour l'idée ! Au niveau des méthodes de déclenchement, ils utilisent des explosifs type Booster de 900g amorçage mèche lente. L'ensemble charge+amorçage est assemblé le matin même et transporté tel quel vers les pas de tir.



Les jours sans déclenchement, le premier pisteur commence à 6:30 pour s'occuper du relevé nivo-météo quotidien et estimer le risque d'avalanche pour la journée. L'assistant arrive à 7h pour mettre en place le balisage sur les pistes damées du Home basin. Le reste de l'équipe démarre à 8h avec un briefing quotidien au sommet du six-places. En règle générale quatre pisteurs vont ensuite mettre en place le Saddle basin pendant que quatre autres finissent sur le Home basin. Une fois la signalétique en place et les pistes damées vérifiées, les chefs de secteur appellent le central pour annoncer l'ouverture du domaine à la clientèle, un peu avant 9h. Les pistes damées sont balisées avec de la signalétique type banderole ralentir, croisement de piste, danger... Aucun jalon ou balise ne marque le bord des pistes. En cas de mauvaise visibilité, des fanions oranges sont disposés au centre des pistes qui ramènent directement en pied de station. En fait il n'existe pas de norme de balisage

ou de protection des dangers en Nouvelle-Zélande. C'est donc un peu disparate suivant les pisteurs et l'humeur du jour... Donc pas toujours facile à cerner au début.

Lorsque la totalité du domaine est ouvert (notamment les Motatapu chutes), l'effectif des pisteurs est de neuf plus le Chef pisteur. Cinq pisteurs sont affectés au Saddle basin et quatre au Home basin. Autant que possible, deux pisteurs minimum restent en couverture au sommet de chaque télésiège dans les deux postes de secours de la station, en cas d'intervention. Le matériel de secours paraît d'un autre temps... Les traîneaux sont en aluminium, avec un simple matelas en mousse de 1,5cm d'épaisseur collé au fond, une chaîne et une corde pour un deuxième pisteur en guise de frein, et pas de casquette de protection pour la victime. Un seul jeu de partiels à dépression est disponible, depuis l'année dernière. Autrement, l'attelle pour un genou ou une jambe est faite de deux planches de bois matelassées reliées par des sangles. Les MID sont plus étroits que les notre et du coup un peu moins pratiques. Le matériel de réanimation est similaire au notre bien qu'un peu plus âgé. En terme de prise en charge, le cabinet médical est accessible à ski en pied de station, mais le service de radiologie se trouve à Wanaka. Les secours dans les Motatapu chutes peuvent devenir délicats très rapidement et nécessitent une évacuation hélicoptère. Un seul secours à eu lieu sur ce secteur cette saison. Treble Cone n'est pas une station très accidentogène. Je ne connais pas le nombre moyen d'interventions par saison mais de mon côté j'en ai effectuées 23 sur l'ensemble de la saison... Il y a donc pas mal de temps pour skier patrouiller et s'entraîner.

La saison se termine le dernier weekend de septembre. Le jour de la fermeture est un rendez-vous incontournable pour les locaux. Tout le monde est déguisé, du personnel aux clients, musique et barbecue en front de neige célèbrent une belle journée printanière de clôture.

Ces deux saisons passées à Treble Cone ont donc été très enrichissantes tant sur le plan humain que sur le plan professionnel. La Nouvelle-Zélande se mérite, de part son éloignement géographique, mais elle vaut largement les quelques dizaines d'heures

passées dans les avions et les aéroports. Dans tous les cas, même si ce n'est pas à l'autre bout du globe, voyager permet de s'ouvrir l'esprit, de sortir de son petit confort et de relativiser. Ce d'autant plus si cette expérience permet de conjuguer travail et tourisme, et permet de s'immerger encore plus dans une culture un peu différente.

Colas Durand, Stations du Queyras, Hautes-Alpes



The Mobile App That Saves Lives

Medic52 is a mobile app and reporting suite that helps you collect, analyse and understand the incidents occurring in your resort. By using smartphone apps we cut down time it takes to get to the patient, streamline the collection of data on scene, and create a better brand message around safety.

Coming Soon

- FOR SKIERS & SNOWBOARDERS**
 Skiers and snowboarders have accidents - it's part of the industry we operate in. They have to send for help and wait for a patroller to find them, but every minute counts towards improving their chances of a full recovery. So how can you get help to someone who doesn't know where they are?
- FOR SKI PATROLLERS**
 Ski patrollers want to be out on the hill making the resort safe, and doing what they do best, helping people. Filling out reams of paperwork takes time, it's frustrating and it can't be analysed easily. They are on the front line, and should be collecting great information from each and every accident.
- FOR RESORTS**
 Resorts are the central part of the struggling ski industry. Many other services rely on the resort to help generate business like travel, hospitality and equipment. Each injury can cost our industry an estimated \$300,000, so why is safety not the top priority?

- PEACE OF MIND**
 Medic52 is a mobile app that brings your patients closer, puts power in your patrollers' hands, and improves your risk management. Your customer service, medical, legal and insurance angles are all covered with accurate information that can be easily analysed and understood.
- EFFICIENCY & EXPERIENCE**
 Create valuable data by bringing in your ski patrollers to a system that they know has value. Utilising their experience to accumulate data allows you to understand why incidents occur, what preventative measures are working, and where to concentrate your efforts.
- LOYALTY**
 Creating a great experience brings customers back to the resort. When a skier has an injury you can understand why, follow up with them and do everything you can to ensure it doesn't happen again. The small things can turn a bad trip to the snow into a great experience that will build ongoing loyalty.

Register for your resort consultation, and get a free book

Visit www.medic52.com



Apparu il y a une dizaine d'années, le Speed Riding est issu d'une convergence entre diverses pratiques : kite, parachutisme, parapente et ski (freeride). Grâce à la diminution de la surface d'une voile de parapente classique (une voile de speed riding mesure entre 8 et 14m², un parapente en moyenne 22), on va obtenir une vitesse de déplacement plus rapide et une finesse (angle de plané de l'aile) moins importante. Ceci permet au pilote d'alterner des phases de glisse sur neige et dans les airs où l'objectif n'est pas de voler haut et longtemps mais bien de jouer avec le relief en restant au contact de la pente.

Le speed riding est un sport qui dépend de la Fédération Française de Vol Libre. En 2012, il y avait 930 élèves en école professionnelle, mais il est difficile de connaître le nombre de pratiquants réguliers. On comptait toujours en 2012, 22 accidents déclarés à la fédération (aucun décès), chiffres en baisse par rapports aux années précédentes. Aucun diplôme n'est obligatoire pour pratiquer le speed riding, la seule obligation légale en France est de posséder une assurance en responsabilité civile aérienne.

Néanmoins il est fortement conseillé de se former dans des écoles professionnelles pour découvrir cette activité, afin d'acquérir différents brevets de pilote qui vous permettront de pratiquer en autonomie et en sécurité.

Il existe des compétitions avec deux types d'épreuves : des derbys, épreuves chronométrées avec des portes obligatoires que l'on doit survoler ou skier et des "freerides" avec des critères de notation ressemblant à ceux du freeride en ski ou snowboard. En France, plusieurs stations accueillent des épreuves comptant pour le championnat de France.

En 2006, la fédération a défini un cadre de pratique général avec quelques "règles", précisant notamment que la pratique ne peut se faire que sur le domaine "hors piste" du domaine skiable et nécessite un accord avec la station. Mais elle s'implique surtout pour que localement, des conventions de pratique soit définies : on compte

environ aujourd'hui 40 conventions. Il est important que dans chaque station où une convention existe, le règlement intérieur ainsi qu'un plan précis de l'espace de pratique autorisé soit accessible aux speedriders (panneaux d'affichage en bas des remontées, internet,...), et que les pisteurs et personnels des remontés mécaniques en soit informés pour pouvoir renseigner et guider les pratiquants.



LE TEAM FULL SPEED RIDING

C'est sur les pentes de la station de La Clusaz, que notre team a commencé à voir le jour durant l'hiver 2006-2007.

.....

Pour la saison 2014 le team comptait 7 speedriders qui font partie des meilleurs riders français et internationaux.

Réunis par la même passion, c'est naturellement que notre groupe de copains s'est constitué puis c'est structuré pour avoir une reconnaissance officielle de la part des différentes institutions et partenaires. Nous abordons la nouvelle saison avec des ambitions légitimes mais également des projets : Participer et bien figurer aux compétitions françaises et internationales, tournage d'un film et faire un voyage à l'étranger. Tous ces projets ne doivent pas faire oublier que la force de notre team reste, le plaisir de partager une activité ensemble dans la bonne humeur.

Pour nous suivre ou nous contacter :
www.facebook.com/TeamFullSpeedRiding



Entre le hors-piste et la piste sécurisée, vient se glisser une notion très polémique et mal définie, celle de piste de fait.

Les dernières décisions tentent d'éclairer les conditions du recours à ce concept.

Article tiré du Journal Spécial des Sociétés (JSS) - 5 mars 2016 - numéro 18 - www.jss.fr

Pour obtenir les références d'un arrêt ou d'une décision rendu(e), merci de consulter la version originale du numéro JSS.

QUELQUES POINTS DE REPÈRES SUR L'ÉVOLUTION DE LA JURISPRUDENCE

La notion de piste de fait est une création prétorienne issue d'un jugement du Tribunal administratif de Grenoble à la suite d'un accident dont avait été victime un skieur qui, partant de la gare supérieure d'une télécabine, avait voulu rejoindre l'arrivée d'un télésiège situé à faible distance et en contrebas et qui dans ce parcours en dehors des pistes, avait chuté dans un ravin et s'était grièvement blessé. Le Tribunal avait estimé que si la commune ne pouvait avoir l'obligation d'aménager l'ensemble du domaine skiable, le parcours emprunté ne constituait pas un itinéraire de montagne utilisé pas les skieurs à leurs risques et périls mais qu'il était quotidiennement fréquenté. Il avait relevé « le danger présenté par la proximité d'une dénivellation profonde et abrupte et décidait qu'il appartenait au Maire de prendre les dispositions convenables pour assurer la sécurité des skieurs dès lors qu'il n'envisageait pas d'interdire ledit parcours » (réf).

