



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

Directives avec explications

Edition remaniée 2015



Membres de la Commission des questions juridiques relatives aux descentes pour sports de neige

Fritz **Anthamatten**, avocat, Brigue (président)

Andreas **Donatsch**, avocat, prof. ordinaire en droit pénal et procédure pénale, Institut de droit de l'Université de Zurich, Zurich

Manuel **Jaun**, avocat, professeur de droit de la responsabilité civile, Université de Berne, Berne

Jean-Pierre **Greter**, procureur général adjoint, ministère public du canton du Valais

Peter **Rothenbühler**, avocat, Baar (ZG)

Nicolas **Duc**, président de la SKUS

Andreas **Kley**, Université de Zurich, Zurich

Ueli **Frutiger**, service de conseil Sécurité des sports de neige, Berne *

Eric-A. **Balet**, directeur général de Téléverbier SA, Verbier *

Frédéric **Bumann**, directeur de Belalp Bahnen AG, Blatten b. Naters *

Alexander **Stüssi**, chef de la division Droit et ressources, RMS, (secrétaire) *



Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivia Svizzera
Pencilularas 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

Directives avec explications

Edition remaniée 2015

Cette édition 2015 est valable à partir de décembre 2015. Dans l'accomplissement de sa tâche, la Commission s'est fondée sur des expériences tirées de la pratique et sur la dernière jurisprudence du Tribunal fédéral et des autorités cantonales quant à l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes pour sports de neige.

Remarque

Les termes tels que skieurs, snowboarders, lugeurs, randonneurs, etc. utilisés dans ces directives s'appliquent aux deux sexes.

N.B. En français les expressions «adepte de sports de neige» (Schneesportler) et «usager des descentes» (Abfahrtsbenützer) seront traduites par le seul mot d'«usager».

Proposition de référence:

«Directives RMS relatives aux descentes pour sports de neige, N.*..»

* N. = note marginale sous forme d'un chiffre

➤ Table des matières

I.	La notion de l'obligation d'assurer la sécurité	7
<hr/>		
II.	Les descentes pour sports de neige (descentes)	8
1.	La piste	8
2.	L'itinéraire	8
3.	Les chemins pour sports de neige (chemins)	8
4.	Le domaine non contrôlé pour sports de neige (domaine non contrôlé) (y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas)	8
5.	Aperçu des diverses manières de pratiquer les sports de neige en montagne	9
<hr/>		
III.	L'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins)	10
1.	Etendue de l'obligation d'assurer la sécurité	10
2.	L'aménagement des descentes	12
a)	Notion	12
b)	Nombre de pistes et largeur des pistes	12
c)	Aménagement d'itinéraires	12
d)	Chemins	12
3.	Le balisage des descentes	13
a)	But du balisage	13
b)	Manière de baliser	13
c)	Délimitation latérale des pistes	14
d)	Numérotation du balisage	15
e)	Classement d'après le degré de difficulté	15
f)	Contrôle du balisage	15
4.	Le damage et l'aménagement des descentes	16
a)	Le damage	16
b)	Clôtures, en particulier les barrières en bois et les barbelés	16
aa)	Sur le tracé des pistes	16
bb)	Sur le tracé des itinéraires	16
c)	Zones à circulation ralentie	16
d)	Aménagements spéciaux	16
e)	Chemins	17
5.	Le contrôle des descentes	17
a)	Notion et rôle	17
b)	Fréquence et moment des contrôles	17
6.	Entretien des pistes	18
a)	But et étendue	18
b)	Préparation mécanique des pistes	18
c)	Bosses et trous	18
d)	Secteurs sans neige, glacés ou soufflés par le vent	19

7.	La signalisation	19
8.	Mesures pour la protection des usagers à l'égard d'obstacles artificiels ou naturels	20
	a) Pistes	20
	aa) Obstacles pouvant être enlevés	20
	bb) Obstacles ne pouvant pas être enlevés	20
b)	Itinéraires	20
	c) Passages étroits	21
	d) Croisements de descentes	21
	e) Croisements avec des routes	21
	f) Croisements avec des chemins de fer et des téléskis	22
	g) Aires de décollage et d'atterrissage pour les vélidelistes et les parapentistes	22
	h) Véhicules à moteur servant à l'exploitation des pistes	22
	aa) Principe	22
	bb) Motoneiges (Ski-Doo, Snowmobile, quads, etc.)	23
	cc) Engins de préparation des pistes	23
	dd) Remorquage d'usagers	24
	i) Véhicules à moteur ne servant pas à l'exploitation des pistes	24
9.	Mesures de protection des usagers contre les dangers de la montagne	25
	a) Danger d'avalanches	25
	aa) Terminologie	25
	bb) Contrôle minutieux du danger d'avalanches	25
	cc) Descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins)	26
	dd) Chemins d'accès et de jonction	27
	ee) Domaine non contrôlé pour sports de neige (y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas)	27
	ff) Freeride Checkpoints	27
	gg) Déclenchement artificiel d'avalanches	28
	hh) Schéma des mesures à prendre sur les descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins) en cas de danger d'avalanches:	29
	b) Danger de chutes	30
10.	Dangers de la haute montagne, descentes sur les glaciers	31
11.	Obligation de sauvetage	31
	a) Tâches et but du service de sauvetage	31
	b) Organisation du service de sauvetage	32
	c) Formation des patrouilleurs	32
	d) Equipement des patrouilleurs	32
	e) Obligation d'assistance	32
12.	Le contrôle final	33
13.	Prise en charge de tâches de police	33

14.	Intervention contre les usagers sans scrupules (chauffards des pistes)	34
a)	Service d'ordre sur les descentes	34
b)	Sanctions découlant du droit des transports, du droit civil et du droit pénal	34
15.	Compétition et entraînements de compétition	37
16.	Utilisation conforme des descentes	37
17.	Information	38
a)	Panneaux d'orientation	38
b)	Prospectus	38
c)	Marquage des pistes enneigées techniquement	38
d)	Détermination des couleurs	38
<hr/>		
IV.	«Pistes» sauvages, variantes et Freeride Areas	39
1.	Les problèmes posés	39
2.	Mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité	39
a)	Signalisation	39
b)	Information générale	39
c)	Signalisation locale de bifurcations de «pistes» sauvages et de variantes	40
aa)	Sur les pistes	40
bb)	A proximité des stations	40
d)	Freeriding	40
<hr/>		
V.	Transport des usagers dans les régions de haute montagne dépourvues de descentes balisées	41
1.	Mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité	41
2.	Le service de sauvetage dans les régions d'excursions	41
<hr/>		
VI.	Pistes et parcs de luge	42
<hr/>		
VII.	Randonneurs	43
<hr/>		
VIII.	Itinéraires de raquettes à neige	44
<hr/>		
IX.	Snowparks	46
<hr/>		
	Annexes	47
I.	Fédération Internationale de Ski (FIS) – Règles de conduite du skieur de descente et du snowboarder (édition 2002)	48
II.	Directives complémentaires pour les snowboarders	50
III.	Directives de la SKUS pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige (édition 2015)	51

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

Pour la Suisse, le tourisme hivernal revêt une grande importance sur le plan économique. 1
Les entreprises de transport en montagne et les usagers des descentes pour sports de neige (ci-après: descentes) qu'elles aménagent y contribuent dans une mesure essentielle. Mais il ne faut pas perdre de vue les nombreux accidents qui constituent une charge importante pour l'économie publique. **La responsabilité d'un accident incombe en principe à l'usager lui-même accidenté au cours d'une descente (skieur, snowboarder, etc.).** Ce n'est que dans des **cas exceptionnels** que l'on peut s'en prendre à d'autres personnes ou aux entreprises pour les conséquences d'un accident. Les raisons d'une telle responsabilité peuvent consister dans une collision ou dans le fait qu'un usager a été gêné par un autre, ou encore dans une insuffisance dans l'entretien ou la surveillance d'une descente balisée par les responsables d'une entreprise.

Les présentes directives ont pour but de montrer aux chefs des services de pistes et de sauvetage **quelles mesures** ils doivent prendre pour éviter d'engager la responsabilité tant civile que pénale de l'entreprise et de ses employés. Cette responsabilité consiste dans **l'obligation d'assurer la sécurité**. Elle découle de la règle générale de conduite, selon laquelle on ne doit blesser ni faire de tort à personne. Ce principe général de l'ordre juridique suisse s'exprime ainsi: 2
«Celui qui crée une situation dangereuse pour autrui, ou la laisse perdurer, est tenu de prendre toutes les mesures de précaution que l'on peut attendre de lui pour empêcher qu'il n'en résulte un dommage pour qui que ce soit.»

