

**Zeitschrift:** Macolin : revue mensuelle de l'École fédérale de sport de Macolin et Jeunesse + Sport  
**Herausgeber:** École fédérale de sport de Macolin  
**Band:** 48 (1991)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Planification et évaluation d'une course  
**Autor:** Josi, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-997768>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Planification et évaluation d'une course

Walter Josi, chef de la branche Alpinisme/Excursions à skis  
Traduction: Corinne Giroud

*Guides, moniteurs J+S, chefs de cordée, tout responsable de la réalisation d'une course est amené à planifier l'entreprise à organiser. Au cours de cette planification, des options et d'importantes décisions préliminaires sont prises (avec des conséquences catastrophiques dans le pire des cas). S'il est impossible de tout prévoir, une grande partie se prête pourtant à ce travail préparatoire. La préparation réfléchie d'une course s'oriente donc selon les possibilités et les limites du prévisible.*



Passage clé.

Toute planification présuppose une représentation précise de l'entreprise à réaliser. Plus on en sait à son sujet, plus l'expérience des responsables est grande, plus la planification sera réaliste. Quatre points sont alors à la clé de la réussite:

- **La compétence du responsable:** expérience pratique, autorité, maîtrise, technique;
- **La connaissance du terrain:** course déjà «faite», parcours éventuellement reconnu, cartes, guides, topographie, littérature;
- **La connaissance des conditions:** dangers d'avalanches, météo, gel, corniches, etc.;
- **La connaissance du groupe:** des plus faibles participants en particulier.

Sur la base de ces principes, les décisions préliminaires les plus importantes peuvent être prises progressivement par rapport aux points suivants:

- choix du but de la course

- matériel personnel et de groupe
- terrain, planification sur carte, itinéraire, passages clés, variantes
- planification horaire.

## Phases de la planification

Phase préliminaire	Motivation	
Phase 1	Planification sommaire	Même des mois à l'avance
Phase 2	Planification détaillée	La veille
Phase 3	Planification continue	En route

Au début, il y a toujours un **motif**, un désir, «des» désirs contradictoires peut-être, ce qui peut compliquer la situation. En fait, c'est le participant qui doit rester au centre des préoccupations.

La **planification sommaire** consiste à élaborer le programme du cours, à rédiger la publication d'une semaine de courses, et ceci souvent des mois à l'avance. Au cours de cette phase, on connaît déjà parfaitement les caractéristiques du terrain, mais pas les conditions (ni, peut-être, la composition précise du groupe). Il est donc judicieux de prévoir, dès ce moment, des solutions de rechange, précisément parce que bien des aspects sont encore incertains.

Pour la **planification détaillée**, établie la veille de la course, il est indispensable de se procurer un maximum d'informations telles que:

- bulletin météo (courbe de la température en particulier, vents, perturbations)
- bulletin des avalanches (degré du danger, cote d'altitude, date de l'émission)
- observations personnelles et, éventuellement, reconnaissance du terrain
- informations
- état et composition du groupe.

Tout l'art consiste à comparer ces bases de décision avec l'expérience acquise, à les apprécier et à les transposer dans la planification détaillée de la course. On peut alors structurer dans le détail le déroulement prévisible de la course selon un horaire, selon les passages clés, les points pour rebrousser chemin et les variantes.

Quant à la **planification continue**, sur place et en cours de route, elle devient nécessaire si la situation (temps, neige, groupe) se modifie de façon importante. Elle ne doit en aucun cas servir de prétexte à des décisions hasardeuses débouchant sur une excursion aléatoire.



### Rabais spécial pour les groupes Jeunesse + Sport

En train, en bus ou en bateau...  
65 pour cent de réduction sur les prix ordinaires.

Demandez le prospectus à votre service J+S



**CFF**



## Quatre erreurs de planification typiques

### 1. Planification trop globale

(Selon le principe du «qui vivra verra».)

Une planification, si elle était faite seulement en fonction de désirs excluant les conditions marginales importantes, serait très hasardeuse.

### 2. Planification trop détaillée

Prévoir des détails inutiles est certes moins dangereux que la méthode qui vient d'être présentée. Mais il n'est guère utile d'établir un plan horaire d'une se-

maine entière par exemple: l'évolution des conditions météo est à elle seule trop incertaine pour une si longue période; trop de futilités peuvent détourner le regard de l'essentiel, à savoir les **difficultés réelles** de la course. La «trame» adéquate dépend donc de la phase de planification concernée.