La responsabilité de la commune peut donc être étendue à certains parcours hors-pistes s'ils sont très fréquentés et si les dangers sont exceptionnels. Tel ne fut pas le cas dans l'affaire d'un skieur voulant descendre vers la station par une piste bleue, qui apprit la fermeture de celle-ci pour une opération d'entretien, après être monté par télésiège et télésiège. Il emprunta comme d'autres skieurs, un couloir situé en dehors des pistes aménagées et malheureusement fut emporté par une avalanche. La Cour releva que le couloir n'était pas emprunté de « façon habituelle » par un grand nombre de skieurs. L'absence de contrôle de l'état des lieux et de signalisation particulière du danger d'avalanches à l'endroit de l'accident, n'est donc pas constitutive d'une faute de nature à engager la responsabilité de la commune. (réf).

De même, dans une autre espèce où un skieur descendant une piste bleue, s'est grièvement blessé en chutant sur un itinéraire de traverse qu'il avait emprunté pour rejoindre une piste rouge. La Cour administrative d'appel a considéré qu'au moment de l'accident, la victime évoluait

entre les tracés des deux pistes, bleue et rouge, aménagées ; zone située sur un parcours « habituellement » emprunté par les skieurs. Elle a estimé que la déclivité de la pente et la hauteur de la rupture de pente, « ne constituaient pas pour les skieurs un danger exceptionnel ». Elle a donc écarté la responsabilité de la commune pour faute de son Maire dans le cadre de ses pouvoirs de police (réf).

On comprend aisément la limite ainsi posée par la jurisprudence, soucieuse de ne pas étendre à l'infini les possibilités de mise en œuvre de la responsabilité administrative en ce domaine. Pourtant, force est de constater que cette limite est fragile à double titre. En premier lieu, l'usage des pouvoirs de police, tels que visés à l'article 2212-2 (5°) du Code général des collectivités territoriales, n'implique pas de distinction, ni entre les secteurs aménagés et les secteurs non aménagés pour la pratique du ski, ni en ce qui concerne ces derniers, entre les parcours habituellement empruntés et ceux qui ne le sont pas. En second lieu, il paraît difficile de déterminer de manière suffisamment objective, le caractère habituel de la fréquentation d'un parcours, de même que la quantité de skieurs nécessaire à les considérer comme « nombreux ». (Voir dans ce sens : *Neige et Sécurité*, de la passion au Droit, CERNA, p. 30).

Enfin, les communes doivent assurer l'obligation de secours sur le domaine skiable, qui va des recherches de la victime jusqu'à l'arrivée de celle-ci au centre hospitalier. Cette obligation de secours peut être assurée par des moyens municipaux ou par des prestataires de services. En toute hypothèse, le Maire reste le seul responsable juridique des opérations, en application de l'article L 2212.1 du Code général des Collectivités Territoriales. Les communes sont civilement responsables des dommages qui résultent de l'exercice des attributions de police municipale mais leur responsabilité peut être atténuée si le dommage résulte en tout ou en partie, de la faute d'un agent ou du mauvais fonctionnement d'un service ne relevant pas de la commune. Beaucoup de communes procèdent à une

délégation contractuelle aux fins d'exploitation de leur domaine skiable. Il est alors constitué une société d'économie mixte chargée de l'entretien et de la bonne marche des pistes de ski ainsi que du matériel qui s'y trouve. Parmi les différentes obligations qui pèsent sur la société, l'obligation de sécurité est sans doute la plus importante. Le récent accident du septuple champion du monde de Formule 1, Michael Schumacher, indépendamment de la pression médiatique et des importants intérêts économiques en jeu, a relancé le débat concernant la responsabilité des sociétés exploitantes quant à la sécurité sur les pistes de fait (réf).

Toute la difficulté réside dans l'appréciation de l'étendue du balisage par des jalons, des limites du damage et de la présence de rochers permettant de matérialiser le hors-piste. Selon les cas, les Tribunaux peuvent considérer qu'il fallait ou non des filets supplémentaires pour mieux délimiter la piste.

En juin 2013, à Courchevel, la Société des Trois Vallées, « S3V » avait été condamnée à indemniser une skieuse qui avait percuté le toit d'un bâtiment derrière les cordes d'une piste bleue, mais qui n'avait pas volontairement quitté la piste. On peut affirmer que la responsabilité des communes hors domaine skiable stricto sensu, s'étend au-delà des pistes, comme le démontre un récent arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon (réf).

Il s'agissait d'un accident mortel d'une jeune fille qui avait emprunté un parcours non balisé pour tomber sur un rocher dans un talweg qui n'était pas signalé. Cette affaire typique dans le contentieux en matière de ski, implique l'appréciation du degré de dangerosité du lieu de l'accident, de l'adaptation du balisage du lieu et de l'éventuelle imprudence fautive de la victime. Le Tribunal administratif, comme la Cour d'appel, a condamné la commune à verser aux requérants la somme de 10 000 euros chacun, après avoir relevé que la commune avait commis une faute dans l'exercice de son pouvoir de police, en s'abstenant de signaler le talweg au fond duquel la victime a chuté. Néanmoins, la victime ayant également commis une

faute, elle est déclarée responsable à 50 % des conséquences dommageables de l'accident. La Cour précise clairement que la police municipale a pour objet de prévenir par des précautions convenables les accidents. A ce titre, elle en déduit que le Maire, dans le cadre de sa mission de police administrative, a une obligation de moyens qui revêt de plus en plus l'aspect d'une obligation de résultat « en signalant spécialement les dangers excédant ceux contre lesquels les intéressés doivent personnellement, par leur prudence, se prémunir ». Se pose alors l'épineux problème de la limite géographique de la compétence administrative. En effet, l'accident n'a pas eu lieu sur le domaine skiable, mais sur un itinéraire habituellement emprunté par des skieurs, non loin d'une aire de pique-nique aménagée. La Cour d'appel en conclut que la commune a commis une faute en ne procédant pas à une signalisation appropriée, eu égard au danger exceptionnel créé par ce talweg et donc en s'abstenant de prendre des mesures convenables pour assurer la sécurité des skieurs. Cette appréciation extensive de la responsabilité de la commune appliquant l'obligation de signalisation y compris hors-piste de ski,

sur toutes les zones de compétence de police administrative du Maire, constitue un souci constant chez les élus.

Nous avons vu que la responsabilité administrative des collectivités publiques peut être engagée à raison de l'exercice d'activités de police administrative municipale. Les usagers n'hésitent pas à invoquer une défaillance fautive de l'administration et à mettre en cause la responsabilité de celle-ci.

Les risques naturels inhérents à la pratique d'activités en montagne compliquent la tâche des élus.

De manière générale, la jurisprudence ne considère pas que l'autorité de police soit tenue de faire disparaître la source du danger. Elle exige seulement que l'autorité mette en œuvre la mesure la plus adéquate pour éviter la réalisation du risque.

Elle vérifie également si les décisions administratives prescrivant une interdiction d'accès à un lieu dangereux ont bien été prises. La réglementation concerne bien évidemment aussi les usagers et il est certain que le strict respect des règles instaurées dans la pratique des sports alpins, éviterait bien des accidents.

COUR DE CASSATION, 2^{ÈME} CHAMBRE CIVILE, ARRÊT DU 3 JUILLET 2014

Un lieu emprunté par de nombreux skieurs situé entre deux pistes et à proximité d'un télésiège est considéré comme une piste de fait, et par conséquent les dangers excessifs doivent être signalés.

La Haute Cour a statué dans le même esprit, en indiquant que si le balisage systématique n'est pas possible sur tout le domaine skiable pour les portions hors-piste, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de lieux empruntés par de nombreux skieurs, entre deux pistes et à proximité d'un télésiège. Des filets de protection ou des piquets sur le côté de la piste doivent empêcher un passage qui peut s'avérer dangereux.

Elle a également retenu la responsabilité du skieur qui était confirmé et qui n'avait pas contrôlé sa vitesse sur une piste non damée à hauteur de 50 %.

Les responsables des pistes doivent donc être très vigilants en protégeant au maximum les endroits pratiqués hors-piste par les skieurs et en indiquant les dangers éventuels.

SNOW PARKS

Les snow parks, présents dans toutes les stations maintenant, posent le problème de la sécurité dans un espace aménagé. L'obligation de sécurité se trouve renforcée du fait d'aménagements spécifiques apportés au terrain naturel, de nature à augmenter sa dangerosité.

La Cour d'appel de Chambéry a rendu un arrêt très intéressant le 1^{er} octobre 2015 suite à un accident survenu sur le domaine skiable de Val-Cenis. La victime qui avait chuté sur le dos, à la réception d'un saut, sur une bosse aménagée, avait subi de graves blessures entraînant une parapégie. Elle avait engagé la responsabilité contractuelle du syndicat intercommunal des remontées mécaniques et pistes de la station au motif que la dangerosité de la piste était anormale.

Après une procédure infructueuse devant le Tribunal administratif de Grenoble qui a dénié sa compétence, la victime a saisi le Tribunal de Grande Instance d'Albertville aux fins d'indemnisation de ses préjudices, tout comme les membres de sa famille.