La mise à disposition ou l'ouverture d'une descente balisée peut receler de tels dangers. 3
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 télési, voir la norme suisse SN 12929-1. 3b

Outre l'importance qu'il y a à mettre les entreprises de transport et leurs assureurs à l'abri de réclamations en dommages-intérêts, il ne faut pas oublier que des descentes soigneusement aménagées et entretenues conformément aux règles de l'art constituent la meilleure publicité pour une entreprise de transport, alors qu'à l'inverse les accidents que l'on aurait pu éviter représentent une mauvaise contre-publicité. 4

Les présentes directives se basent sur les **directives de la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige (SKUS)**. Ces directives SKUS pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige (encartées à la troisième page de couverture) sont considérées d'après la jurisprudence du Tribunal fédéral comme critères pour la diligence requise en ce qui concerne l'installation de remontées mécaniques et l'exploitation de descentes. Elles lient les entreprises et leurs employés. 5

II. Les descentes pour sports de neige (descentes)

1. La piste

- 6 La piste est une voie ouverte au public en vue d'y descendre à ski ou à snowboard, laquelle est aménagée, balisée, damée, entretenue, contrôlée et protégée contre les dangers de la montagne par celui qui a l'obligation d'en assurer la sécurité.

2. L'itinéraire

- 7 L'itinéraire est une voie ouverte au public en vue d'y descendre à ski ou à snowboard, laquelle est balisée et protégée contre les dangers de la montagne par celui qui a l'obligation d'en assurer la sécurité, mais qui n'est en revanche ni damée, ni contrôlée.

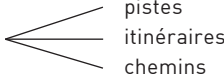
3. Les chemins pour sports de neige (chemins)

- 8 Les chemins pour sports de neige sont des chemins balisés, ouverts et aménagés pour le ski et le snowboard. Ils constituent une partie d'une descente ou relient entre elles des descentes.

4. Le domaine non contrôlé pour sports de neige (domaine non contrôlé) (y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas)

- 9 Tout ce qui n'est pas mis à disposition en tant que descente balisée constitue le domaine non contrôlé.
- 10 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)
- 11 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.

5. Aperçu des diverses manières de pratiquer les sports de neige en montagne

- descentes balisées 
 - pistes
 - itinéraires
 - chemins
- domaine non contrôlé
[y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas]

12

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)

1. Etendue de l'obligation d'assurer la sécurité

- 14 Les entreprises de transport ont l'obligation d'assurer la sécurité. Cependant, tout accident se produisant sur une descente balisée n'engage pas obligatoirement la responsabilité de celui qui est chargé de la sécurité. D'après le **principe de la responsabilité personnelle de l'utilisateur (skieur, snowboarder, etc.)**, ce dernier peut être seul responsable de l'accident.
- 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'utilisateur. 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.
- 16 Les règles de conduite de la FIS s'adressent aux **usagers**. Elles sont également valables pour **tous les autres usagers des descentes balisées**. En complément, la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige (SKUS) a édicté, en accord avec les associations de snowboard, des règles spécifiques qui doivent encore être plus spécialement observées par les snowboarders (cf. annexe II).
- 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.
- 18 **L'obligation d'assurer la sécurité est valable pour toute la durée de l'exploitation normale des installations de remontées mécaniques**. En dehors de cette période d'exploitation, le responsable de la sécurité doit pouvoir aménager les descentes avec des engins de damage. Les descentes sont alors fermées et donc barrées.

Lors de circonstances particulières en dehors de la période normale d'exploitation, telles que descentes au clair de lune ou soirées dans des cabanes, celui qui doit assurer la sécurité de la descente n'est responsable que lorsqu'il organise la manifestation. Sinon, c'est l'organisateur qui doit veiller à la sécurité des participants, lesquels doivent prendre eux-mêmes les précautions nécessaires.

D'une manière générale, **l'étendue de l'obligation d'assurer la sécurité** peut être définie comme il suit:

1	L'obligation d'assurer la sécurité existe sur les descentes balisées (pistes, itinéraires, chemins ainsi que pistes de luge et chemins de randonnée).	descentes balisées	19
2	Elle comprend l'obligation de rendre effectivement sans danger le bord de la piste aux endroits où il existe un danger de chute ou là où se trouvent d'autres sources particulières de danger.	bord de la piste	20
3	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.	élargissement de la piste	21
4	Exceptionnellement, l'obligation d'assurer la sécurité s'étend au-delà du bord de la piste et comprend le secteur immédiatement contigu à la piste , lorsque des obstacles se présentant comme des pièges ou d'autres sources particulières de danger s'y trouvent. A propos de ce secteur immédiatement contigu à la piste, il ne peut s'agir tout au plus que d'une zone étroitement limitée d'environ deux mètres (largeur d'un virage court). Il n'est pas nécessaire de créer de véritables espaces pour les chutes.	secteur immédiatement contigu à la piste	22
5	L'extension de l'obligation d'assurer la sécurité telle qu'elle est définie aux chiffres 2 à 4 ne concerne pas les itinéraires.	itinéraires	23

2. L'aménagement des descentes

a) Notion

- 24 Par aménagement, on entend la **planification de base**, les **travaux de mise en place et de construction**, travaux exercés une fois pour toutes pendant l'été. Dans l'aménagement des descentes entrent en particulier les travaux suivants: ouverture de couloirs en forêt, aménagement de places d'évitement et de chemins, explosion de rochers, élimination d'obstacles inutiles, tels des socles en béton de téléskis supprimés ou déplacés, construction de ponts, de passages inférieurs et de galeries, mouvements de terre.

b) Nombre de pistes et largeur des pistes

- 25 Les pistes doivent être aménagées en nombre et en largeur suffisants pour que leur capacité corresponde au débit des installations de remontées mécaniques.
- 26 Pour chaque domaine desservi par une installation de remontée mécanique, il faut mettre à disposition **au moins une piste**. Pour le transport d'usagers dans les **régions de haute montagne dépourvues de pistes**, cf. N. 204 ss ci-après.

c) Aménagement d'itinéraires

- 27 L'aménagement d'itinéraires est destiné à des usagers exercés.

d) Chemins

- 28 **Les chemins nouvellement aménagés** ne doivent pas présenter une pente dépassant 10 % et doivent avoir au moins cinq mètres de large. Là où la topographie exige que certains secteurs soient plus raides, **des espaces appropriés** doivent être créés **pour permettre le freinage**. Si les chemins ne peuvent être aménagés d'une manière suffisamment large, la pente doit être diminuée en conséquence.

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.

3. Le balisage des descentes

a) But du balisage

Les pistes, les itinéraires et les chemins présentent deux traits communs: le balisage et la protection contre les dangers inhérents à la montagne. 29

Le balisage doit remplir une fonction de protection et une fonction d'orientation. 30

Les pistes, les itinéraires et les chemins doivent être balisés de telle manière que l'utilisateur puisse trouver le chemin conduisant à la station inférieure même par mauvaise visibilité. C'est la fonction de protection. 31

La fonction d'orientation consiste d'une part à permettre aux usagers de reconnaître, avant d'entreprendre une descente, s'ils se trouvent au point de départ d'une piste ou d'un itinéraire, et d'autre part à les renseigner sur le degré de difficulté d'une piste (cf. N. 50 ss ci-après). 32

b) Manière de baliser

Les pistes et les itinéraires doivent être balisés de manière différente. 33

Selon leur degré de difficulté, les pistes sont balisées en bleu, rouge ou noir (cf. N. 52 ss ci-après). 34

Les pistes doivent être balisées soit au milieu de la piste soit des deux côtés. 35

Les domaines reliés entre eux par des installations de remontées mécaniques, des pistes ou des chemins doivent être autant que possible balisés d'une manière uniforme.

Si le balisage est mis en place des deux côtés, il doit l'être de manière différente du côté droit et du côté gauche de la piste, afin que les usagers puissent sans hésitation distinguer les deux côtés de la piste. 36

Les traverses doivent être balisées des deux côtés. 37

- 38 Sur et aux abords immédiats **des panneaux d'orientation et des panoramas** ainsi que dans les prospectus contenant le plan des pistes, il est indispensable d'indiquer clairement si dans le domaine en cause le balisage au milieu de la piste ou le balisage bilatéral a été adopté, en précisant, en cas de balisage bilatéral, en quoi les indications du bord droit de la piste se distinguent de celles du bord gauche.

