



Seilbahnen Schweiz  
Remontées Mécaniques Suisses  
Funivie Svizzere  
Pendicularas Svizras

Commission des questions juridiques relatives aux descentes pour sports de neige

# ➤ L'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes pour sports de neige

Modifications dans les dispositions de l'obligation d'assurer la sécurité  
Edition 2015





## I. La notion de l'obligation d'assurer la sécurité

Il est recommandé aux entreprises de remontées mécaniques de définir dans un règlement d'organisation et dans les cahiers des charges, resp. les contrats de travail, etc., les tâches et les obligations de chaque collaborateur (y c. leur suppléance) s'appliquant en relation avec l'obligation d'assurer la sécurité. 3a

Les présentes directives définissent l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes de sports de neige. Les ascensions/montées sont soumises aux normes en vigueur qui décrivent les exigences en matière de sécurité. Pour les tracés de téléski, voir la norme suisse SN 12929-1. 3b

## II. Les descentes pour sports de neige (descentes)

Les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas ont des voies ouvertes d'une manière générale au public que les skieurs et les snowboarders eux-mêmes ont formées dans un domaine non contrôlé. Elles ne sont ni balisées, ni damées, ni contrôlées, ni protégées contre les dangers de la montagne par le responsable de la sécurité. (cf. N. 195 et N. 198) 10

On parle de «piste» sauvage lorsqu'une descente qui s'est formée spontanément se présente comme une piste après avoir été intensément utilisée, tandis que l'on parle plutôt de variantes lorsqu'il s'agit de traces isolées. Cela est valable surtout dans la haute neige lorsque chacun fait sa propre trace du haut en bas d'une pente. On parle alors simplement de ski hors-piste, et pour les snowboarders de freeriding. **Les variantes sont recherchées pour descendre dans la poudreuse. Si elles sont recouvertes de traces, elles perdent leur attrait. Il ne s'y forme pas de surface assimilée à une piste.** 11

Sont également considérés comme usagers les lugeurs et les utilisateurs d'engins de sports alternatifs, voir N. 188. 13

### III. L'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins)

- 15 La Fédération internationale de ski (FIS) a exprimé en 10 règles de conduite (Règles de conduite FIS, cf. annexe I) les devoirs de diligence incombant à l'**usager**. Ces règles sont l'expression des principes juridiques communs quant à la pratique des sports de neige. Elles correspondent d'un point de vue sportif aux particularités du ski et du snowboard; elles sont exprimées de manière claire, non équivoque, simple, générale et rapidement compréhensible, et elles tiennent compte des conditions particulières de la pratique des sports de neige par d'innombrables usagers sur les pistes du monde entier. En particulier selon la règle FIS 8, **les usagers doivent** tenir compte du balisage, des signaux et des barrages mis en place par les responsables de la sécurité.
- 17 L'étendue de l'obligation d'assurer la sécurité s'apprécie selon les circonstances et d'après ce que l'on peut attendre en matière de lutte contre les accidents de la part des exploitants soumis à l'obligation d'assurer la sécurité. Pour éviter d'être tenus responsables, les exploitants **doivent**
- a) écarter les dangers avec lesquels l'utilisateur n'a pas à compter lorsqu'il emprunte une descente balisée. Il s'agit en particulier des dangers que, **même en faisant preuve de l'attention requise par les circonstances**, l'utilisateur de la descente ne peut pas apercevoir et qui constituent pour lui de véritables pièges.
  - b) veiller à préserver les usagers des dangers que ces derniers ne peuvent pas éviter même en descendant prudemment et de façon adaptée à leurs capacités. Il s'agit notamment du cas où les adeptes de sports d'hiver risquent de chuter et de glisser sans pouvoir freiner ni guider leur chute efficacement.
- 21 **Sur les pistes avec balisage au milieu, le bord de la piste n'est pas indiqué. La piste est délimitée par le damage et les conditions du terrain. Si la piste balisée au milieu s'élargit par rapport au damage d'origine, l'obligation d'assurer la sécurité s'étend en conséquence.**
- 27 L'aménagement d'itinéraires est destiné à des **usagers** exercés.
- 28 Les chemins sont clairement délimités par les bords. Il n'y a pas de secteur immédiatement contigu à la piste au sens de la N. 22 pour ralentir ou s'arrêter sans danger. On peut attendre des usagers une prise de conscience et une conduite prudente adaptées aux circonstances. Ainsi, les mesures de sécurité sur les bords ne sont requises que lorsqu'il existe des dangers particulièrement grands, tels que des virages serrés ou des falaises. En revanche, il n'est pas nécessaire de sécuriser des déclivités normales.