La Cour a confirmé la décision du Tribunal, rejetant les prétentions des parties après un long exposé des motifs.

Elle rappelle tout d'abord, la particularité des aménagements spécifiques à partir du terrain naturel, lesquels sont de nature à augmenter la dangerosité, ce qui justifie une obligation de sécurité renforcée. C'est pourquoi l'information relative à ces installations doit être claire, afin que les skieurs ne s'y engagent pas par méconnaissance ou erreur. En revanche, ce sont les pratiquants qui doivent apprécier si le niveau de leur formation, leur forme physique et leurs équipements leur permettent d'affronter les dangers et risques normalement prévisibles dans de tels endroits.

La Cour relève qu'un filet orange permettait de délimiter un passage étroit pour y entrer et qu'un panneau jaune présentait un point d'exclamation pour signaler le danger, avec les mots « attention », « l'utilisation du snow park présente des risques ! Sachez évaluer votre niveau ».

A la date de l'accident, il n'existait pas encore de norme spécifique, et en particulier, la norme AFNOR BP S52-107, selon l'intitulé « référentiel de bonnes pratiques-aménagement de pistes de ski spécifiques-conception et sécurité ».

Les appelants avaient tenté de soutenir que « l'exploitant avait manqué à son obligation de sécurité en invoquant la présence d'un amas de neige et de glace ainsi que des bourrelets et excavations dangereuses sur la piste d'impulsion, caractéristiques d'un défaut d'entretien, entraînant une dangerosité anormale et le caractère imprévisible de ce danger, à défaut d'une signalisation adéquate des modules de saut dangereux ».

La Cour répond que l'exploitant n'est tenu que d'une obligation de surveillance et d'entretien constant des installations, n'ayant pas la possibilité de contrôler en permanence l'utilisation qui en est faite par les usagers. La pratique est en effet libre et non encadrée. Les pratiquants doivent donc s'attendre, comme sur le domaine skiable à rencontrer des imperfections de la neige, parfois même l'existence de plaques de glace à certaines heures de la journée et des bosses. Elle distingue toutes ces déformations prévisibles, des situations réellement dangereuses et anormales qui elles, doivent être signalées.

Les Magistrats adoptent une position pédagogique envers les usagers de pistes qui doivent s'adapter aux conditions météorologiques, dans un univers naturel qui change rapidement.

Ils doivent être prudents et en cas de visibilité insuffisante, ils doivent redoubler de vigilance. En l'espèce, n'apportant pas la preuve du manquement à l'obligation de sécurité du syndicat intercommunal des remontées mécaniques et des pistes de Val Cenis, les demandes d'indemnisation sont rejetées. Cette décision va dans le sens d'une responsabilisation des skieurs et snow-boarders qui ne sont assurément pas dans un parc de loisirs.

COMPARAISONS DE PROFILS DE RESISTANCE : SONDE DE BATTAGE, SNOWMICROPEN, AVATECH SP1

nivologie

COMPARAISONS PRÉLIMINAIRES DE PROFILS DE RÉSISTANCE À L'ENFONCEMENT OBTENUS PAR DIFFÉRENTES SONDÉS (SONDE DE BATTAGE, SNOWMICROPEN, AVATECH SP1). ÉTUDE ÉGALEMENT DIFFUSÉE DANS LA REVUE DE L'ANENA.

Auteurs **Thibault Pilloix, Pascal Hagenmuller**

Affiliation **Centre d'Études de la Neige, CNRM-GAME, Météo-France/CNRS**

Contact : pilloix.thibault@gmail.com

INTRODUCTION

Les prévisionnistes avalanches de Météo-France rédigent les bulletins d'estimation du risque d'avalanche à partir de plusieurs sources d'information : des réseaux d'observations (postes nivométéorologiques, stations automatiques « Nivose », etc.), la prévision des conditions météorologiques en montagne (qui s'appuie sur la prévision numérique du temps) et une modélisation du manteau neigeux. Parmi les observations, les sondages par battage et profils stratigraphiques constituent une information précieuse car ce sont les seules permettant de connaître la stratification du manteau neigeux et d'estimer la cohésion des différentes couches, c'est-à-dire leur capacité à supporter une contrainte mécanique. Le nivologue peut alors notamment déceler les potentielles structures de plaque et quantifier la hauteur de neige mobilisable.

Le principe du sondage par battage est de mesurer la résistance mécanique à l'enfoncement d'une tige pointue, la sonde, que l'on introduit verticalement dans le manteau neigeux. Cette résistance est considérée comme un bon indicateur de la cohésion. Généralement, le sondage est réalisé à l'aide d'une sonde de battage (Figure 1a). Néanmoins, les limites de cet outil d'un point de vue de la finesse de la mesure et de la rapidité d'exécution, ont amené le développement de nouveaux outils électroniques. Dans cette étude, nous comparons la sonde SP1 (Snow Probe 1, figure 1b), conçue pour être d'utilisation rapide et permettre d'identifier des strates fines, à la sonde de battage classique (Figure 1a) et au SMP (Snow Micro Penetrometer, Figure 1c), une sonde très précise mais limitée au domaine de la recherche, du fait de ses inconvénients (voir plus bas).

d'une hauteur de 1 m. L'instrument rentre dans un sac à dos et pèse 3 à 4 kg. C'est un outil très robuste et fiable mais très peu sensible. De ce fait, il ne permet pas de capturer les variations de résistance dans les strates peu cohésives et il est très difficile de détecter des couches fragiles peu épaisses. Il est alors nécessaire d'effectuer des mesures complémentaires (par ex. des tests de stabilité) pour détecter des structures de plaque peu marquées.

LE SMP (SNOW MICRO PENETROMETER) [SMP]

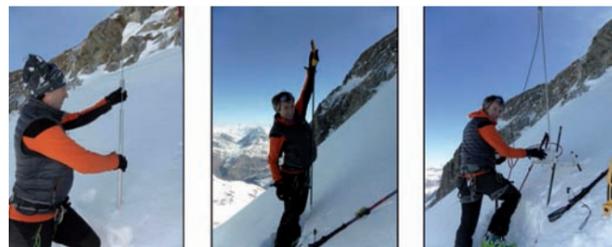
Le SMP, développé par Johnson et Schneebeli (1998) et commercialisé par le WSL-SLF, est une sonde de longueur environ 1,5 m, dont l'enfoncement est imposé à une vitesse constante de 0,2 cm/s par un moteur électrique, ayant une pointe conique très fine (0,5 cm de diamètre en haut du cône) et dotée d'un capteur de force très sensible. La géométrie de la sonde est similaire à celle de la sonde de battage mais ici la pointe est beaucoup plus petite et l'enfoncement est contrôlé électroniquement en déplacement et non manuellement en force. Un sondage de 1 m dure une minute environ. Le SMP pèse 7 kg et la tige de 1,5 m n'est pas repliable. C'est un instrument très sensible mais fragile, lourd, encombrant et coûteux. Il n'est utilisé que par quelques chercheurs dans le monde. La vitesse d'enfoncement imposée par le moteur permet d'avoir des mesures reproductibles, non sensibles à l'opérateur. La petite taille et la sensibilité de la pointe terminale, au niveau de laquelle est mesurée la résistance mécanique, permettent de suivre les micro-ruptures à l'échelle des grains. Ainsi, le SMP peut détecter de très petites variations de résistance dans le manteau neigeux et, au minimum, toutes les strates identifiées par la sonde de battage et la stratigraphie manuelle (Pielmeier, 2003).

LE SP1 [SP1]

La société Avatech (www.avatech.com) commercialise depuis fin 2014 une nouvelle sonde électronique, le SP1. Celui-ci a des dimensions proches de celles du SMP : une pointe conique de 0,54 cm de diamètre dotée d'un capteur de force, une longueur totale de 1,5 m. Mais l'entraînement du SP1 est manuel : l'opérateur doit enfoncer la sonde en quelques secondes dans le manteau neigeux. La profondeur d'enfoncement au cours du sondage est mesurée de manière indirecte par plusieurs capteurs dans l'instrument. L'absence de moteur permet de gagner en poids (0,5 kg seulement) et la sonde est repliable (encombrement à peine plus grand qu'une sonde de secours en avalanche). D'un point de vue pratique, les avantages de cet instrument sont clairs par rapport à la sonde classique et au SMP : encombrement et poids réduits, rapidité du sondage. **L'objet de cette étude est donc d'évaluer la qualité du profil de résistance fourni par le SP1 en le comparant à ceux fournis par la sonde de battage et le SMP.**

COMPARAISON

Nous avons effectué un sondage avec chaque instrument à quelques centimètres de distance (Glacier de la Girose, La Grave, 23 mars 2015). Afin de comparer les profils obtenus avec ces sondes de section différente, la force (N) de résistance à l'enfoncement a été normalisée par l'aire (m²) de la section de la pointe pour obtenir une



1a : Sonde de Battage [SB] 1b : Avatech SP1 [SP1] 1c : Snow-Micro-Pen [SMP]
Figure 1 : Différentes sondes en action. La Grave, mars 2015. (Source : T. Pilloix)

LA SONDE DE BATTAGE [SB]

La sonde de battage, développée dans les années 1930 (Bader and Niggli, 1939), est toujours considérée aujourd'hui comme l'outil de référence des nivologues pour estimer la résistance à l'enfoncement. Elle est constituée d'une pointe conique (4 cm de diamètre en haut du cône) prolongée par un tube métallique plus fin surmonté d'un poids mobile guidé (1 kg) qui vient frapper le haut du tube de sonde lorsqu'on lâche le poids d'une certaine hauteur (figure 1a). Les mesures de l'enfoncement dans la neige et de la hauteur du lâcher permettent de calculer la résistance à l'enfoncement des strates traversées. Il faut compter environ 10 minutes pour sonder un manteau neigeux