### 3. Planification horaire trop juste

Nombreux sont ceux qui en ont fait l'expérience: à certains endroits, selon le groupe, on peut perdre un temps fou! Par exemple:

- Sur l'arête sommitale, du lieu de départ des skis jusqu'au sommet et retour;
- Pendant un arrêt forcé non planifié (au moment de s'encorder, d'enlever les crampons, etc.);






- Dans les passages particuliers.

Toute planification horaire exige donc des **marges suffisantes** en raison, justement, de ces passages critiques.

### 4. Planification unidimensionnelle

(«Tout ou rien»)

Il est rarement sage de tout miser sur une seule carte en montagne. Planifier une course c'est, le plus souvent, penser en termes de **variantes**. Celui qui imagine assez tôt des solutions de rechange peut facilement s'adapter aux conditions changeantes. Une brusque montée de la température de quelques degrés, en soi insignifiante, peut engendrer une situation totalement nouvelle et faire d'une course «normale», une entreprise risquée.

Points faibles	Hiver	Eté
 <b>Passages clés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prudence particulière</li> <li>– Mise au point sur place</li> <li>– Point possible pour rebrousser chemin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Danger d'avalanches</li> <li>– Manque de clarté: la carte laisse des questions ouvertes: signes conventionnels de rochers, degrés du danger, etc.</li> <li>– Passage abrupt (porter les skis, chausser éventuellement des crampons)</li> <li>– Zone à crevasses (s'encorder).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Passages difficiles et/ou exposés</li> <li>– Rimaye</li> <li>– Conduite de course compliquée</li> <li>– Danger d'entraîner d'autres compagnons dans sa chute</li> <li>– Corniche</li> <li>– Labyrinthe de crevasses, etc.</li> </ul>
 <b>Danger d'avalanches</b> <p>Chute de glace ou de pierres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prudence particulière avant l'endroit critique</li> <li>– Mise au point sur place</li> <li>– Point possible pour rebrousser chemin ou pour changer de route.</li> </ul>	<p>Danger: pente à avalanches potentielles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Inclinaison de la pente, exposition à proximité de l'arête</li> <li>– Bulletin régional des avalanches</li> <li>– Possibilité d'évitement</li> </ul> <p>Mise au point sur place:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Quantité de neige fraîche, vent</li> <li>– Amas de neige soufflée</li> <li>– Enfoncement</li> <li>– Profil, coin glissant – où?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Couloirs, ravins</li> <li>– Chute de séracs</li> <li>– Mise en danger possible par d'autres cordées</li> <li>– Possibilités d'évitement par une voie objectivement plus sûre?</li> </ul> <p>Mise au point sur place:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Terrain dénudé</li> <li>– «Rassemblement populaire»</li> <li>– Choix idéal de l'itinéraire.</li> </ul>
 <b>Point possible pour rebrousser chemin</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Appréciation suffisamment précise «to go or not to go».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– En principe, avant chaque passage clé ou dangereux</li> <li>– Attention: à prévoir avant le point de non-retour (descente à skis, retour difficile dans le rocher)!</li> </ul>	
 <b>Point de changement de route</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Appréciation suffisamment précise: décision pour l'une ou l'autre variante</li> <li>– Déterminer les conditions.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Course de remplacement (décision le matin avant la course)</li> <li>– Choix de variantes en cours de route.</li> </ul>	
 <b>Erreurs de cheminement</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prévoir éventuellement un arrêt de contrôle</li> <li>– Quels points d'orientation?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Terrain imprévisible, trompeur (pendant la descente à skis par exemple)</li> <li>– Illusion d'optique (vallées, vires, cols).</li> </ul>	



## Planification de course détaillée

(Du «sommaire» au «détail»)

Supposons:

- Que le programme de cours, comprenant formation et pratique, soit élaboré et autorisé;
- Que le cours ait lieu et que tout paraisse OK!
- Qu'une course figure au programme du lendemain;
- Que toutes les informations soient réunies;
- Que le but de la course paraisse raisonnable vu les conditions du moment;
- Qu'une solution de rechange ait été prévue pour l'éventualité d'un changement de temps imprévu;
- Que le matériel soit prêt!

Si toutes ces données existent réellement, la planification détaillée peut commencer. Tout d'abord, la course doit être passée en revue en fonction de tous les points difficiles et de tous les points faibles. Il est indiqué, même, de les noter sur un croquis ou sur une carte.