Les chemins sont clairement délimités par les bords. **Il n'y a pas de secteur immédiatement contigu à la piste au sens de la N. 22 pour ralentir ou s'arrêter sans danger. On peut attendre des usagers une prise de conscience et une conduite prudente adaptées aux circonstances.** Ainsi, les mesures de sécurité sur les bords ne sont requises que lorsqu'il existe des dangers particulièrement grands, tels que des virages serrés ou des falaises. En revanche, il n'est pas nécessaire de sécuriser des déclivités normales.

Les traverses doivent être balisées <b>des deux côtés</b> .	37
<b>Pour le balisage ou la signalisation, il faut utiliser si possible des piquets en plastique ou en bois d'un diamètre inférieur à 6 cm (cf. N. 88).</b>	40
Sur les pistes où le balisage bilatéral est mis en place, celui-ci indique les bords de la piste. Les pistes sont ainsi délimitées latéralement.	43
Si des circonstances particulières l'exigent, les pistes <b>balisées au milieu</b> doivent être délimitées latéralement, par exemple avant et à la hauteur des passages étroits, avant les barrières en cas de danger de chute ou encore à la bifurcation d'une «piste» sauvage dangereuse. Sur les glaciers, les pistes doivent toujours être délimitées des deux côtés.	44
Le classement d'après le degré de difficulté fait partie de l'aménagement correct d'une piste. Avant d'entreprendre une descente, l'utilisateur doit avoir la possibilité de connaître approximativement les exigences qui lui seront posées. <b>L'ampleur de l'attention requise dépend du degré de difficulté indiqué par le balisage.</b>	50
Les aménagements spéciaux, tels que <b>les terrains pour débutants</b> , les snowparks, les parcs de luge, les parcs pour enfants, <b>les pistes de course et d'entraînement, les pistes de mesure de vitesse, etc.</b> , doivent être séparés des descentes et clairement signalés.	61
<b>Pour la préparation et l'aménagement des chemins, voir N. 28.</b>	65
bb) signaler les obstacles qui ne peuvent pas être enlevés, tels les socles en béton, les fontaines, les ravins, les lignes aériennes d'une hauteur insuffisante, les poteaux de téléphone, les pylônes de lignes électriques, de téléskis et de téléphériques, les installations d'enneigement, les murs, les fosses, les passages supérieurs ou inférieurs, les passages étroits, les troncs et les souches d'arbres, les lits de rivière, les pierres particulièrement dangereuses ou les blocs de rochers. Les obstacles de ce type doivent en outre être rembourrés ou rendus sans danger au moyen de barrages, pour autant que l'utilisateur n'encoure aucun risque d'accident même lorsqu'il descend prudemment et de façon adaptée à ses capacités personnelles. <b>Dans les mêmes conditions, les piquets en bois d'un diamètre de plus de 6 cm et les poteaux en métal en général, y compris les piquets en aluminium, doivent être matelassés.</b> Pour les piquets servant au balisage ou à la signalisation, voir N. 40.	88
<b>h) Véhicules à moteur servant à l'exploitation des pistes</b>	
aa) Principe	

105 Les véhicules à moteur constituent sur les pistes des corps étrangers qui créent des dangers particuliers pour les **usagers**. C'est pourquoi ils ne doivent pas, sous réserve de la **N. 105a** et de la **N. 106**, être engagés pendant les heures d'exploitation jusqu'à ce que le dernier contrôle ait été effectué. Si les pistes sont préparées **le soir** après la fermeture de l'exploitation des installations de transport, il faut s'assurer que le dernier contrôle a eu lieu.

**bb) Motoneiges (Ski-Doo, Snowmobile, quads, etc.)**

105a Le chef de pistes peut autoriser le recours à des motoneiges équipées d'un feu de danger si cela est nécessaire à des fins d'exploitation, en particulier pour les sauvetages et les urgences techniques.

Il incombe au conducteur les devoirs de diligence suivants:

- prendre les égards requis par les circonstances par rapport aux usagers;
- conduire si possible dans les endroits où la visibilité est bonne et au bord de la piste;
- la vitesse doit être adaptée aux circonstances. Dans les endroits étroits et où la visibilité est mauvaise, conduire le plus lentement possible et actionner les signaux d'avertissement acoustiques;
- le feu de danger doit rester enclenché en permanence.