AVATECH

SYSTEMES CONNECTES



OBSERVATIONS RAPIDES
ET ANALYSES
DE DRAPEAUX ROUGE

PLANIFICATION DE
PARCOURS ET SUIVI EN
TEMPS REEL

VISUALISATION
DU TERRAIN

SP2

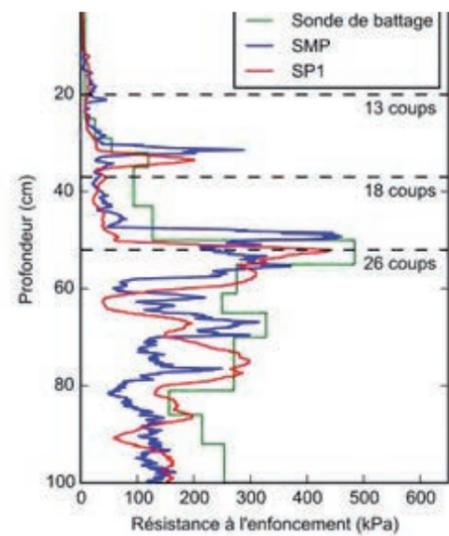
LA NOUVELLE GENERATION
DE COMMUNICATION
DU MANTEAU NEIGEUX



WWW.AVATECH.COM

contrainte en kPa. La figure 2 montre les profils de résistance obtenus avec les trois sondes. Qualitativement, l'allure des profils est similaire. Par exemple, tous les profils révèlent une strate de neige très peu résistante en surface (neige récente), ainsi que la présence d'une croûte très dure à un peu plus de 50 cm de profondeur. La sonde de battage diffère essentiellement par sa faible sensibilité : elle ne permet pas de capturer la faible résistance des strates situées entre deux couches très dures ni les variations de résistance dans les neiges très peu cohésives (<10 kPa). Entre le SP1 et le SMP, les valeurs de résistance à l'enfoncement sont très proches. Cependant, les profondeurs des couches détectées par le SP1 sont décalées d'une dizaine de centimètres par rapport au SMP, dont l'erreur sur la position est inférieure à 0,5 cm.

Figure 2 : Profil de résistance à l'enfoncement selon les différentes sondes. Les pointillés indiquent les couches fragiles repérées grâce au test en compression. Le nombre de coups menant à la rupture est précisé en dessous.



Pour évaluer la capacité des sondes à détecter des couches fragiles, nous avons complété ces mesures par un test de stabilité, le test en compression (CT). Ce test consiste à isoler une colonne de neige de 30 cm x 30 cm de section et de la comprimer verticalement en tapant sur une pelle placée à son sommet. La force exercée est quantifiée par le nombre de coups classés en trois gammes : 10 coups du bout des doigts, 10 coups de l'avant-bras et 10 coups du bras. Un tel test permet de repérer la position de couches fragiles et la facilité avec laquelle une fracture peut être initiée dans ces couches. La figure 2 montre que les couches fragiles détectées par le CT correspondent, dans le profil mesuré par le SMP, à des zones de faible résistance situées à proximité de zones relativement cohésives. Dans le profil du SP1, ces mêmes zones sont visibles mais décalées de quelques centimètres. La résistance à l'enfoncement mesurée par la sonde de battage est constante pour la couche fragile à 20 cm de profondeur, qui est donc indétectable avec cette sonde. La couche fragile à 37 cm est très peu marquée par le signal de la sonde de battage. La couche moins résistante située vers 51 cm entre deux couches très dures est parfaitement invisible.

Pour estimer la répétitivité de ces mesures et la robustesse de nos premières observations, nous avons répété ces sondages plusieurs fois de suite sur une ligne de 2 mètres environ sur une ligne horizontale d'une trentaine de mètres, dans une zone où le manteau neigeux est considéré comme homogène. Les résultats de ces sondages sont reportés sur la figure 3, qu'il faut voir comme la représentation d'une coupe verticale du manteau neigeux le long d'une ligne de terrain horizontale. Les signaux du SMP et de la sonde de battage apparaissent plutôt bien corrélés horizontalement : on peut suivre une strate le long de la ligne de sondage. Ils traduisent l'homogénéité de la zone d'étude. En revanche, les erreurs de positionnement vertical du SP1 ne permettent pas de faire cette même analyse. Il est notamment très difficile d'estimer la hauteur de neige tendre de surface, qui peut varier du simple au double entre deux sondages successifs.

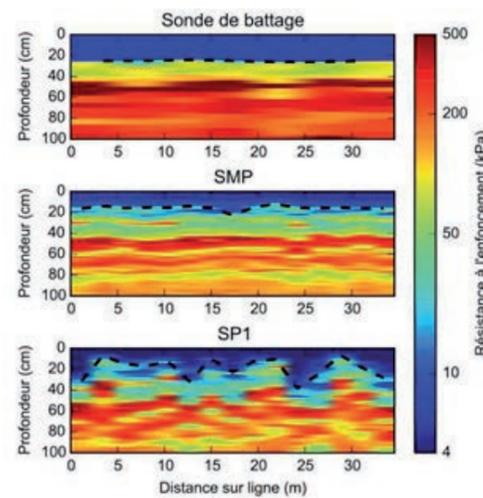


Figure 3 : Résistance à l'enfoncement sur une ligne de 35 m. L'abscisse indique la position horizontale du sondage, l'ordonnée la profondeur à partir de la surface. La couleur correspond à la résistance à l'enfoncement (de bleu : peu résistant à rouge : très dur). Les pointillés indiquent la limite inférieure de la couche de neige tendre en surface. Le rapport de distance horizontale/verticale n'est pas respecté pour une meilleure visualisation.

CONCLUSION

Lors de cette étude préliminaire, nous avons pu vérifier que le SP1 est facile et pratique à utiliser. La sensibilité de son capteur de force permet de détecter des couches invisibles pour la sonde de battage et qui peuvent parfois se révéler primordiales dans l'estimation du risque d'avalanche. Cependant, ses capteurs de position sont moins précis que ceux du SMP. Il est alors parfois difficile de dissocier la variabilité spatiale réelle des erreurs des capteurs sur l'épaisseur des couches. Ainsi, par exemple, pour quantifier la hauteur de neige tendre de surface, il est nécessaire de recouper plusieurs mesures avec le SP1. Pour la même raison, les variations des hauteurs des strates données par le SP1 ne doivent pas être mal interprétées, par exemple comme un signe des effets du vent.

Le SP1 se place donc comme compromis entre la haute sensibilité du SMP et la portabilité de la sonde de battage.

Remerciements à : les patrouilleurs de La Grave (J. Gillet et P. Guiboud) pour leurs conseils dans le choix du site d'étude, L. Arnaud (LGGE) pour les discussions et la mise à disposition du SMP, et D. Goetz (CEN) pour les corrections.

AVATECH SP2 : LA NOUVELLE GÉNÉRATION



Le SP2 est la deuxième génération de la technologie Smart Probe (SP). Il fournit un GPS plus rapide, le transfert Bluetooth, une meilleure visualisation des données, une interface utilisateur améliorée, la collecte de données facile, un affichage rétro-éclairé pour travailler dans l'obscurité, peut stocker la pente et l'exposition, et prend en charge plusieurs langues. Plus d'infos : www.avatech.com

PISTEUR-SECOURISTE. UN METIER DE PASSIONS

RENÉ FONT, PISTEUR-SECOURISTE AUX ANGLÉS (66), MAÎTRE-PISTEUR PRÉSENTE LE MÉTIER AUX NOVICES ET À CEUX QUI SOUHAITENT LE DEVENIR...



Article René Font

J'ai la chance depuis bientôt 25 ans de faire le métier dont je rêvais étant enfant, élevé dans un écrin montagnard, les Pyrénées Catalanes, j'aurai pu devenir moniteur de ski. Mon choix, très vite s'est porté sur le métier de Pisteur-Secouriste pour les différents aspects de cette profession où le contact avec la nature est privilégié et les rapports avec la clientèle des stations de sports d'hiver sont basés sur la confiance qu'implique entre-autre le secours à personnes.

La profession de Pisteur-Secouriste fut créée dans les années 70 par le champion de ski Émile Allais qui de retour des États-Unis avec des idées plein la tête inventa avec d'autres passionnés de montagne et de ski les « services des pistes ». Grâce à ces piliers, le métier allait naître, tout était à faire, apprivoiser la montagne sans trop la dénaturer en traçant des pistes de ski, respecter les zones d'estive, canaliser certains cours d'eau. C'est donc grâce à ces précurseurs que la station de Courchevel vit le jour, elle est le berceau de notre si beau métier. Après les travaux d'été, à l'arrivée de la saison d'hiver, il fallut mettre en place l'emploi dans un premier temps de personnels à ski, parcourant les pistes tôt le matin pour les sécuriser, prévenir les avalanches et fermer celles-ci le soir. Mais, très vite il devint impératif de hiérarchiser les priorités, tant de choses étaient à faire : préparation des pistes à l'aide de dameuses importées des États-Unis, sécurisation et délimitation des différents itinéraires stables, ouverture et fermeture de ces itinéraires, accompagnement de la clientèle, secours et acheminement des victimes...

Voilà pour l'historique de la profession qui de nos jours s'est considérablement structurée.

Aujourd'hui, les « services des pistes » englobent désormais l'équipe de Snowmakers (qui produisent la neige de culture si importante pour assurer l'activité ski et le maintien de l'économie locale quand la matière première tarde à tomber du ciel), en charge du fonctionnement des canons à neige et des Dameurs, qui pour beaucoup sont d'anciens pisteurs, ils sont de véritables techniciens, qui grâce à des machines de presque 500 chevaux restituent chaque matin un manteau neigeux régénéré et agréable à skier. La 3^{ème} partie indissociable des deux déjà citées qui complète un « service des pistes », n'est autre que l'équipe des Pisteur-Secouristes.