Dans les domaines reliés entre eux, si le balisage est mis en place en partie au milieu et en partie des deux côtés, il importe en outre d'attirer l'attention, sur le terrain, sur le changement entre l'un et l'autre des systèmes.

- 39 **Les itinéraires** doivent être balisés **en jaune au milieu**. Ils peuvent être délimités des deux côtés. Pour éviter des confusions avec les écriteaux indiquant les chemins de tourisme pédestre, des précautions appropriées doivent être prises (écriteaux masqués ou tournés par exemple). Il n'y a pas de classement selon le degré de difficulté.
- 40 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).
- 41 **Les endroits critiques** des descentes balisées, par exemple les bifurcations ou les croisements, doivent faire l'objet d'un **balisage particulièrement soigné et être signalés**.
- 42 **Le balisage des pistes, itinéraires et chemins est absolument indispensable**. Les entreprises ne peuvent en aucune manière se soustraire à l'obligation d'assurer la sécurité en ne balisant pas les pistes, itinéraires et chemins. Si une entreprise néglige le balisage et qu'un accident en est la conséquence, cette omission peut entraîner pour elle des suites aussi bien sur le plan civil que sur le plan pénal.

c) Délimitation latérale des pistes

- 43 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.
- 44 Si des circonstances particulières l'exigent, les pistes balisées au milieu 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.
- 45 Si des pistes sont délimitées latéralement, que ce soit par des barrages ou par des barrières ou encore en raison des conditions topographiques, elles peuvent également être balisées latéralement, même si le principe de balisage au milieu est appliqué.

d) Numérotation du balisage

Il n'y a en principe aucune obligation de numéroter le balisage. 46

abrogé 47

Si le balisage est numéroté, la numérotation doit être faite d'une manière continue, de bas en haut. 48

abrogé 49

e) Classement d'après le degré de difficulté

Le classement d'après le degré de difficulté fait partie de l'aménagement correct d'une piste. 50
Avant d'entreprendre une descente, l'utilisateur doit avoir la possibilité de connaître approximativement les exigences qui lui seront posées. L'ampleur de l'attention requise dépend du degré de difficulté indiqué par le balisage.

Le classement d'après le degré de difficulté se fait sur la base de conditions normales. Le critère général de ce classement repose sur la topographie. L'utilisateur doit tenir compte du fait que des conditions météorologiques ou d'enneigement défavorables augmentent la difficulté. 51

Le classement est fait d'après les données suivantes:

Pistes faciles = couleur bleue 52

Les pistes bleues ne doivent pas avoir une pente longitudinale et transversale dépassant 25 %, à l'exception de petits secteurs en terrain ouvert.

Pistes de difficulté moyenne = couleur rouge 53

Les pistes rouges ne doivent pas avoir une pente longitudinale et transversale dépassant 40 %, à l'exception de petits secteurs en terrain ouvert.

Pistes difficiles = couleur noire 54

Les pistes qui dépassent les valeurs maximales admises pour les pistes rouges doivent être indiquées comme pistes noires.

f) Contrôle du balisage

Les éléments du balisage doivent être contrôlés et maintenus en bon état pendant toute la saison, tout particulièrement après la préparation des pistes et après les grosses chutes de neige. 55

4. Le damage et l'aménagement des descentes

a) Le damage

- 56 Avant la première mise en service de même qu'après chaque chute de neige importante, une piste doit être damée (préparée).

b) Clôtures, en particulier les barrières en bois et les barbelés

aa) Sur le tracé des pistes

- 57 Avant la première mise en service, les barrières se trouvant sur le tracé des pistes doivent être abaissées et des ouvertures correspondant dans chaque cas à la fréquentation de la piste doivent être aménagées. Dans quelques cantons, par exemple St-Gall, Vaud et le Valais, le propriétaire est légalement tenu d'enlever provisoirement les clôtures qui entravent la pratique des sports de neige.
- 58 Même dans les cantons où l'obligation légale d'enlever les clôtures existe, les entreprises sont tenues, en vertu de l'obligation d'assurer la sécurité, de contrôler si les propriétaires ont bien fait le travail.

bb) Sur le tracé des itinéraires

- 59 Les clôtures qui se trouvent à **proximité immédiate des piquets de balisage** ou à l'intérieur des délimitations latérales doivent être supprimées.

c) Zones à circulation ralentie

- 60 Les secteurs de pistes fortement fréquentés ainsi que les endroits-clés peuvent être déclarés **zones à circulation ralentie** au moyen de bandes de signalisation «RALENTIR».

d) Aménagements spéciaux

- 61 Les aménagements spéciaux, tels que les terrains pour débutants, les snowparks, les parcs de luge, les parcs pour enfants, les pistes de course et d'entraînement, les pistes de mesure de vitesse, etc., doivent être séparés des descentes et clairement signalés.
- 62 L'accès à de tels aménagements doit être signalé au moyen de mots ou de symboles de manière à indiquer l'usage auquel ils sont affectés.
- 63 Les aménagements spéciaux peuvent être indiqués sur les panneaux d'orientation et sur les prospectus.

En ce qui concerne l'utilisation d'aménagements spéciaux, le principe de la **responsabilité personnelle** s'applique comme partout sur les descentes balisées (cf. N. 1 et 14 ci-dessus). Ainsi, des indications telles que «Utilisation à vos propres risques et périls» ou analogues sont strictement à bannir. Pour les usagers d'aménagements spéciaux également, les 10 règles de conduite FIS font foi (cf. N. 15 ss ci-dessus). 64

e) Chemins

Pour la préparation et l'aménagement des chemins, voir N. 28. 65

5. Le contrôle des descentes

a) Notion et rôle

Eu égard à l'obligation d'**entretien** (cf. N. 70 ss ci-après) et de **signalisation** (cf. N. 78 ss ci-après), les pistes et les itinéraires doivent être contrôlés. 66

En ce qui concerne le **contrôle de fermeture et le service d'ordre sur les descentes**, cf. N. 167 ss et 173 ss ci-après. 67

Le **contrôle général de l'état des pistes** englobe le contrôle du balisage et de la signalisation déjà mise en place (signaux d'indication, signaux de danger, signaux de mise en garde et de barrage, y compris les barrages et barrières), de même que la détection de nouvelles sources de danger sur la piste, au bord de la piste et dans le secteur immédiatement contigu (obstacles naturels ou artificiels, plaques de glace, secteurs où la neige a disparu, amoncellements de neige), qui incombent au responsable de la sécurité et exigent des mesures spéciales ou certains travaux d'entretien (cf. N. 70 ss, de même que N. 86 ss ci-après). 68

b) Fréquence et moment des contrôles

Les contrôles doivent être exécutés chaque fois que le responsable de la sécurité doit admettre, sur la base des conditions qui lui sont connues (topographie, conditions atmosphériques, fréquentation de la piste), que des modifications propres à créer un danger sur la piste sont intervenues. 69

6. Entretien des pistes

a) But et étendue

- 70 Les pistes doivent être maintenues en bon état, d'une manière correspondant à la capacité de transport.
- 71 L'entretien comprend en priorité l'**enlèvement des obstacles que l'on peut faire disparaître** et qui sont apparus après l'aménagement de la piste, ainsi que la **signalisation des obstacles qui ne peuvent pas être éliminés**, tels que des socles de béton, fontaines, fossés, lignes aériennes d'une hauteur insuffisante, poteaux de téléphone, pylônes pour lignes aériennes, téléskis et téléphériques, installations d'enneigement, murs, fosses, passages supérieurs et inférieurs, passages étroits, troncs d'arbres, souches, lits de ruisseaux, pierres et blocs de rocher particulièrement dangereux, que même en faisant preuve de l'attention commandée par les circonstances l'utilisateur ne peut pas apercevoir facilement (véritables pièges) ou qui, même si l'utilisateur descend prudemment et de façon adaptée à ses capacités personnelles, peuvent entraîner des accidents en cas de chute.
- 72 La **piste telle qu'elle était préparée à l'origine** donne la mesure des travaux d'entretien à exécuter. Le responsable de la sécurité doit autant que possible maintenir l'état original.
- 73 L'entretien s'étend également aux ouvrages d'art érigés sur les pistes, par exemple les ponts, passages inférieurs et galeries.

b) Préparation mécanique des pistes

- 74 Les pistes doivent être préparées au moyen d'engins de damage. La préparation avec des skis ou des pelles n'est tout au plus possible que sur de petits secteurs.