## Croquis de marche, profil du parcours et évaluation du temps de marche

Dans la préparation d'une course, le bon vieux croquis n'a pas perdu son utilité, non pas comme moyen unique, certes, mais en combinaison avec d'autres procédés. Une bonne tactique est importante pour le succès de l'entreprise:

- Travailler par petits secteurs, de sorte que les erreurs n'aient pas trop d'incidences;
- Projeter non seulement des points, mais des lignes d'arrêts;
- Dessiner le croquis directement sur la carte avec un crayon fin; le compléter par des symboles.

Sur le terrain, épuiser simultanément toutes les possibilités d'orientation. C'est dans la combinaison habile des moyens que réside tout l'art de s'orienter. On n'a jamais fini d'apprendre!

**Une planification qui exclut les conditions marginales imprévues ne vaut pas grand chose.**

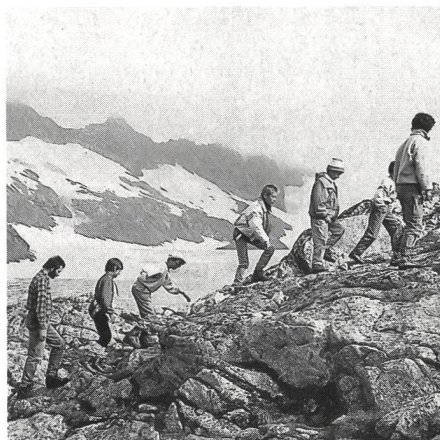
## Planification horaire

Le déroulement temporel d'une course est souvent capital pour sa réussite. Mais une planification horaire réaliste (la seule qui vaille son prix) n'est pas simple et présuppose une très grande **expérience**. Celle-ci s'acquiert progressivement en «organisant» et en «réalisant» de façon consciente.

## Evaluer la course en fonction des points de jonction et des endroits difficiles.

Trois trucs pratiques:

- Pas trop «juste» (où **pourrais-je perdre du temps?**). Prévoir des réserves de temps, des pauses (voir plus haut);
- Au cours d'une course, le rythme peut **énormément varier**. Comment se présentent les conditions? A quelle vitesse se déplace mon groupe?
- Mettre en relief les moments **importants soumis à une condition** (quand doit-on faire demi-tour au plus tard? Etre au sommet? De retour à la cabane?).



Bien encadrés, à moitié gagné!

## Planification continue, en cours de route

Les aptitudes à conduire, par bonheur, n'exigent pas la même intensité tout au long de la journée. Les aiguillages sont posés pour quelques rares endroits précis, aux points difficiles justement. Là, des **décisions claires** (oui ou non!) sont de rigueur. Le moniteur doit donc réfléchir, en toute tranquillité, sur tous les points, avant de parvenir au lieu critique, et ceci, en cours de route par exemple. Selon la course, la **liste de pointage suivante** pourra se présenter avec quelques modifications:

### ☐ **Mon état en tant que moniteur**

- motivation
- physique
- psychique.

### ☐ **Matériel, équipement**

- OK?

### ☐ **Autres cordées: danger?**

- problème de déclenchement d'avalanches
- chute de pierres
- goulet.

### ☐ **Horaire**

- comparaison avec la planification
- avance: pourquoi?
- retard: pourquoi?

### ☐ **Situation météorologique**

- visibilité
- signes, évolution du temps
- comparaison avec les prévisions.

### ☐ **Conditions**

- situation des avalanches (observation «sur place», comparaison avec le bulletin, profil/coin glissant – où?)
- température
- humidité, gelée
- corniches.

### ☐ **Terrain**

- sécurité objective
- orientation
- comparaison – représentation/souvenir – réalité.

### ☐ **Etat des participants; des plus faibles**

- motivation
- physique
- psychique.