Nous sommes ceux qui travaillent le jour et au contact direct de la clientèle, ceci nous confère un rôle de représentant de nos professions si méconnues. Un Pisteur se doit de maîtriser la réalisation de quantité de tâches inhérentes à sa fonction.

C'est lui qui est en charge de la sécurisation du domaine skiable en période de risque d'avalanche, en général après les chutes de neige ou les épisodes venteux, cette partie du métier implique l'obtention d'une spécialité « artificier en tir montagne ». Chaque matin avant de livrer les pistes à la clientèle, les pisteurs les parcourent à ski ou en motoneige pour les itinéraires de ski de fond, pour s'assurer de la totale sécurité de celles-ci, ils vérifient que les dispositifs délimitant les pistes sont bien en place, s'assurent que les matelas et les filets de protection fixes ou mobiles ne sont pas enfouis sous la neige et voient si les cordages permettant leur tension ne sont pas altérés par les phénomènes météo (gel, vent, rayonnement U.V., givre). Les parties « accueil » et « secours à personnes » quant à elles constituent la face visible de la profession, le contact avec la clientèle est en quelque sorte notre manière d'être les VRP de la station, l'aspect commercial étant très important.

Notre formation est divisée en plusieurs phases, l'âge pour intégrer le cursus est de 18 ans et le pré requis en matière de secourisme est le PSE2. Le niveau minimal de ski pour se présenter au test d'entrée du cursus est la Flèche de Vermeil. Puis la 1^{ère} partie du cycle de formation dure 35 heures, celle-ci traite les éléments théoriques du métier: nivologie/météorologie, réglementation et textes de loi propres à la montagne, la profession et son environnement juridique. Cette partie est sanctionnée par une évaluation finale qui ouvre la porte à la partie « terrain » d'une durée qui sera de 4 semaines à partir de 2016.

C'est à partir de là que commence réellement l'immersion dans le monde du Pisteur. Toutes les bases apportées par les PSE vont être considérablement enrichies par les techniques d'approche, d'extraction et d'évacuation du ou des blessés. Effectivement, notre terrain de jeu n'est plus, comme lors des PSE, une salle de cours bien chauffée et abritée, la confrontation aux éléments est un des facteurs du métier. Il est indispensable d'intégrer la notion de basse température, si nous avons froid, qu'en est-il alors du blessé assis ou allongé dans la neige, souvent soumis au vent rasant de surface, l'hypothermie est notre pire ennemi. Les facteurs météo vont conditionner la majorité de nos interventions, rendant toujours compliqués les déplacements dans la neige ou sur les zones verglacées. Le moindre paramètre du bilan circonstanciel est capital, l'accessibilité, l'état de la neige, l'exposition au vent, le degré de pente, le matériel nécessaire à l'extraction, la possibilité ou

pas d'acheminer un médecin sur zone. Quoi de plus aléatoire par exemple de réaliser le relevage d'une suspicion de rachis dans une forte pente avec 40 centimètres de neige fraîche et nantis de chaussures de ski limitant fortement l'amplitude des mouvements. Comme dans toute profession, des techniques existent et son souvent pratiquées en tutoyant les limites des référentiels PSE. Il faut savoir s'affranchir des limites de nos professions, elles sont bordées par des textes et des « process » que nous respectons scrupuleusement même si parfois sous couvert des médecins intervenant, nous adaptons les gestes à la situation. Il faut être conscient d'une réalité, les pistes de ski sont de mieux en mieux préparées pour optimiser la satisfaction de la clientèle, par ailleurs, le matériel a considérablement évolué, ces deux paramètres ont un effet délétère sur les activités de loisirs que représentent le ski ou le snowboard, c'est la vitesse ! Voilà pourquoi, les traumatismes rencontrés sur les pistes de ski, même de faible difficulté, s'apparentent de plus en plus à des chocs à haute énergie identiques aux accidents de la circulation. Les pronostics vitaux sont assez souvent engagés et les polytraumatismes font partie intégrante de nombreuses interventions. Les fractures déplacées voire ouvertes qu'il faut réduire sur place en présence du médecin si l'on veut pouvoir conditionner la victime dans la barquette sont des actes fréquents. Après conditionnement de la victime dans une barquette ou un traîneau, il faut être rompu aux différentes techniques pour acheminer sans danger l'ensemble jusqu'au point de liaison avec une ambulance ou jusqu'au cabinet médical souvent situé au bas des pistes.

Parfois, même si chaque domaine skiable est pourvu d'une ou plusieurs DZ, il n'est pas exclu de devoir réaliser une DZ improvisée, de guider la machine à la radio et servir de repère au sol lors du posé, adrénaline garantie, ou bien encore, de participer à une opération de triage d'un blessé grave. Ce métier est depuis longtemps devenu une passion qui m'anime tout au long des saisons. Il est, comme ces nombreuses professions qu'engendre la notion d'urgence et de secours à personnes bien souvent au péril de notre propre vie, un formidable moyen de porter assistance et réconfort aux soignés; il est une belle école et l'on apprend parfois à ses dépens le respect, l'esprit d'équipe et l'humilité.

René Font, Pisteur-secouriste, Maître-pisteur et Formateur de Formateur



FORMATION : PISTEUR SECOURISTE NORDIQUE

nordique

Article Jean-Lou Botta

ENCADRÉE RÉGLEMENTAIRE PAR NORDIC FRANCE, LA FORMATION DES PISTEURS OPTION NORDIQUE EST ENSUITE DÉLÉGUÉE AUX ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES ADHÉRENTES DE NORDIC FRANCE. LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE ASSURE UNE COUVERTURE DU TERRITOIRE RÉPONDANT AUSSI AUX BESOINS QUANTITATIFS ANNUELS EN TERMES D'EMPLOIS. LES STRUCTURES SUIVANTES : ESPACE NORDIC JURASSIEN, MONTAGNES MASSIF CENTRAL ET NORDIC ALPES DU SUD ASSURENT L'ORGANISATION DES FORMATIONS DU 1^{ER} DEGRÉ, HAUTE SAVOIE NORDIC SE CHARGE DES MODULES DE LA FORMATION PISTEUR 2^{EME} DEGRÉ.

Globalement 45 pisteurs 1^{er} degré sont formés chaque année et une dizaine de 2^{ème} degré tous les 3 ans.

L'origine des candidats est forcément diverses mais il faut noter une forte participation de salariés issus des domaines nordiques qui valident des compétences à travers l'acquisition du diplôme. Trois quart des diplômés sont embauchés avant d'être titulaire du diplôme ce qui est un atout dans une filière somme toute fragile et aussi couverte par les "Alpins". L'effectif des "Nordiques" s'élève à environ 600 dont une cinquantaine de 2eme degré et 10 du 3eme degré. 30 % de femmes composent la profession.

Le contenu spécifique de la formation comprend des volets qui peuvent surprendre le béotien car le profil du "Nordique" est ainsi conçu qu'il est bien entendu secouriste mais beaucoup "accueilleur de public", vendeur de forfaits et conducteur d'engins de damage. En effet et c'est un héritage de notre histoire l'accent est fortement mis sur la relation aux clients depuis toujours, certainement avant l'heure par rapport à d'autres pans de l'activité touristique. Le profil du Pisteur Nordique est multiple, pas spécifique, du coup la formation est très éclectique, variée, surprenante.

Le volet consacré à l'accueil des clients est important : comportement, stratégie, déminage de conflits, canaux sensoriels privilégiés sont les thèmes conducteurs de certains cours et constitutifs d'une partie des épreuves de l'examen final.

Le "Nordique" est aussi apte à utiliser les engins roulants. Il doit connaître les bases des techniques de damage afin de pouvoir remplacer un collègue absent ou même réaliser, dans le cadre de ses fonctions, toutes les opérations de damage en plus des aspects habituels du métier : accueil, vente, prévention, secours... Une grande capacité d'adaptation, le respect du travail de l'autre et une connaissance approfondie de son domaine sont donc des qualités indispensables au pisteur nordique. La conduite des motoneiges, en sécurité, est aussi une compétence nécessaire à acquérir. C'est un outil quasi indispensable aux opérations de secours et utilisé (le moins possible) pour les tâches de maintenance. Pour ce faire, l'examen comprend une épreuve pour chacun des engins.

Dans son activité professionnelle le "Nordique" pourra se retrouver seul, très seul même, car souvent ses employeurs sont des petites collectivités, les équipes de plus de dix pisteurs et dameurs sont exceptionnelles. Du coup, on comprend mieux la nécessaire polyvalence incluse dans la formation.

Normalement le "Nordique" doit bien connaître la réglementation qui concerne les spécificités de la pratique. Que ce soit en termes d'utilisation des sols, de conflits d'usages, d'institution des systèmes

de péage, on est là aussi dans la culture spécifique à cette activité souvent à part... Parmi nous plusieurs ont aussi acquis les qualifications complémentaires comme artificier, maître chien ou observateur météo. Ceux-là viennent en soutien aux personnels "Alpins" de la station lorsque c'est nécessaire.

Les formations sont encadrées par un staff de quatre Maître-Pisteurs.

Ils sont un petit peu plus que polyvalents car leur champ d'intervention couvre en profondeur toutes les parties du métier et pas une session de formation ne se déroule sans un long et angoissant moment de mécanique dans la neige, le froid, la nuit et ça c'est aussi le métier des "Nordiques".