Après des chutes de neige fraîche, les pistes noires peuvent être laissées pendant deux jours au plus dans leur état naturel, afin de mettre à disposition des usagers, en plus des itinéraires, des descentes en haute neige. Il est alors nécessaire de rendre les usagers attentifs au fait que les pistes noires ne sont pas encore préparées.

c) Bosses et trous

- 75 La question de savoir s'il faut faire disparaître les **bosses** que les usagers forment tout au long de l'hiver sur les pistes très fréquentées et présentant une forte pente doit être résolue d'après le degré de difficulté de la piste. Plus celle-ci est difficile, moins il s'impose d'éliminer de tels obstacles, qui sont précisément recherchés par l'utilisateur disposant d'une bonne technique et d'une bonne condition physique.

Les **trous** que des usagers ont laissés derrière eux en tombant font partie des dangers inévitables que l'on rencontre en descendant une piste. Les autres usagers doivent en tenir compte. 76

d) Secteurs sans neige, glacés ou soufflés par le vent

L'aménagement ou la réparation des secteurs sans neige, glacés ou soufflés par le vent doit être exécuté en fonction des particularités de lieu et de temps. De telles sources de danger doivent être éliminées spécialement aux **endroits manifestement cruciaux** d'une piste, tels que les passages étroits, les places de rebroussement et les carrefours, les croisements avec d'autres descentes, des routes, des chemins de fer et des téléskis. Selon la saison et les conditions atmosphériques, de tels endroits doivent être surveillés plus souvent. 77

7. La signalisation

La signalisation sur les pistes doit être conforme aux **directives de la SKUS**. Celle-ci fait une distinction entre signaux de danger, de mise en garde, de barrage et d'indication. 78

Les **dangers** doivent être indiqués par les **couleurs jaune/noir**. 79

A l'inverse du balisage, les signaux ne peuvent porter **aucune publicité** et ils doivent être placés de telle manière qu'ils s'adressent exclusivement aux usagers des installations de sports de neige et ne concernent en aucun cas les usagers de la route. Ce dernier principe est spécialement valable pour les signaux de danger. 80

En matière de **signalisation**, les deux notions de barrage et de barrière sont définies comme il suit: 81

Le **barrage** est une installation optique, qui n'est pas fixe et qui peut être contournée en tout temps. 82

La **barrière** est une construction inamovible qui empêche toute circulation dans la zone dangereuse. 83

Pour la barrière en tant que **mesure de protection contre le danger de chute**, cf. N. 147 ss ci-après. 84

Important: La signalisation ne peut jouer son rôle que si on ne peut pas la déplacer facilement et si elle correspond aux conditions effectives du moment. 85

8. Mesures pour la protection des usagers à l'égard d'obstacles artificiels ou naturels

a) Pistes

- 86 On fera ci-après une distinction entre les obstacles que l'on peut enlever et ceux qui ne peuvent pas l'être.

Sur les pistes, au bord de la piste et sur le secteur immédiatement contigu il faut

- 87 aa) **éliminer les obstacles que l'on peut enlever et que l'utilisateur ne peut pas apercevoir facilement même en faisant preuve de l'attention requise par les circonstances (véritables pièges) ou qui, même si l'utilisateur descend prudemment et de façon adaptée à ses capacités personnelles, peuvent entraîner des accidents en cas de chute.**
- 88 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. 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. Pour les piquets servant au balisage ou à la signalisation, voir N. 40.**
- 89 A l'occasion des contrôles, il convient de porter une attention particulière aux signaux et panneaux. S'agissant d'obstacles isolés, tels les troncs d'arbres et les blocs de rocher, la situation peut évoluer rapidement selon la hauteur de la neige. Le responsable de la sécurité doit en tenir compte.

b) Itinéraires

- 90 Le devoir d'assurer la sécurité sur les itinéraires comprend, outre le balisage et la protection contre le danger d'avalanches ou de chute, **l'élimination des obstacles que l'on peut enlever ainsi que la signalisation de ceux qui ne peuvent pas l'être, qui ont été créés de main d'homme et qui sont autant de pièges**, tels que fils de fer, câbles, lattes de bois, murs et fosses, **qui se trouvent à proximité immédiate des éléments du balisage ou entre les délimitations latérales entre le terrain naturel et la surface de la neige**. L'obligation d'éliminer de tels obstacles s'apprécie pour le surplus selon les conditions topographiques. Il s'agit de véritables pièges qui se caractérisent par le fait que l'utilisateur ne peut pas les apercevoir du tout, ou en tout cas pas en temps utile.

Quant aux obstacles naturels , tels que les pierres et troncs d'arbres, l'usager doit compter avec leur présence sur les itinéraires.	91
Sur les itinéraires, le balisage et la signalisation doivent être contrôlés.	92
c) Passages étroits	
Les passages étroits, tels que les ponts, passages inférieurs, chemins creux, couloirs en forêt et ouvertures dans les clôtures, doivent être signalés au moyen du signal de danger 6 (passage étroit).	93
Avant et à l'endroit des passages étroits, les pistes doivent être balisées d'une manière particulièrement précise et éventuellement délimitées latéralement (cf. N. 43, ci-dessus).	94
Les passages étroits particulièrement dangereux, par exemple ceux qui sont peu visibles, doivent être rendus sans danger au moyen d'une chicane (cf. N. 97 ss ci-après).	95
d) Croisements de descentes	
Les croisements de descentes doivent être indiqués au moyen du signal de danger 7 (croisement). Les éléments du balisage doivent être posés plus près les uns des autres et, le cas échéant, pourvus de flèches indiquant la direction (signal 3 de la SKUS).	96
e) Croisements avec des routes	
Les descentes balisées qui croisent des routes ouvertes au trafic public présentent une source de danger. De tels croisements devraient être évités au moment de l'aménagement des pistes; si cela n'est vraiment pas possible, ils doivent être signalés et rendus sans danger. On peut le faire en construisant une chicane . La chicane à édifier avant la route doit être aménagée de telle manière que l'usager de la descente parvienne au point de croisement autant que possible avec une vitesse nulle.	97
Important: Même les passages rendus sans danger par la construction de chicanes doivent être signalés au moyen du signal de danger 7 de la SKUS (croisement) et au moyen du panneau complémentaire 7b (croisement avec route).	98
Si un croisement rendu sans danger par une chicane et indiqué par les signaux précités ne peut être aperçu qu'avec peine par les usagers de la descente et les automobilistes (par exemple croisement avec une route très fréquentée en dehors des domaines pour sports de neige proprement dits au milieu d'une forêt, ou croisement avec une route de transit sinueuse dans une station de sports d'hiver à proximité immédiate d'une station inférieure) et si les conditions topographiques interdisent pratiquement aussi bien le déplacement de la piste que	99

la construction d'un passage supérieur ou inférieur ou encore si l'aménagement d'un passage dénivelé ne peut pas être exigé pour des raisons financières, les responsables de la sécurité doivent s'adresser aux autorités de police compétentes localement et matériellement. Celles-ci devront décider si un signal particulier doit être installé au bord de la voie publique.

f) Croisements avec des chemins de fer et des téléskis

- 100 Le règlement concernant la construction et l'exploitation des installations de remontées mécaniques et téléskis sans concession fédérale (édition 2007) dispose ce qui suit:
«Les croisements à niveau avec des descentes à ski doivent être le plus possible évités. Là où ils sont autorisés, la sécurité de ceux qui utilisent l'installation ou la descente à ski doit être assurée par des mesures adéquates telles qu'une signalisation ou des indicateurs de direction.»
- 101 Pour signaler de tels croisements, il faut employer le signal 7 de la SKUS (croisement), accompagné du panneau complémentaire 7a (croisement avec téléski).
- 102 Si le croisement est **difficile à apercevoir**, il doit être au surplus rendu sans danger par une **chicane** (cf. N. 97 ss ci-dessus).
- 103 A proximité des **doubles téléskis**, les descentes balisées doivent être aménagées de telle manière qu'elles ne coupent pas les pistes de montée.

g) Aires de décollage et d'atterrissage pour les vélideltistes et les parapentistes

- 104 Selon l'art. 8, al. 1, de l'ordonnance du 24 novembre 1994 sur les aéronefs de catégories spéciales (RS 748.941), les pilotes d'ailes delta et de parapentes ne doivent **pas prendre le départ sur des pistes de ski ni y atterrir**. Dans la mesure où les entreprises responsables d'assurer la sécurité aménagent des aires de décollage et d'atterrissage pour vélideltistes et parapentistes, celles-ci doivent être clairement séparées des descentes pour sports de neige, signalées par le signal d'indication 21 et protégées contre le danger d'avalanches. Elles peuvent être mentionnées sur les dispositifs d'orientation.

h) Véhicules à moteur servant à l'exploitation des pistes

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.)