**cc) Engins de préparation des pistes**

106 **A titre exceptionnel**, le chef de pistes peut, à **défaut**, autoriser l'engagement d'engins de damage pendant les heures d'exploitation. Dans ce cas, le responsable de la sécurité doit, par des mesures appropriées, veiller à ce qu'aucun usager ne soit mis en danger. Les mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité dépendent de la fréquentation de la piste, des conditions topographiques, de la visibilité, de l'état de la neige et du danger d'avalanches. Les mesures entrant en considération sont les suivantes:

- fermeture provisoire, totale ou partielle des secteurs où la visibilité est mauvaise ou la piste étroite;
- avertissement des usagers par le personnel de surveillance;
- avertissement des usagers par la mise en place du signal de danger 4 (engin de damage) avec feu clignotant;
- avertissement des usagers par la mise en place du signal de danger 4 sans dispositif complémentaire;
- avertissement des usagers par la mise en place d'un «Triopan» (signal pliable): signal de danger portant le texte «Engin de damage» ou le symbole correspondant sur les trois faces.

110 **dd) Remorquage d'usagers**

111 **i) Véhicules à moteur ne servant pas à l'exploitation des pistes**

La circulation de véhicules à moteur ne servant pas à l'exploitation des pistes n'est en principe pas autorisée sur les descentes de sports de neige et constitue une infraction pénale au sens de l'art. 90 LCR. L'autorité compétente en la matière peut, dans des cas motivés, octroyer une autorisation spéciale, notamment pour les transports absolument nécessaires de marchandises et de personnes sur des tronçons clairement définis. Des conditions appropriées relatives à la garantie de la sécurité de pistes (limitation temporelle, vitesse maximale, type de véhicule à moteur, etc.) doivent être fixées dans l'autorisation. 111a

Les tiers, en particulier les détenteurs et les conducteurs de véhicules à moteur ne servant pas à l'exploitation des pistes, qui ne respectent pas cette consigne recevront un avertissement écrit de l'entreprise de remontées mécaniques. 111b

La sécurité à l'égard du danger d'avalanches suppose un examen constant et précis des conditions météorologiques générales et locales et de l'état de la neige. L'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches (ENA) émet régulièrement des bulletins d'avalanche avec l'aide d'environ 80 stations comparatives (observateurs) réparties sur toute la région des Alpes et des Préalpes. Un bulletin d'avalanche paraît quotidiennement en hiver et selon les besoins le reste du temps. Le bulletin d'avalanche donne une vue d'ensemble de la situation générale dans les diverses régions, dans les secteurs élevés ou escarpés, information complétée par des indications au sujet du développement prévisible à court terme. Le bulletin d'avalanche peut être consulté en tout temps sur le site Internet [www.slf.ch](http://www.slf.ch) ou via l'application gratuite pour smartphones «White Risk». 116

Pour avertir les usagers qui, en dehors des descentes balisées, pratiquent dans le domaine non contrôlé, il faut, au moins à chaque station d'apport, mettre en place le signal de mise en garde 8 de la SKUS et mettre en service le feu clignotant en cas d'avalanche. Les endroits d'où partent des «pistes» sauvages et des variantes régulièrement empruntées doivent être indiqués en permanence au moyen du signal de mise en garde 12 de la SKUS. Exceptionnellement, une barrière à fanions n° 9 pourra s'imposer si le danger d'avalanches est élevé (cf. N. 201 à ce sujet). 129

Les entreprises doivent par ailleurs respecter les actes suivants: 141

- la loi fédérale du 25 mars 1977 sur les substances explosibles (loi sur les explosifs, LExpl)
- l'ordonnance du 27 novembre 2000 sur les substances explosibles (ordonnance sur les explosifs, OExpl)
- le guide «Formation déclenchement artificiel d'avalanches» du Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI)
- la directive technique du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) relative à la remise d'armes et de munition pour le déclenchement artificiel d'avalanches à des institutions civiles (en allemand uniquement).