Heureusement ils aiment la nature dans laquelle ils exercent tout au long de l'année et une bonne part de leur formation est consacrée à la prise en compte des aspects environnementaux liés à la pratique des activités de loisirs dans des milieux fragiles qu'ils connaissent bien et pour lesquels ils doivent être des médiateurs vis à vis du public.

Nordique France est la structure référente pour les formations nordiques. Elle est organisée autour d'une commission formation qui réunit les différents intervenants. Cette commission organise la programmation, réfléchit à l'adaptation de certains contenus, à l'évolution future des formations.

Pour tout renseignement : www.nordicfrance.fr



RESPONSABILITE CIVILE DU PISTEUR / DAMEUR NORDIQUE

nordique

DANS LE CADRE DU MÉTIER DE PISTEUR SECOURISTE NORDIQUE, BEAUCOUP SE POSENT LA QUESTION DE SAVOIR SI LEUR RESPONSABILITÉ CIVILE PEUT ÊTRE ENGAGÉE.

LES QUELQUES LIGNES QUI SUIVENT DEVRAIENT PERMETTRE D'Y VOIR PLUS CLAIR.

Article Axelle Champ

ATTENTION !!

La responsabilité pénale, qui découle de la gravité du comportement de l'auteur, a pour fonction la punition, la répression. En cas d'infraction pénale, le jugement est de la compétence des juridictions répressives (tribunal de police, correctionnel, cour d'assises). Il n'est pas possible de contracter une assurance concernant le pénal. Les éléments donnés ci-après ne concernent QUE la responsabilité civile.

Dans la plupart des cas, les pisteurs et dameurs sont employés (Communes, Communauté de communes, Remontées mécaniques, SIVU, etc.). Dans ce cas, ils ont signés un contrat de travail de droit privé (les fonctionnaires sont concernés par le droit administratif). Ils agissent donc comme préposés pour le compte de leur employeur, ci-après nommé le commettant.

Globalement, cette qualité de préposé confère une immunité sur le plan civil chaque fois que le préposé, même fautif, a agi dans les limites de sa mission.

Du moment que l'employé a réalisé son travail, même si celui-ci est mal fait, la responsabilité civile de l'employé ne peut pas être engagée.

Par exemples :

- si une femme de ménage, lors d'une crise de démence, saccage les locaux d'une entreprise, le commettant est responsable.
- un pilote d'hélicoptère est chargé par son employeur de larguer de l'herbicide sur une parcelle ; il le fait alors pourtant que souffle un grand vent, ce qui dévie le produit sur un terrain voisin dont le propriétaire souhaite être indemnisé : le préposé était fautif, le commettant est donc responsable. Mais, le préposé n'engage pas sa propre responsabilité pour faute à l'égard de la victime, il bénéficie d'une immunité.

Deux autres hypothèses :

- Le salarié dépasse la limite de sa mission, mais sans sortir de ses fonctions : vol sur le lieu de travail, détournement de fonds : ici, les conditions de l'abus de fonction n'étant pas réunies, le commettant est responsable et le salarié l'est aussi.
- Le salarié a agi hors de ses fonctions : il est seul responsable sur le fondement de la responsabilité pour faute.

Ce qu'il faut retenir :

Tant que le pisteur et/ou dameur agit dans le cadre de sa mission, il bénéficie d'une immunité, tout comme n'importe quel autre employé de n'importe quelle entreprise.

Bon à savoir :

L'exploitant de la station a une responsabilité contractuelle envers ses clients. Les clients achètent une redevance. L'exploitant de la station s'engage moralement à tout mettre en œuvre pour garantir leur sécurité. L'exploitant est tenu d'une simple obligation de moyens donc sa responsabilité passe par la preuve d'une faute (idem pour un Accompagnateur en montagne, qui, lui, contracte une Responsabilité Civile Professionnelle puisqu'il est son propre patron).

Par exemple : sur une piste d'un domaine skiable, une skieuse dérape sur une plaque de verglas, quitte la piste, heurte un rocher et se blesse. Une action est dirigée contre l'exploitant de la station sur le fondement contractuel (en l'espèce la commune). Sa responsabilité est retenue : certes l'obligation de sécurité est une obligation de moyens mais l'exploitant a sous-estimé le danger et aurait dû poser des filets de protection le long de la zone parsemée de rochers.

Cass. 3e civ., 3 juillet 2013, n°12-14216.

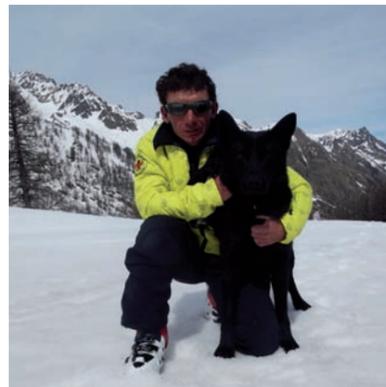
Si un accident implique une dameuse ou un scooter, nommé Véhicule Terrestre à Moteur, c'est la loi du 5 juillet 1985 régissant l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation (et peu importe que cela se passe sur une piste de ski) qui s'applique. Depuis 2009, l'arrêt Costedoat est étendu. Le dameur bénéficie également d'une immunité dans le cadre de son emploi. Les pisteurs qui prennent en gestion un domaine nordique ne sont pas salariés. Il est donc obligatoire de contracter une RCP (Responsabilité Civile Professionnelle).





MAÎTRE-CHIEN D'AVALANCHE. BIEN PLUS QU'UN MÉTIER...

VOICI QUELQUES PORTRAITS DE NOS CHERS AMIS LES
MAÎTRES-CHIENS ET LEURS CHIENS QU'ON ADORE !



RODOLPHE et IKAR, Serre Chevalier (05)

"Pisteur secouriste depuis 17 ans, et maître-chien depuis "toujours" (1996). Moniteur pour la formation maître-chien d'avalanche à l'ANENA, j'encadre aussi les recyclages dans le 05.

IKAR, c'est mon 3^{ème} chien, un berger allemand, très réfléchi, qui a de l'influx. Ce sont des critères intéressants pour l'activité.

Je suis devenu pisteur et maître-chien, car je suis passionné depuis toujours...

Originaire de Gap, j'ai grandi dans le coin au pied des montagnes...selon moi, travailler avec le secours, la montagne et le chien, c'était incontournable, ça allait forcément ensemble...

Sapeur-pompier volontaire pendant de longues années à la sécurité civile de Brignoles, je participais régulièrement au travail et exercices de l'équipe sauvetage déblaiement. A partir de là, j'ai voulu être maître-chien d'avalanche, et en 1994, j'ai donc suivi la formation avec les pompiers pour être diplômé en 96 (il faut à peu près deux ans pour former un chien).

Depuis quelques années je vis et travaille à Serre-Chevalier, au début aux remontées mécaniques de Serre Che.

En 1998, j'ai été appelé sur une grosse avalanche avec beaucoup d'impliqués (Avalanche des Orres). Suite à cette intervention, le directeur du domaine de Serre-Che m'a fortement suggéré de devenir pisteur en complément de maître-chien d'avalanche.

Je ne me vois pas faire mon métier de pisteur sans mon chien, ce que j'aime c'est la neige, les avalanches et mon activité avec le chien...

Une anecdote ? En faisant un contrôle sur une coulée vers Villeneuve (Serre Che), le chien s'est mis à gratter, gratter...finalement c'était une balise !! il avait senti certainement les molécules odorantes dans le manteau neigeux du pisteur qui était passé près de la balise. Il a focalisé sur ce foyer d'odeurs, c'était marrant car on avait l'impression qu'il cherchait des balises !!

Forcément, je fais aussi de la montagne mais il est difficile de faire autre chose... le chien ça nous prend énormément de temps, je me consacre à 100 % à cette activité. S'occuper d'un chien d'avalanche c'est toute l'année, car on applique les schémas de travail tout au long de l'année.»



ANNE et GATAÏ, Montgenèvre (05)

Pisteur secouriste depuis 1998 et maître-chien depuis 2000.

"Gataï, un berger belge (Malinois), c'est mon deuxième chien, j'ai eu précédemment un Berger allemand. Il a un très bon nez, « un pif de malade », il est « épuisant » car il est en permanence au travail, dès qu'il attrape une odeur il y va, même en ballade...il va remonter sur une odeur humaine quelque qu'elle soit pour aller l'identifier, trouver la source...

Très sociable avec l'humain, y compris à l'attache, il est capable du meilleur mais aussi de se montrer difficile à gérer.

Chez les pisteurs, le Malinois n'est pas le chien le plus recherché, car c'est un chien qui peut-être difficile à gérer au quotidien.

Originaire de Seine-et-Marne, je me suis d'abord orientée vers des études longues (océanographie), puis après un CDD de 3 ans, je me suis décidée à bifurquer vers les stations.

Car depuis toute petite, j'ai toujours été « gaga » du ski et de la montagne. Puis l'envie est devenue conviction, à 20 ans, je savais que je voulais être pisteur et maître-chien d'avalanche.

J'ai d'abord débarquée dans le Queyras, pour préparer le test technique, puis trois hivers plus tard, j'ai été opérationnelle, avec mon premier chien.

Arrivée à Montgenèvre en 2001 (premier pisteur féminin et premier maître de chien de la station), j'y travaille désormais l'été pour la maintenance des remontées mécaniques et l'hiver, sur les pistes.

Véritablement mordue, je suis aussi bénévole au secours alpin italien.

Une de mes premières fois, je suis intervenue en fin de journée sur une coulée de fonte. J'étais la seule équipe cynophile sur l'avalanche. A la fin de l'intervention j'ai donc signalé au responsable des pistes que « c'était bon », qu'il n'y avait personne...Pourtant toute la soirée, je me suis interrogée... je pense que la confirmation d'un deuxième chien, c'est mieux !