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. 105a

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

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: 106

- 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.

Les engins de damage treuillés ou équipés d'une fraise frontale (turbine à neige) ne doivent, sans exception, être engagés qu'en dehors des heures d'exploitation des installations de remontées mécaniques ou sur des pistes ou secteurs de pistes barrés. 107

Une fois le travail des engins terminé, les barrages et signaux de danger utilisés doivent, en vertu du principe de l'actualité de l'avertissement, être enlevés **sans délai**. 108

Les feux de danger jaunes doivent être enclenchés sur les engins de damage en activité lorsque ceux-ci en sont équipés. Pour que ces engins puissent être aperçus plus facilement, il est recommandé de les munir de **bandes adhésives visibles de loin ou de couleurs voyantes**. 109

110 Le 14 février 1968, le Département fédéral de justice et police a édicté des instructions relatives à l'admission de véhicules à chenilles et de luges remorquées, complétées par des instructions de service du 13 septembre 1982. Par ces instructions, les exigences techniques pour les véhicules pour les pistes de neige inscrites dans l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers OETV (RS 741.41) ont été précisées. Selon les directives du 14 février 1968, les véhicules à chenilles circulant sur les descentes pour sports de neige sont soumis à la législation sur la circulation routière. Sous la note marginale «**Transport de personnes**» (véhicules de sauvetage), le ch. 141 des instructions précitées dispose ce qui suit:

«Conformément aux dispositions de l'art. 61 OCR, des personnes peuvent être transportées sur les ponts de charge (ou les bennes) des véhicules à chenilles. Une autorisation officielle n'est pas nécessaire pour les transports exceptionnels de personnes lors d'actions de secours (décision prise en vertu de l'art. 97, al. 1, OCR). En revanche, les véhicules qui effectuent régulièrement de tels transports ou qui sont prévus spécialement à cet effet doivent être équipés de sièges ou couchettes, ainsi que des dispositifs de sécurité nécessaires; cet équipement complémentaire doit faire l'objet d'une expertise. Eu égard à la faible vitesse des véhicules à chenilles, les dispositifs avertisseurs réservés aux véhicules prioritaires (feu bleu et trompe à 2 tons alternés) ne sont pas admis.»

dd) Remorquage d'usagers

111 L'art. 71, al. 1, OCR dispose que les conducteurs de véhicules automobiles ne doivent remorquer, tirer ou pousser ni véhicule, ni autre objet. La deuxième phrase interdit expressément **de tirer des skieurs, des luges de sport et d'autres engins analogues**. Selon l'art. 71, al. 2, OCR, l'autorité cantonale peut cependant autoriser le remorquage de skieurs dans les régions où se pratiquent les sports d'hiver.

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

111a 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.

111b 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.

9. Mesures de protection des usagers contre les dangers de la montagne

a) Danger d'avalanches

aa) Terminologie

Les avalanches sont des masses de neige glissantes qui dévalent des pentes ou des ravins. Elles dépendent de la configuration (inclinaison de la pente d'env. 28° à 55°), de la nature et de la couverture du terrain, de la masse de neige, de la couche de la nouvelle neige, du vent et de la différence de température ainsi que de l'ensoleillement. 112

On parle de **danger d'avalanches** lorsque des masses de neige menacent de descendre sur les pentes abruptes d'une région déterminée, même sans intervention humaine. Le danger d'avalanches est réparti en cinq degrés de danger, en fonction de la probabilité de déclenchement. 113

bb) Contrôle minutieux du danger d'avalanches

La recherche scientifique, qui en Suisse est avant tout l'affaire de l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches (ENA), permet de procéder d'une façon assez fiable à un examen de la situation quant au danger d'avalanches. 114

En principe, les **pistes doivent être aménagées** de telle manière qu'elles demeurent à l'abri des avalanches lorsque les **conditions hivernales** sont **normales**. Mais il n'est assurément pas possible de parvenir à une sécurité absolue à l'égard du danger d'avalanches et de glissement de plaques de neige sur les descentes balisées. Les expertises qu'exige l'Office fédéral des transports (OFT) dans la procédure pour l'octroi des concessions et auxquelles le requérant doit faire procéder par l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches (ENA) en ce qui concerne la sécurité du projet présenté s'expriment non seulement quant aux mesures de protection possibles, mais également en ce qui concerne l'emplacement des pistes. 115

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 ou via l'**application gratuite pour smartphones «White Risk»**. 116

- 117 Les organes responsables de la sécurité doivent se fonder sur cette appréciation **générale** de la situation, à laquelle la jurisprudence attribue une valeur extrêmement importante dans le jugement des affaires civiles et pénales.
- 118 **L'examen du danger local** d'avalanches doit être fait par un spécialiste connaissant particulièrement bien les conditions locales; outre son expérience locale, il devra tenir compte des **éléments** suivants:
- conditions topographiques (exposition des pentes, couverture du sol, déclivité, forme);
 - densité des précipitations (neige fraîche) et structure de la couche de neige;
 - influence du vent (direction, force, accumulation de neige, couverture de neige en forme de coin au versant à l'abri du vent);
 - température et radiation (métamorphose destructive des cristaux de neige fraîche, ramollissement de la couche supérieure dure au printemps, masses de neige, de glace et de pierres qui se détachent sur les pentes abruptes surmontées de rochers, formation de givre de surface, gradient de température à l'intérieur de la couche de neige);
 - enquête et constat sur les avalanches.
- cc) Descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins)
- 119 Les descentes exposées à un danger d'avalanches doivent être barrées **sans délai**.
- 120 Si toutes les pistes desservies par un télésiège doivent être barrées, l'installation doit être mise hors service. Les entreprises de remontées mécaniques tenues à un horaire doivent interdire à leurs clients d'emporter leurs engins de sport.
- 121 Selon l'art. 60, al. 1, de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV, RS 745.11), les entreprises au bénéfice d'une concession fédérale ont le droit, **en cas de danger d'avalanches, de refuser de transporter** les personnes équipées pour pratiquer un sport d'hiver.
- 122 Lorsqu'elles sont fermées, les descentes balisées doivent être indiquées comme barrées sur les panneaux d'orientation apposés dans les stations (panneau 20 de la SKUS). Il convient d'employer à cet effet des **panneaux d'interdiction amovibles de couleur rouge** ou d'allumer des **signaux lumineux rouges**.
- 123 Déjà au **départ**, respectivement à la **bifurcation** d'une descente ouverte, les usagers doivent être rendus attentifs à la fermeture de la piste, et cela par le panneau de barrage 13 de la SKUS. Il est recommandé de barrer le départ, respectivement la bifurcation, d'une manière parfaitement visible et reconnaissable sans équivoque pour chacun, au moyen de cordes, avec adjonction de fanions 9 de la SKUS.

En résumé, on doit s'en tenir à la règle qu'il ne suffit pas d'indiquer la fermeture sur le panneau d'orientation, respectivement sur le panneau d'indication, mais qu'il faut l'indiquer également sur le terrain . C'est seulement de cette manière que l'on aura la certitude que l'utilisateur moyen, non familiarisé avec les lieux, est pleinement conscient du danger qui le menace.	124
Dans le cas où la fermeture d'une piste doit être ordonnée pendant la journée, le responsable de la sécurité a l'obligation d'effectuer un contrôle au cours duquel il doit exhorter les usagers se trouvant encore sur la descente à quitter la région dangereuse.	125
Une attention particulière doit être observée lors de l' engagement d'engins de damage sur des terrains présentant un risque potentiel d'avalanche.	126
Une descente fermée ne doit être rendue à la circulation qu'après que le responsable de la sécurité s'est assuré que le danger a disparu, éventuellement à la suite du déclenchement artificiel de l'avalanche (à ce sujet cf. N. 138 ss ci-après).	127
dd) Chemins d'accès et de jonction	
L'obligation d'assurer la sécurité s'étend aussi aux chemins d'accès et de jonction menant aux différentes installations de remontées mécaniques.	128
ee) Domaine non contrôlé pour sports de neige (y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas)	
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
Tout danger d'avalanches doit être considéré comme élevé à partir du degré de danger 3 selon la classification de l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches (ENA); cf. à ce sujet le guide pour l'interprétation du Bulletin suisse des avalanches.	130
La règle d'or est celle de l' actualité de la mise en garde . Pour éviter que les signaux de danger d'avalanches et les feux clignotants signalant les avalanches ne perdent leur efficacité, ils doivent être immédiatement retirés ou mis hors service dès que le danger a disparu.	131
ff) Freeride Checkpoints	