## Explication des signes



Passage clé



Danger d'avalanches  
Attention: chute de pierres ou de glace



Point possible pour rebrousser chemin

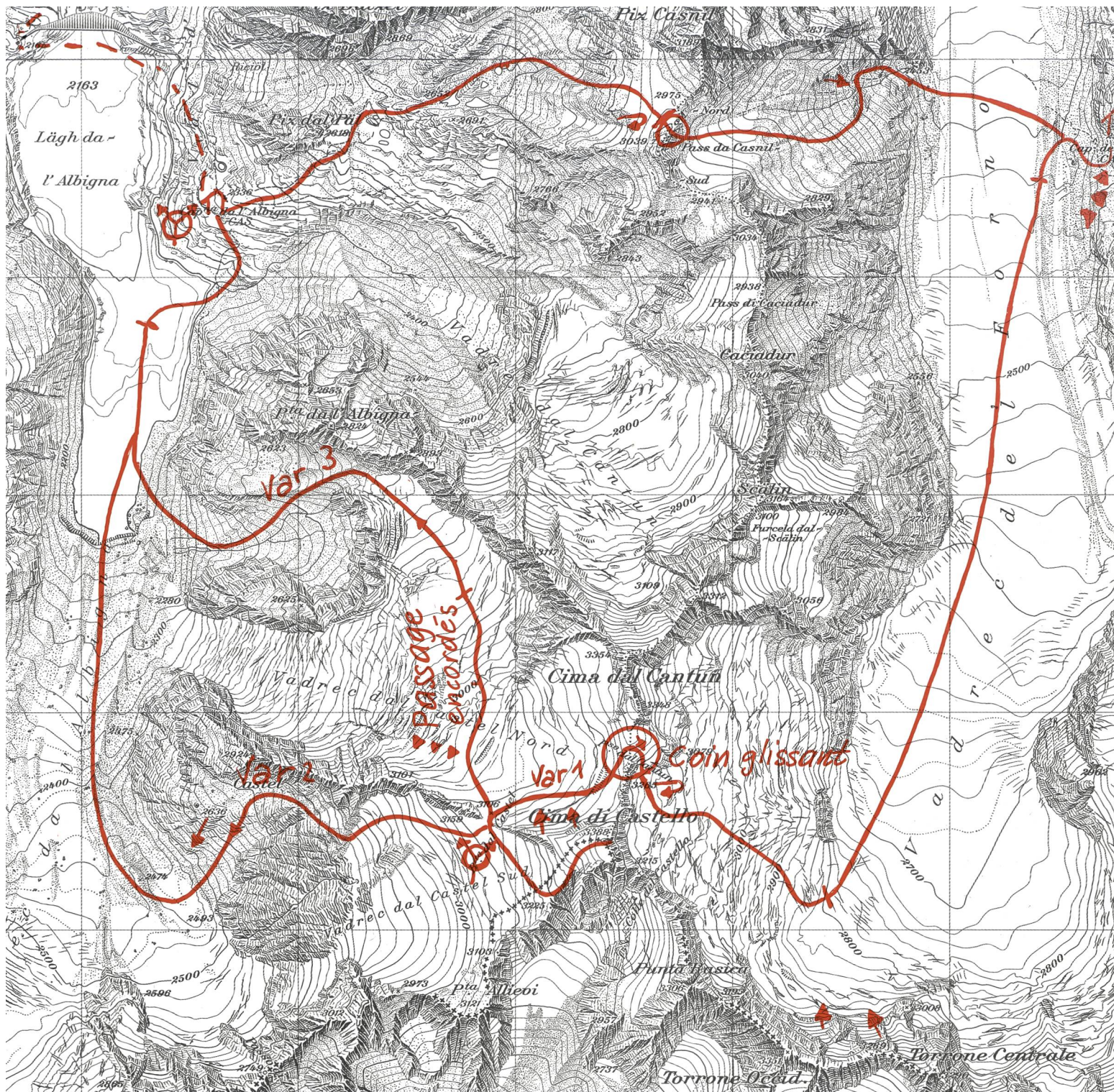


Point d'évitement possible



Attention: passage difficile





## Exemple 1

**Cima di Castello (3388 m):** grand itinéraire.

Excursion de printemps à skis à plus de 2000 m d'altitude.

Conditions excellentes.

Temps sûr.

Groupe expérimenté, très bien entraîné.

3 h 00 Cabane Forno (2574 m): lever, déjeuner.

4 h 00 Départ avec lampe frontale; contrôle DVA.

▲▲▲▲ Attention: sur le chemin de la cabane, jusqu'au-dessous des rochers: ne pas prendre trop à gauche!

4 h 15 Glacier du Forno: fixer les peaux, azimuth 34.

5 h 30 Lueurs de l'aube.

5 h 45 2800 m: le groupe s'encorde.

Montée corde tendue.

7 h 00 3180 m, au-dessous du Passo dal Canton: lever du soleil, pause, évaluation du danger d'avalanches.

Coin glissant au pied des rochers, avant la pente raide.

Décision: oui ou non.

Conditions:

- neige dure sous les pieds
- «bon» coin glissant; test du bloc de neige sur la pelle.

Ascension de la pente (porter les skis, crampons).

Passo dal Canton.

8 h 00 Descendre encordés (éventuellement avec peaux) jus-



qu'à la Bocchetta dal Castel (3106 m).

Eviter fortement, sur la droite, le versant N du Castello.

Ascension du sommet à skis, ou avec les crampons.