NICOLAS et LÉON, Valloire (73)

«Pisteur depuis 2010, je suis maître-chien opérationnel depuis 2013.

LÉON, 3,5 ans, c'est mon premier chien, un Border Collie à poil court, tout fin !

Léon c'est un amoureux du travail, infatigable... les Border Collie sont des chiens de berger, d'où leurs compétences au travail. Quand il voit les remontées mécaniques il aime tellement le boulot qu'il en tremble d'excitation. Idem, quand il voit un hélicoptère, il l'assimile à l'avalanche, pour lui c'est comme un taxi avalanche !!

La journée au poste, il est tout calme et tranquille. C'est comme si il avait 2 faces : l'été c'est un chien calme, gentil, tranquille et l'hiver il est surexcité par le boulot. c'est un chien très sociable en famille je peux le prêter à n'importe qui.

Je n'ai pas besoin de lui dire grand chose sur une avalanche, il sait ce qu'il a à faire. Je fais beaucoup de vol libre depuis toujours. Etant donné que je l'amène partout, dans tout ce que je fais, surtout pour que nous nous connaissions bien et qu'il ait une confiance totale en moi, et bien je l'emmène voler.

Voler avec lui, ça augmente notre connaissance et confiance mutuelles.

Je connais encore plus ses réactions face à des situations de stress par exemple.

En l'air, il est calme, il ne dit rien, il est contemplatif !! Alors que si on compare sur un télésiège, il va être excité et aboyer...



Originaire de Saint-Hilaire du Touvet, en Char treuse, j'ai grandi en montagne et skié depuis tout petit. Baigné dans les remontées mécaniques depuis l'enfance, je suis passé par les remontées mécaniques, les caisses, l'exploitation et puis après avoir fait le tour dans notre petite station, j'ai voulu découvrir les grandes stations.

J'étais attiré avant tout par le métier de pisteur, aussi au cours de ma deuxième saison dans le Val d'Arly, en travaillant avec un maître-chien, j'ai réalisé que j'avais vraiment envie d'avoir un chien...Aussi l'année d'après j'ai pris un chien, Léon, et Hervé, le maître-chien du Val d'Arly nous a amenés sur les entraînements officiels, il m'a coaché et voilà...j'ai pu être opérationnel en 2013.

L'été, je fais de la photo dans le vol libre, et je suis secouriste sur des postes de secours.

Avoir un chien d'avalanche ce n'est pas comme avoir un DVA qu'on allume en début d'hiver et qu'on éteint au printemps !! C'est toute l'année : il faut garder le chien dans cette ambiance de travail en permanence, toutes les saisons, pour le garder motivé et performant.

Quand on se lance dans l'activité de maître-chien d'avalanche, il faut prendre conscience que c'est un travail de longue haleine toute l'année, aussi bien du côté physique que relationnel."

OLIVIER LEBLOND, Vars (05)

Entre la parution et l'interview malheureusement, ICE, le chien d'Olivier, pisteur secouriste depuis 2003 et maître-chien depuis 2014 à Vars est décédé d'un accident. Leur association "Balise 14", propose des exercices et des démonstrations de recherche avec le chien pour la clientèle et l'école de Vars.

Depuis, Olivier a repris son nouveau chien, MUST, qui est donc en formation. C'est un Border Collie, puisqu'il disait que c'étaient "les meilleurs" !!

Un petit hommage à ICE donc, avec cette photo....

INFORMATIONS ET FORMATION

L'activité maître-chien d'avalanche est en réalité une spécialisation d'un métier de la montagne.

Le maître-chien d'avalanche intervient dans le cadre du plan départemental du secours en montagne pour localiser les victimes d'une avalanche totalement enfouie sous la neige. Sa disponibilité doit être totale pour pouvoir se rendre immédiatement sur les lieux d'une avalanche (le plus souvent en hélicoptère mais aussi à ski).

Si le plaisir de sauver une vie est immense, les contraintes qui permettent de pouvoir le faire sont elles aussi importantes. Le maître doit être constamment à l'écoute de son chien et entretenir avec lui d'excellentes relations. Ceci implique de lui consacrer beaucoup de temps, de façon quotidienne, tout au long de l'année et pas seulement en hiver. Tout au long de leur carrière, les équipes cynophiles doivent suivre des journées de recyclage, organisées par les Préfectures des départements de montagne.

Il existe en France environ 140 équipes cynotechniques spécialisées pour la recherche de victimes d'avalanches.

L'ANENA est le seul organisme français agréé pour cette formation par la Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles du Ministère de l'Intérieur (hors gendarmerie et police nationale qui ont leur propre formation interne) :

www.anena.org

Les maîtres-chiens des PGHM sont formés à GRAMAT, au Centre national d'instruction cynophile de la gendarmerie (CNICG).

POUR LA PROCHAINE ÉDITION,
ENVOYEZ VOTRE TÉMOIGNAGE !!
à
info@pisteur-secouriste.com



MATHIEU et MASSAÏ, Les Orres (05)



Comment je suis devenu pisteur et maître-chien ?

Je suis né en montagne (Isère), j'ai toujours été sur les skis depuis tout petit...j'ai été skiman, fait pas mal de saisons (Vars, le Cret à Briançon etc...)...j'ai même tenté le moniteur de ski...puis je suis arrivé aux Orres en formation à l'UCPA, la région m'a plu alors je suis resté. Devenir maître-chien était dans un coin de ma tête, ça m'a toujours attiré et je savais que si un jour je devenais pisteur, je serais forcément aussi maître-chien d'avalanche...A présent je fais donc partie des équipes cynophiles des Hautes-Alpes.

Une anecdote concernant le chien ? :

Le jour où il a profité d'un petit moment d'inattention pour «prendre» le télésiège tout seul : il a sauté sur le siège à la descente. J'ai rapidement été informé par mes collègues des remontées mécaniques.. je l'ai croisé à la montée, j'étais sur le siège avec un collègue, j'ai essayé de me cacher derrière mes gants, derrière le bonnet, mais je pense qu'il a capté, qu'il m'a senti au passage...et comme si de rien n'était, le chien est arrivé en bas tranquillement.

Comme tous les maîtres-chiens, c'est difficile d'avoir d'autres passions, car le chien nous occupe toute l'année à plein temps...»

«Pisteur secouriste depuis 2008 et maître-chien d'avalanche depuis décembre 2012. L'été, j'ai été guide raft, à présent je fais de la location de vélos électriques. Mon chien c'est Massaï, un Border Collie, c'est mon premier chien : les Border Collie sont des chiens qui ont un bon rapport poids/puissance, des chiens qui aiment le jeu, parce que finalement pour eux ce n'est pas vraiment du travail mais du jeu. Massaï, est un chien qui se déplace facilement sur la neige, c'est à dire qu'il va parcourir beaucoup de terrain, il va cavalier très vite. Si on compare avec un Berger Allemand, qui lui va travailler plus calmement...parfois même il peut être difficile à canaliser, mais il est bien sympa et agréable à la maison ! Au début c'était parfois conflictuel, puis les choses se sont mises en place...de toute façon, le travail du chien ça prend du temps, et encore plus quand on a n'a pas d'expérience ...l'équipe doit parvenir à se comprendre, se connaître...souvent le chien comprend plus vite que le maître !

SOLÈNE et GROS, La Plagne (73)



5 maîtres-chiens, 7 secteurs, je travaille sur celui de Bellecôte, pisteur secouriste depuis 2010 et maître-chien depuis 2013, l'été également aux remontées mécaniques à la Plagne.

«GROS, c'est mon premier chien, un berger allemand. : «Mon Gros» a tendance à l'hyper activité, c'est ce qu'on leur demande donc c'est bien.

C'est un très bon chien de travail, constant, à fond dans ce qu'il fait, il est là pour jouer (= travail) et forcément c'est le meilleur !! Il est un peu dominant avec ses congénères aussi.

Il nous a fallu beaucoup de boulot tous les deux pour réussir.

Au travail, il se focalise sur la recherche du boudin : «cherche le bonhomme» (c'est comme ça qu'on dit en Savoie à la mise au travail), on fait ressortir son instinct primaire de chasseur et il va «chercher le bonhomme» pour son maître.

Depuis qu'on est diplômé en équipe cynophile, nous avons eu l'occasion de faire de belles interventions en réel et à chaque fois nous apprenons à mieux nous connaître mutuellement, à s'harmoniser, à bien travailler ensemble, ces interventions en réel sont bénéfiques pour l'équipe, le chien ressent bien le stress, différent qu'en exercice.

En Savoie, on compte 58 équipes cynophiles dont 7 équipes féminines.

Et comme partout, les lignées sont essentiellement : berger allemand, malinois, Border Collie, Golden (il y a aussi 2 setters irlandais)

Je ne suis pas d'ici à l'origine, j'ai fait des études de photos, et j'étais venue faire une saison de photographe avec ma famille, et petit à petit en voyant les pisteurs dans la station j'ai voulu devenir pisteur et maître-chien. J'ai tout donné pour réussir, «quand on veut on peut Anecdote : notre première intervention donc sa première montée dans l'hélico : Gros, lui, était en état de stress quand il est monté...

On arrive sur la coulée, une face Nord assez raide, le pilote de l'hélico fait un appui patin, je saute la première et là je me retourne, je vois le chien sur les pattes arrières et l'air de dire «ben non moi j'étais pas mal dans l'hélico au soleil, tu me fais faire quoi là??», c'est mon collègue pisteur qui l'a poussé, c'était marrant de voir sa tête de chien qui ne voulait pas y aller!!

À présent c'est plutôt le contraire, il a compris que l'hélico, comme le scooter, sont des copains qui vont l'amener jouer/bosser donc il saute dans l'hélico.