- 132 Pour les freeriders, il est possible d'installer des panneaux d'information particuliers que l'on appelle Checkpoints. Ceux-ci doivent donner des **informations émanant d'autorités compétentes**, comme le bulletin d'avalanches et des aides d'interprétation de l'Institut fédéral pour la neige et les avalanches **ENA** et des conseils de la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige **SKUS**. Des renseignements concernant les possibilités de formation auprès du **CAS** et d'écoles de sports de neige sont appropriés.
- 133 Les Checkpoints doivent être munis du **feu clignotant avalanches** et informer que le feu clignotant enclenché signifie **danger d'avalanches à partir du degré 3** (danger d'avalanches marqué).
- 134 Les Checkpoints doivent **clairement avertir** que les usagers qui se trouvent dans le domaine non contrôlé le sont **uniquement à leurs propres risques et périls**.
- 135 Les Checkpoints doivent être placés de manière analogue aux tableaux d'orientation **à la station de départ** et aux **stations importantes** du domaine pour sports de neige. Ils ne doivent pas être placés sur le terrain.
- 136 Les Checkpoints doivent être **aménagés de manière attractive** (bien lisibles, clairement structurés, éveillant la curiosité et résistant aux intempéries).
- 137 Les Checkpoints ne doivent **pas** contenir de **publicité**. S'il n'est pas possible d'éviter cette dernière, celle-ci doit être placée sur les côtés ou au bas du panneau, clairement détachée des informations.

gg) Déclenchement artificiel d'avalanches

- 138 A condition d'être exécuté par des personnes du métier spécialement formées, familiarisées avec les conditions locales et équipées des moyens techniques nécessaires, le déclenchement artificiel d'avalanches constitue un **moyen efficace de protection**. Les avalanches sont déclenchées artificiellement au moyen d'armes militaires, de grenades à main, de dispositifs de minage ou encore au moyen d'explosifs descendus ou lancés du haut d'installations à câbles pour le transport de personnes ou d'hélicoptères.
- 139 En étroite collaboration avec le Centre d'instruction de l'infanterie de Walenstadt, Remontées Mécaniques Suisses (RMS) organise périodiquement des cours spéciaux pour tireurs au lance-mine ou au tube roquette. RMS met en outre sur pied des cours pour l'emploi d'explosifs pour le déclenchement des avalanches.

Pour le déclenchement d'avalanches au moyen d'explosifs, les entreprises ne doivent **engager que du personnel entièrement formé**, lequel aura suivi avec succès les cours centraux A et B ainsi que le cours pour l'emploi d'explosifs pour déclencher les avalanches (cf. les règlements RMS correspondants). 140

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).

Les conséquences du déclenchement sont parfois imprévisibles. Le déclenchement délibéré d'avalanches crée un danger accru. Le responsable de la sécurité doit dès lors observer les **règles particulières de prudence** suivantes: 142

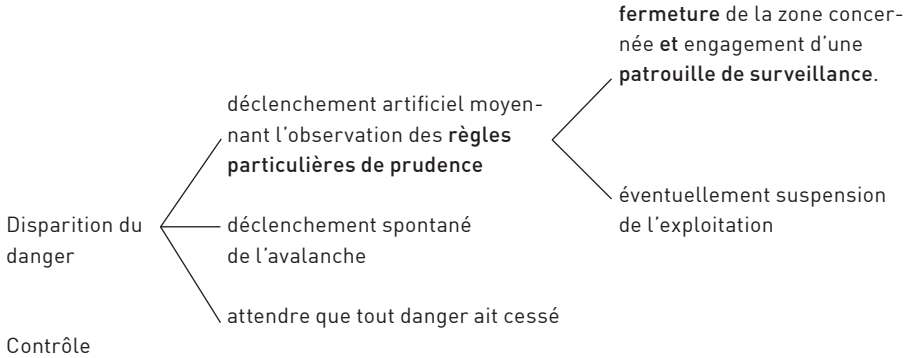
Le secteur qui peut être touché par les masses de neige libérées doit être **barré d'une manière suffisamment large** et, suivant les circonstances, **l'exploitation de l'entreprise de transport doit même être suspendue**. Si tel n'est pas le cas, il faut, à côté de la patrouille chargée de provoquer les explosions, engager une **patrouille de surveillance** dont la tâche est d'empêcher que des personnes ne se trouvent ou ne s'arrêtent dans les zones interdites. 143

Si la tentative de déclenchement ne réussit pas, le responsable de la sécurité doit décider si, vu ce résultat négatif, on peut en déduire que la pente en question est momentanément à l'abri du danger d'avalanches. Tel est le cas lorsque la tentative de déclenchement a été faite au bon endroit et avec les moyens appropriés à la situation concrète. S'il subsiste toutefois des doutes, par exemple lors d'interventions sans possibilités d'observation, lorsque des chutes de neige importantes persistent ou qu'un vent violent souffle, il faut alors maintenir fermées les descentes exposées au danger, les installations ainsi que les chemins d'accès et de jonction. 144

hh) **Schéma** des mesures à prendre sur les descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins) en cas de danger d'avalanches:

Fermeture temporaire, éventuellement suspension de l'exploitation, éventuellement refus du transport 145

Parcours de contrôle (si la fermeture est intervenue **pendant la journée**)



Mise à disposition de la piste

- 146 **Règle fondamentale:** En cas de doute, par exemple lors d'interventions sans possibilités d'observation ou lorsque des chutes de neige importantes persistent ou qu'un vent violent souffle, la piste doit être maintenue barrée (cf. N. 144 ci-dessus).

b) Danger de chutes

- 147 Les falaises, les traverses présentant une forte pente, etc., doivent être signalées d'une manière claire.
- 148 De surcroît, les usagers doivent être protégés contre le danger de chutes au moyen de **balustrades solides, de filets d'interception ou d'installations analogues**, pour autant que le danger de chutes ne puisse être évité par l'aménagement des pistes, des itinéraires à ski et des chemins skiabiles, et par une signalisation adéquate. Le responsable de la sécurité veillera à ce que les mesures prises demeurent efficaces **malgré la modification de la hauteur de la neige**.
- 149 Les galeries dans le rocher, les ponts, les passages supérieurs et les installations analogues mises en place pour faciliter l'usage des descentes doivent être pourvus de **solides barrières** offrant une protection efficace contre le danger de chutes même lors de situations d'enneigement changeantes (fortes chutes de neige, secteurs sans neige).

10. Dangers de la haute montagne, descentes sur les glaciers

Eu égard aux dangers accrus (crevasses et avalanches de glace) **sur les glaciers, toutes les descentes** – pistes et itinéraires – doivent être **délimitées de chaque côté**. Les dangers accrus exigent de la part du responsable de la sécurité des **efforts particuliers** en ce qui concerne le balisage, la signalisation et le contrôle. 150

Lors de l'aménagement de la piste et de l'itinéraire, il faut prendre garde aux **crevasses et avalanches de glace (séracs)**. Comme seuls ceux qui connaissent bien les glaciers sont en mesure d'apprécier ces dangers d'une manière relativement sûre, il faut faire appel à eux pour l'étude du tracé de la piste. 151

Les pistes et les itinéraires doivent être balisés **d'une manière tout à fait claire** au moyen de **piquets rapprochés** et être délimités **des deux côtés**. De solides barrières doivent être posées partout où l'utilisateur qui emprunte correctement les descentes balisées est exposé à un risque de chute, comme par exemple dans les traverses présentant une forte pente, au-dessus de crevasses, ou s'il existe des tournants serrés avant des séracs. L'utilisateur doit en outre **être rendu attentif** au danger qu'il y a à quitter les pistes, et cela au moyen d'un panneau d'avertissement clair, rappelant qu'il existe en dehors des pistes un danger de chute dans les crevasses du glacier. Au surplus le panneau de mise en garde 12a de la SKUS doit être apposé sur les panneaux d'orientation et sur les panneaux panoramiques, de même que dans les stations supérieures: **«Attention: ne quittez pas la descente. Crevasses!»** 152