**Cima di Castello (3388 m).**

Retour à la Bocchetta dal Castel (3106).

**Choix des variantes:**

10 h 30




**Variante 1:** retour par le même itinéraire, ou, par très bonnes conditions (temps sûr, relativement froid!):

**Variante 2:** descente dans l'Albignatal au pied S de l'arête O du Castello, sans corde.

**Variante 3:** Descente par le Vadrec dal Castel Nord (encor-



- 11 h 30 dés jusqu'à 2850 m environ).  
Lac de barrage d'Albigna (environ 2100 m).  
Remontée.
- 12 h 00 Cabane Albigna: pause de midi.
-  **Possibilité de «descente de secours»:** rester à la cabane (téléphone), éventuellement par le barrage vers le téléphérique, puis dans la vallée.
- 13 h 00 (au plus tard) Remontée.
- 15 h 00 Pass da Casnil Nord (2975 m).  
(Les passages raides sur le versant E sont maintenant à l'ombre et devraient être «bons»).  
Descente sur le glacier du Forno.
- 16 h 00 Arrivée à la cabane Forno.
- 19 h 00 Evaluation de la journée.



## Exemple 2

**Galenstock (3583 m):** traversée.

Course de haute montagne de difficulté moyenne, dépendant fortement des conditions ambiantes.

Groupe au pied sûr, bien entraîné.

Condition préalable importante: bonne discipline.

- 4 h 00 Cabane de Sidelen (2708 m): lever, déjeuner.
- 5 h 00 Départ encordés. Montée sur le bassin occidental du glacier de Sidelen.
- ▲▲▲▲ Contourner le point 2882 (crevasses).
- 6 h 30 Attaque par l'éperon rocheux (environ 3150 m).  
 **Point possible pour rebrousser chemin.** Critère: conditions atmosphériques stables. Escalade facile sur l'éperon.
- 8 h 00 Point 3362.  
Monter et franchir la calotte sommitale (attention: danger de glissades et d'entraîner ses compagnons) jusqu'au sommet.
- 9 h 00 Galenstock (3583 m).  
 **Point possible pour rebrousser chemin.** Critères: horaire, conditions atmosphériques, d'enneigement et de glace au sommet; progression sûre, discipline de groupe.  
Descente par l'arête Nord (délicate, passage clé); assurage dans la glace, éventuellement: 1 ou 2 cordes fixes.
- 11 h 00 Sur le glacier, au-dessous de la rimaye (3340 m environ).

 **Choix des variantes.**

**Variante 1:** continuer par l'itinéraire normal sur le Tiefengletscher ou, en cas de bonnes conditions (bonne visibilité, état favorable des crevasses, itinéraire reconnu):

**Variante 2:** descente au sud du point 3025 (Strahlengrätli) et par l'Untere Bielenlücke, retour à la cabane.

(Un certain nombre d'autres variantes sont envisageables, pour lesquelles on appliquera les mêmes critères).

13 h 30 Arrivée à la cabane de Sidelen.

17 h 00 Evaluation de la journée.

## Evaluation de la course

Une expérience n'est utilisable qu'à près une évaluation ciblée, par exemple sous la forme d'une réflexion sur la journée.

Voici quelques trucs pratiques:

- **Prendre intentionnellement son temps** pour réfléchir sur la journée avec le groupe. Immédiatement après une longue course, ce n'est sans doute pas le bon moment, vu qu'il y a d'autres besoins beaucoup plus importants à satisfaire. On prendra donc d'abord le temps de récupérer.
- Plus la planification a été **approfondie** et **détaillée**, plus l'évaluation sera **bénéfique**.

• Comparez la course effectuée avec le plan: s'en est-on écarté notablement? A-t-on connu des «surprises» par rapport:

- à l'horaire?
- à l'évolution des conditions météorologiques?
- aux conditions?
- aux difficultés?
- aux passages clés?
- aux dangers?

Réflexion sur les causes:

Pourquoi y a-t-il eu des surprises?

Etaient-elles prévisibles?

• Où les **décisions** ont-elles été prises? Ont-elles été judicieuses (rétrospectivement)?

• **Quintessence:** quelle fut l'expérience la plus importante pour tout un chacun?

Que peut-on en tirer comme enseignement?

En outre, l'évaluation en groupe est un entraînement pratique et utile. Elle permet de repousser les éventuelles tentatives de justification d'erreurs après coup, grâce à une autocritique bien menée. La planification et l'évaluation d'une course poursuivent un même but didactique, à savoir **l'élargissement des compétences en matière de décision.** ■