Pour conclure, c'est une des plus belles aventures de ma vie, grâce à lui c'est non seulement un compagnon de travail, mais un compagnon de vie.»

DECouvrez LES ASSOCIATIONS LOCALES DE PISTEURS SECOURISTES



Association des pisteurs de Valloire : Nivo 5

- 2007. Environ 18 pisteurs dans le service de pistes
- "Mimo" (Président), Stéphane Gley (Trésorier), Eric Viallet (Vice-président).
- Buts : resserrer les liens entre les pisteurs, promouvoir notre métier de pisteur-secouriste, et sensibiliser à la sécurité sur les domaines skiables.



Association «Les Amis de Steph et Lauo» : ASL

En mémoire de leurs amis Pisteurs disparus, organisent une journée aux Sybelles (73) pour présenter la face cachée de l'organisation et sécurisation d'un domaine skiable au public. Avec le soutien de l'Anena, du PGHM, de l'association Mountain Rider et autres partenaires. asl.asso73@gmail.com



Association des Pisteurs Secouristes du Grand Tourmalet

- 1984, 45 pisteurs, 35 chauffeurs
- Buts : organisation d'événements pour resserrer les liens des pisteurs secouristes, du Memorial pisteurs Mariac - Charrier, depuis 1984, d'un grand méchoui de fin de saison...Bureau : Michel Empereur, Grégory Langrand, Sandra Vuillermoz...



Association des Pisteurs Secouristes de Val d'isère

- 1981, et restructurée en 2016, 32 pisteurs secouristes alpins dont 2 nordiques à Payolle. Président, Bruno Desiles et Trésorier, Christophe Galissier
- Buts : resserrer les liens des pisteurs secouristes du Grand Tourmalet, intervenir dans les centres de vacances auprès des adolescents pour les sensibiliser aux dangers de la montagne et pour leurs faire découvrir le métier de pisteurs par le biais d'un film tourné en 2001, et organiser des événements.



Association du Service des Pistes d'Orcières Merlette 1850

- Fondée en 1985, 19 pisteurs secouristes. Bureau : Astride Borel (Présidente), Jean-Eric Salet, Philippe Roux
- Buts : sensibiliser le public et les jeunes à la sécurité et métier du pisteur, organiser des événements (kermesse, Rescue Party...). Font des dons pour participer à certaines actions (Népal, vacances des jeunes etc..).



Association des Pisteurs Secouristes des Saisies (73)

- en cours de création (opérationnelle pour saison 2016/2017)
- 28 pisteurs secouristes sur les Saisies, dont 1 nordique.
- La station des Saisies fait partie de L'Espace Diamant, qui comprends les stations de : Crest- Volant, Notre Dame de Bellecombe, Flumet et Praz sur Arly



Association des Pisteurs Secouristes des Orres : Orres des Pistes

- Depuis 2016.
- Buts : faire connaître le métier de pisteur secouriste, sensibiliser la clientèle de la station des Orres (05) à la sécurité sur les domaines skiables.

No Logo Available

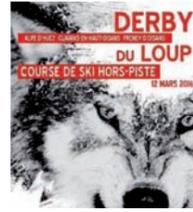
Amicale des Pisteurs de la Clusaz Maginod

- Depuis 2005. 37 pisteurs, régulatrices inclus.
- Buts : primes de naissances, mariages, décès, retraites, participation financière aux événements (derby, mémoriaux). Organisation de sortie rando sur plusieurs jours au printemps, 1 ou 2 rencontres l'été (Canyoning, karting...), plusieurs soirées conviviales, tombola.



Association des Pisteurs Secouristes de l'Oisans

- 2014. Regroupe les pisteurs des 2 Alpes, Alpe Huez, Vaujany, Oz, Col d'Ornon.
- Buts : promouvoir le métier de pisteur secouriste, création d'événements (Derby du Loup, bourse aux skis, bal, sorties VTT, et des animations). Bureau : Eric Bourguignon, Jean-Baptiste Scarpa, Nathalie Terraz, Fiona, Laurent..



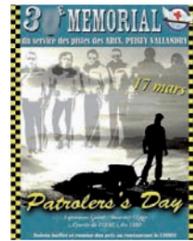
Association des Pisteurs Secouristes de Méribel : Les skis en Croix

- 2007. Buts : rassembler l'ensemble des professionnels des pistes et remontées mécaniques de la société Meribel Alpina afin de promouvoir nos métiers au sein de la station
- organise diverses manifestations, dont le Memorial des pisteurs de la Vallée une année sur deux, en alternance avec l'amicale des pisteurs de Meribel Mottaret



Association des Pisteurs Secouristes des Arcs (APSA)

- 1985, plus de 70 pisteurs dans le service de pistes
- Bertrand Chatain (Président), Caroline Delpal (Trésorière), Pierre-Marie Gelon (Secrétaire). Regrouper les pisteurs en dehors du cadre de travail pour passer des bons moments en faisant des activités le soir (Hockey, karting, foot, apero, resto...). Financée par des subventions et des interventions dans les centres de vacances. Mémorial chaque année avec une compétition de trois épreuves (géant, border, luge)



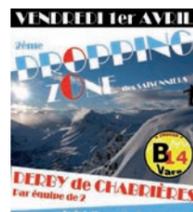
Association «Les Bronzés» : Pisteurs de la Rosière

- 2012. 15 pisteurs, 2 régulatrices, 1 dameur.
- Objectifs : assurer le lien entre les membres du service des pistes et les socioprofessionnels de la station. Organise une course de ski alpinisme en nocturne "La Balade du Roc-noir", une soirée d'échange avec les homologues pisteurs italiens (1 année en Italie -1 année en France), événements festifs (concerts d'automne, fêtes de fin de saison. Bureau : Yann Chovin, Richard Jacquier, Cathy Joly, Nicolas Martinet, Marie Pascalis, Teddy Maitre.



Association des Pisteurs Secouristes de Vars - Balise 14

- rassemble les pisteurs de Vars et Crévoux, depuis 2014
- Buts : faire découvrir le métier de pisteur au public, par des animations tous les lundis soirs, ainsi qu'aux écoliers dans le cadre des activités péri-scolaires. Le "Dropping Zone" clôture la saison : soirée musicale déguisée, ambiance années 80, barbecue, challenge à ski. Bureau : Franck Gauthier, Pierre-Alexis Buisson, Olivier Leblond.



No Logo Available

Association des pisteurs de Valmeinier - Girafe Team

- 2016. 20 pisteurs dans le service des pistes.
- Clément Bristiel, Marc Monnet, Antoine Roux. Regrouper les pisteurs, organiser des événements, faire de l'information sur la sécurité et la prévention, acheter du matériel de sécurité....Le Pistathlon est organisé chaque année dans la Maurienne (Compét + repas + soirée concert)



Nous n'avons pas eu les informations sur toutes les associations, retrouvez les sur le site internet : Association des Pisteurs Secouristes de Bonneval sur Arc, de Flaine («La Peuf»), de Valfréjus, de La Plagne, du Grand Bornand, l'association DPS et les associations des maîtres-chiens d'avalanche Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Savoie, Haute-Savoie, Hautes-Alpes et les Chiens d'avalanche d'Isère. **Sur le site : www.pisteur-secouriste.com/associations-pisteurs-secouristes**



photographs : action shot andyparant.com product : shokleagencioche.com

PROMOTION
PRO MONTAGNE



CLIC X2 INTERCHANGEABLE

LUNETTES SOLAIRES - 2X VERRES €€ CAT. 3 ET €€ CAT. 4



PRIX CONSEILLÉ 59€

PROMO 29€

MASQUE DE SKI - 2X ÉCRANS €€ CAT. 1 ET €€ CAT. 3



PRIX CONSEILLÉ 79€

PROMO 39€



*Offre promotionnelle réservée aux professionnels de la montagne, justifiant d'une carte professionnelle en cours de validité. Offre limitée à un sac airbag avalanche par professionnel et/ou un DVA.

SÉCURITÉ MAXIMALE. FACILITÉ. RAPIDITÉ. EFFICACITÉ.

* PRIX SPÉCIAUX,
DANS LA LIMITE DES STOCKS DISPONIBLES
CARTOUCHE CARBONE NON INCLUE DANS PRIX SACS

285€

La référence mondiale absolue des Detecteurs de Victimes Avalanche, le PULSE Barryvox®



PULSE

Le DVA de référence, plébiscité par les pros. Périphérique numérique ET analogique équipé de 3 antennes. Un mode d'emploi clair, grâce à un concept d'utilisation extrêmement simple. Repérage rapide et précis grâce à l'affichage à 360° et aux 3 antennes. Un gain de temps décisif, grâce à une vue d'ensemble claire en présence de plusieurs victimes.

99€

* CARTOUCHE CARBONE non incluse dans les prix des Sacs



499€*



LIGHT RAS

Sac 30L	1 kg
Cartouche carbone*	0,3 kg
Airbag System 3.0 amovible	0,7 kg
Système complet	2 kg

509€*



RIDE RAS

Sac 30L	1,6 kg
Cartouche carbone*	0,3 kg
Airbag System 3.0 amovible	0,7 kg
Système complet	2,6 kg

Profitez dès maintenant de cette offre, réservez votre matériel vous pouvez le récupérer à notre bureau à Sallanches, ou opter pour une livraison à domicile, frais de port inclus en sus (20€).

SPORTS ALPINS DISTRIBUTION
1051 avenue André Lasquin / 74700 Sallanches
servicepro@sad-chamonix.fr / Tél 04 50 58 45 82

SWISS TECHNOLOGY

SWISS TECHNOLOGY



MAMMUT
Absolute alpine.

© - PisteurMAC - 36