Comme les conditions météorologiques, la glace ou l'état de la neige peuvent changer d'une heure à l'autre, les descentes sur les glaciers doivent être **contrôlées plusieurs fois par jour**, et les sources de danger doivent faire l'objet d'une surveillance constante. Cette surveillance et ce contrôle doivent être effectués par un guide ou par une personne particulièrement familiarisée avec les conditions concrètes. 153

On peut diminuer le danger en faisant sauter les crevasses dangereuses. 154

11. Obligation de sauvetage

a) Tâches et but du service de sauvetage

Un service de sauvetage bien organisé et disposant de puissants moyens d'action constitue un élément important de la sécurité sur les pistes. Le service de sauvetage s'occupe des premiers secours et assure le transport rapide et efficace des usagers blessés sur les **pistes et itinéraires à ski**. 155

- 156 Selon ses possibilités, le service de sauvetage doit également assumer le transport des personnes victimes d'accidents dans un domaine non contrôlé.
- 157 En principe, **les frais de l'action de sauvetage** doivent être supportés par l'utilisateur victime d'un accident.
- 158 Conformément au principe général selon lequel on doit diminuer dans toute la mesure du possible le dommage qui s'est produit, **le sauvetage des personnes grièvement blessées** oblige à faire appel à l'intervention d'**aéronefs** (avions, hélicoptères).

b) Organisation du service de sauvetage

- 159 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.
- 160 Les mesures de sauvetage doivent être prises **exclusivement par des patrouilleurs spécialement formés à cette tâche**, qui sont équipés en conséquence.
- 161 Tout en respectant le principe de proportionnalité, **le nombre des patrouilleurs engagés** doit être déterminé d'une manière générale d'après les conditions concrètes et en particulier d'après la fréquentation prévisible des descentes balisées.

c) Formation des patrouilleurs

- 162 Remontées Mécaniques Suisses (RMS) organise des cours de formation centraux et décentralisés pour le service des pistes et de sauvetage. Ces cours sont également ouverts aux entreprises qui ne sont pas membres de l'association. Il est recommandé aux entreprises de faciliter à leur personnel compétent la fréquentation de ces cours de formation.

d) Equipement des patrouilleurs

- 163 Afin d'être reconnus par les usagers, les patrouilleurs doivent porter une marque distinctive visible. Tant que cela est nécessaire, ils doivent être équipés d'un appareil de radio, de matériel sanitaire et de sauvetage. Il faut leur remettre une carte de légitimation avec photo.

e) Obligation d'assistance

- 164 Le ch. 9 des règles FIS oblige chaque usager à apporter son aide en cas d'accident.

En vertu de l'art. 128 du Code pénal suisse, chacun a l'**obligation légale de prêter secours** s'il a blessé une personne. Toujours selon cette disposition, chacun est obligé de prêter secours à une personne en danger de mort, quelle qu'en soit la raison. 165

Pour les guides et professeurs de sports de neige, la **loi** de quelques cantons **leur impose d'apporter leur aide**. 166

12. Le contrôle final

Le responsable de la sécurité doit veiller, dans toute la mesure du possible, à ce que personne ne reste sur les pistes après l'arrêt de l'exploitation des installations de remontées mécaniques ou après la fermeture d'une piste. Pour cela, il faut effectuer un **contrôle final, dont le moment doit être publié**. Le service de sauvetage peut confier le contrôle final à d'autres personnes aptes à remplir cette tâche. 167

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. 168

Dans de nombreux domaines pour sports de neige se trouvent des **restaurants et des possibilités d'hébergement, dont la fermeture ne peut pas être ordonnée par le responsable de la sécurité**. En conséquence, les clients de ces établissements se trouvent encore sur les descentes balisées après la fermeture de l'exploitation. 169

Le responsable de la sécurité doit rendre attentif les exploitants des restaurants et des hébergements sur leur responsabilité face aux clients. Des lettres modèles peuvent être obtenues auprès de Remontées Mécaniques Suisses (RMS).

Lors d'événements dits **Night Events**, tels que les descentes au clair de lune, les soirées fondue et les descentes aux flambeaux, les organisateurs sont responsables de la sécurité des participants. A condition d'être au courant, la personne obligée d'assurer la sécurité doit uniquement veiller à ce qu'aucun engin de damage muni d'un treuil ou d'une fraise ne se trouve sur la piste pendant la durée de ces Night Events ou que leur engagement ait été convenu avec l'organisateur. 170

13. Prise en charge de tâches de police

L'**obligation de sauvetage** (pour éviter l'aggravation du dommage) oblige les patrouilleurs à se charger de certaines tâches de police, par exemple afin de prendre l'identité des personnes impliquées dans un accident et des témoins, de relever les traces, de mettre les preuves en 171

sûreté et de prendre des photos du site de l'accident. Le **procès-verbal d'accident** mis au point par Remontées Mécaniques Suisses (RMS) doit être si possible rempli sur le lieu même de l'accident par le patrouilleur.

- 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.
- 172a Le droit des membres des services d'ordre et de sécurité de procéder à des arrestations est, en vertu du code de procédure pénale suisse (CPP; RS 312.0), subsidiaire si l'aide policière ne peut être obtenue à temps.

14. Intervention contre les usagers sans scrupules (chauffards des pistes)

a) Service d'ordre sur les descentes

- 173 A l'instar de l'obligation de sauvetage, le service d'ordre sur les descentes fait partie intégrante de l'obligation d'assurer la sécurité.
- 174 Afin de prévenir les accidents de ski, la FIS a édicté les 10 règles de comportement reproduites dans l'annexe I. Le règlement sur la construction et l'exploitation des téléphériques, téléskis et ascenseurs inclinés sans concession fédérale (édition 2007) impose aux entreprises d'afficher dans toutes les stations les règles de conduite de la FIS pour skieurs et snowboarders (édition 2002), et cela d'une manière bien visible pour les usagers. Il est recommandé aux entreprises au bénéfice d'une concession fédérale d'agir de même.
- 175 Les patrouilleurs spécialement formés engagés dans le service de prévention des accidents doivent insister sur les règles FIS et intervenir contre les usagers sans scrupules. La prévention des accidents par un service d'ordre sur les pistes est un des buts de l'instruction donnée aux patrouilleurs incorporés dans un service de piste.
- 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.

La mise en danger concrète en tant que condition essentielle d'une condamnation pour entrave à la circulation publique est mise en évidence par l'exemple suivant:

Au mépris du panneau de mise en garde 8 (danger d'avalanches) et du feu clignotant avalanches (signal de mise en garde 8a), un usager quitte une piste et déclenche une avalanche. Les masses de neige ainsi libérées recouvrent sur une longueur de 100 mètres une piste, ou la piste de montée d'un télésiège. Cet usager sans scrupules réunit les éléments constitutifs du délit d'entrave à la circulation publique dès que d'autres usagers ont été contraints, en raison des masses de neige en mouvement, de **s'arrêter ou de s'écarter de leur trajectoire, ou encore de se dégager du télésiège**. 177

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). 178

b) Sanctions découlant du droit des transports, du droit civil et du droit pénal

D'après les règles fondamentales du droit civil en général, le titre de transport peut être retiré aux usagers sans scrupules, **sous réserve du respect du principe de proportionnalité**. Cette pratique a reçu sa consécration juridique par l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV, RS 745.11). Selon l'art. 60, al. 2 et 3, de l'ordonnance précitée, une entreprise peut refuser de transporter les personnes pratiquant un sport et, en cas de récidive ou dans les cas graves, leur **retirer le titre de transport** si, par leur comportement, elles mettent manifestement en danger des tiers dans la région desservie par l'entreprise, notamment lorsque: 179

- a) elles ne respectent pas les règles élémentaires de prudence;
- b) elles empruntent une pente exposée aux avalanches;
- c) elles enfreignent les instructions et les signaux d'interdiction servant à la sécurité;
- d) elles refusent de suivre les injonctions des agents chargés de la surveillance et du sauvetage.

La Commission des questions juridiques RMS recommande de faire un usage approprié de cette possibilité dans les cas justifiés. Sous réserve de respecter le principe de proportionnalité, les patrouilleurs incorporés dans le service de prévention des accidents sont habilités à prendre les mesures suivantes: **refus du transport pour une ou plusieurs courses, retrait du titre de transport** (carte journalière ou de demi-journée, abonnement de plusieurs 180

jours, de semaine ou de saison), sans indemnité et éventuellement pour une durée limitée, et dénonciation pour infraction à l'art. 237 du Code pénal suisse.