Le service de sauvetage incombe à l'entreprise responsable de la sécurité sur les pistes ou à une organisation appropriée chargée par elle de cette tâche. Un service de piquet, qui peut être avisé rapidement et simplement pendant les heures d'exploitation, doit être en tout cas mis en place. 159

- 164 Le ch. 9 des règles FIS oblige chaque **usager** à apporter son aide en cas d'accident.
- 168 Si les conditions locales empêchent d'effectuer un contrôle final sur toutes les pistes, par exemple en raison de l'étendue considérable du domaine comportant de nombreuses pistes conduisant à différents endroits, un numéro d'urgence doit être indiqué **et le service de sauvetage doit être joignable**.
- 172 En cas d'accident mortel ou d'autres accidents manifestement graves, notamment en cas de collisions, les patrouilleurs doivent immédiatement informer le chef du service de pistes et de sauvetage ou d'intervention, qui doit alerter l'autorité de police. C'est spécialement dans les accidents de sports de neige que la constatation exacte et la conservation des traces doivent intervenir **sans délai**. Une conservation judicieuse des preuves peut constituer un élément à décharge pour l'entreprise responsable.
- 176 Les usagers qui, par défaut de maîtrise et par manque de scrupules, mettent en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'autrui, peuvent être dénoncés à la police ou au **Ministère public** pour entrave à la circulation publique au sens de l'art. 237 du Code pénal suisse. Cette disposition s'applique particulièrement aux adeptes du hors-piste et du freeride qui s'engagent sur des pentes exposées au danger d'avalanches ou sur des descentes au mépris des panneaux de mise en garde et des feux clignotants avalanches ainsi que des barrages et qui par là risquent de déclencher des avalanches et mettent en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'autrui se trouvant sur les pistes, itinéraires ou chemins.
- 178 A l'inverse de la peine qui constitue la sanction de droit pénal, la sanction de droit civil sous forme de dommages-intérêts peut être déjà justifiée par le simple déclenchement de la masse de neige. Tel est le cas lorsque le responsable de la sécurité, respectivement le service de pistes et de sauvetage qui en est chargé a, suite au glissement des masses de neige, engagé une action de recherche pour retrouver d'éventuelles personnes ensevelies, et que cette initiative se révèle par la suite inutile. **Les adeptes du hors-piste et du freeride qui s'engagent sur des pentes exposées au danger d'avalanches malgré les signaux d'avertissement et déclenchent une avalanche enfreignent une obligation contractuelle accessoire et sont responsables des dommages causés à l'égard de l'entreprise de remontées mécaniques. Il est recommandé d'ajouter une remarque à ce sujet dans les conditions générales de vente (CG).**



Les entreprises de remontées mécaniques peuvent autoriser l'utilisation d'engins de sport alternatifs à usage similaire, à condition que l'engin ne mette pas en danger les autres usagers (p. ex. en raison de ses caractéristiques extérieures ou de son poids).

Ces engins devront remplir tous les critères suivants:

- Les règles FIS et SKUS doivent pouvoir être respectées.
- L'engin doit en principe glisser en direction de la pente conformément aux prescriptions, avoir des carres et être adapté à une conduite active dans les virages.
- L'engin doit pouvoir être transporté sur l'installation de remontées mécaniques.
- La position doit être debout ou assise.
- Les engins susceptibles de mettre en danger des tiers ne sont pas admis.

#### IV. «Pistes» sauvages, variantes et Freeride Areas

Dans les zones où se trouvent des «pistes» sauvages dangereuses et des variantes, les piquets de balisage plantés sur la piste elle-même doivent être plus rapprochés et munis de flèches de direction. Ces mesures ont pour but d'empêcher que les usagers non familiarisés avec les conditions locales ne s'écartent de la piste et ne s'égarent sur une «piste» sauvage ou une variante recelant des dangers particuliers (**spécialement grands ou atypiques pour le terrain alpin**).

201

S'il s'agit à proprement parler d'un départ vers une telle «piste» sauvage ou une variante, c.-à-d. si le départ apparaît clairement et qu'il est limité dans l'espace, ce danger doit en outre être signalé au moyen du panneau 12 de la SKUS et, **exceptionnellement cas de danger d'avalanche marqué**, le départ devra même être barré **au moyen du filet à fanions n° 9** (cf. N. 129). Ceci vaut notamment pour les «pistes» sauvages régulièrement empruntées comme raccourcis ou pour relier deux pistes.

#### VIII. Itinéraires de raquettes à neige

Les mesures suivantes doivent être prises en cas de croisements d'itinéraires de raquettes avec les descentes aménagées pour les **usagers**:

226

- Lorsque les conditions de visibilité sont défavorables, les croisements doivent être signalés aux raquettes avec l'indication «Traverser la piste un par un», de manière à ce que la piste ne soit pas bloquée par des groupes entiers. Il est également approprié de placer le signal de danger n° 7 de la SKUS «Croisement».
- Le signal de danger n° 7 «Croisement» doit être placé sur la piste, accompagné de la plaque complémentaire 7d «Croisement avec chemin pédestre». Il est également recommandé de placer le signal de mise en garde n° 11 «Ralentir» de la SKUS.