181 En outre, la Commission des questions juridiques RMS conseille de rendre les usagers attentifs à cette situation au moyen d'un **avertissement imprimé sur le titre de transport ou par affichage dans les stations**. La formule suivante est recommandée:

«Attention: Si vous vous conduisez sans égards (notamment en cas de non-observation des règles FIS, de signaux, d'ordres du service des pistes ou de barrages, ou encore si vous circulez sur des pentes exposées aux avalanches), votre titre de transport pourra être retiré!»

182 En pratique, il conviendra d'agir de la manière suivante: il faut tout d'abord **apprendre** aux usagers fautifs **les règles** qu'ils doivent respecter et les **avertir**. Dans les cas de peu de gravité, il est admissible de **refuser le transport** pour des courses isolées. Si l'on se trouve en présence d'une conduite scandaleusement fautive (cas grave), **le titre de transport peut être retiré** sur-le-champ (éventuellement pour un certain délai seulement); il en sera de même en cas de récidive. Pour pouvoir reconnaître dans ce cas les usagers qui ont déjà été avertis, leurs titres de transport doivent être munis d'une marque distinctive, par ex. une perforation au moyen d'une pince à trous portant un numéro.

183 Si un usager fautif se rend **coupable du délit d'entrave à la circulation publique** (art. 237 du Code pénal suisse), les patrouilleurs sont en droit de prendre l'identité de l'utilisateur en cause et de le dénoncer à la police.

184 Il est conseillé aux entreprises de donner dans le **cahier des charges**, respectivement par **affichage** dans les locaux de service, les instructions nécessaires aux organes d'exécution (chefs du service des pistes et de sauvetage, patrouilleurs, chefs d'exploitation) pour qu'ils interviennent contre les usagers fautifs. Les instructions pourront par ex. revêtir la forme du schéma suivant:

Nature du comportement fautif:

Première infraction

Mesures:

Avertissement et rappel des règles à observer, menace du retrait du titre de transport et apposition d'un signe distinctif sur celui-ci; éventuellement refus du transport pour des courses isolées

Récidive et cas d'une conduite particulièrement scandaleuse (cas grave)

Retrait du titre de transport, éventuellement pour un temps limité

Mise en danger concrète de tiers (par exemple si d'autres usagers ont été contraints de s'arrêter ou de s'écarter de leur trajectoire)

Retrait du titre de transport, détermination de l'identité du coupable et dénonciation à la police pour entrave à la circulation publique (art. 237 CP)

15. Compétition et entraînements de compétition

- En apportant leur aide à l'organisation technique de courses (damage de la piste, remise de piquets de portes sans instructions précises, etc.), les entreprises de transport engagent leur responsabilité. 185
- Si une compétition est organisée sans la participation d'une entreprise de transport, la responsabilité incombe **en principe aux organisateurs**. Ceux-ci doivent veiller à ce que la course ait lieu sur une descente non accessible aux autres usagers. Ce parcours doit être barré au moyen de cordes, des barrières devront être éventuellement mises en place. Pour tenir les autres usagers à l'écart des secteurs de piste barrés, l'organisation doit mettre en place un service d'ordre qui s'assure que personne ne franchit les barrages ou les barrières. La zone d'arrivée doit si nécessaire être aménagée au moyen de filets de sorte que les coureurs regagnent la piste normale à l'allure du pas. 186
- Les entreprises qui tolèrent l'organisation de compétitions dans leur région sont tenues, en vertu de l'obligation d'assurer la sécurité, de donner les **instructions** nécessaires (barrages, barrières, surveillance) à l'organisateur responsable et de s'assurer qu'elles sont respectées pour que la compétition se déroule sans danger. 186a
- Le coureur **qui s'entraîne individuellement** sur une piste non fermée doit comme tout autre usager observer les **règles FIS**. Si l'entraînement de compétition a lieu en groupe, le directeur de l'entraînement encourt la même responsabilité que l'organisateur. Dès que l'on quitte la trajectoire générale de la piste, des **postes d'observation** doivent être mis en place. Si nécessaire, les entreprises doivent le rappeler aux organisateurs. 187

16. Utilisation conforme des descentes

- Les descentes sont destinées aux skieurs et snowboarders. 188
- 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.
- Les personnes handicapées peuvent être admises à l'utilisation des descentes avec des engins de glisse en position assise tels que mono- et dualskibob, uni-, dual- et tandemski, etc., 188a 37

si elles sont capables de respecter les règles de conduite FIS et si leurs accompagnateurs sont au bénéfice d'une formation adéquate.

- 188b Les lugeurs, skieurs de fond, adeptes du VTT, piétons, raquettes, chiens, etc., n'ont pas leur place sur les descentes.
- 189 L'utilisation simultanée des descentes d'une part par des skieurs et snowboarders et d'autre part à des fins telles que la pratique de la luge, la promenade à pied, la randonnée en raquettes, etc., doit être évitée dans toute la mesure du possible. Si une utilisation à de telles fins multiples ne peut être évitée, les différentes catégories d'utilisateurs doivent être signalées. Au surplus, des zones d'évitement et de freinage doivent être aménagées pour permettre aux usagers de s'éviter, de s'arrêter, de se dépasser et de se croiser sans danger.
- 190 Des **pistes de luge, des pistes de ski de fond, des chemins pour piétons** et des itinéraires pour raquettes peuvent être aménagés aux endroits où la configuration du terrain le permet et où la densité du trafic le justifie. Ces aménagements spéciaux doivent être balisés dans le terrain et être protégés des dangers alpins et atypiques.

17. Information

a) Panneaux d'orientation

- 191 Des panneaux d'orientation doivent être apposés à la station de départ et aux importantes stations de la région de sports de neige. Ils doivent comprendre les informations conformément au chiffre 65 des directives de la SKUS. Le feu clignotant avalanches est facultatif. Remontées Mécaniques Suisses met un modèle à disposition pour les petites installations dont toute la zone est visible depuis la station inférieure.

b) Prospectus

- 192 La présentation des prospectus doit être adaptée à celle des panneaux d'information, afin que l'utilisateur obtienne toujours les mêmes informations. Les prospectus peuvent être plus schématiques et moins détaillés.

c) Marquage des pistes enneigées techniquement

- 193 Les pistes à enneigement technique peuvent être signalées sur les aides d'orientation. A cette fin, la piste marquée dans la couleur respective (bleu, rouge, noir) doit en sus être hachurée en jaune.

d) Détermination des couleurs

- 38 194 Dans tout le domaine de sports de neige et pour tous les prospectus, la détermination des couleurs s'aligne aux couleurs RAL de Peinture suisse ASCP (cf. Directives SKUS XVI).

IV. «Pistes» sauvages, variantes et Freeride Areas

1. Les problèmes posés

Le trafic de masse actuel sur les descentes a pour conséquence que les usagers quittent en nombre toujours croissant les descentes balisées. Les longues périodes de beau temps favorisent la formation de «pistes» sauvages et de variantes. Les «pistes» sauvages se forment souvent, mais pas nécessairement, comme des raccourcis sur une piste, ou relient entre elles différentes pistes, à moins qu'elles ne constituent un élargissement de la piste. Les «pistes» sauvages et les variantes qui se forment directement à partir des stations (stations supérieures ou intermédiaires) sur des pentes exposées au danger d'avalanches constituent une autre catégorie. Outre **les dangers de la montagne** (danger d'avalanches ou de chutes), l'usager peut encore rencontrer sur les «pistes» sauvages et les variantes **d'autres dangers**, tels des passages étroits dangereux ou un terrain plein d'embûches. Il n'y a aucune obligation d'assurer la sécurité sur les «pistes» sauvages et les variantes. Exceptionnellement, les bifurcations de «pistes» sauvages et les variantes doivent être signalées sur place (cf. N. 201 ss ci-après). 195

La formation d'une «piste» sauvage ou d'une variante peut constituer pour le responsable de la sécurité une indication lui montrant que la **direction de la piste doit faire l'objet d'un nouvel examen de la situation**. Si celui-ci amène à la conclusion que la piste n'est pas tracée d'une manière adéquate, les responsables doivent la déplacer en conséquence. 196

Les **freeriders** recherchent l'aventure dans la haute neige, à l'écart des pistes et des itinéraires; ils s'engagent ainsi régulièrement en dehors des descentes balisées et parlent de Freeride Areas. 197

2. Mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité

a) Signalisation

Sur les «pistes» sauvages et les variantes elles-mêmes, il faut renoncer à toute signalisation. Il en est de même pour le freeriding ou les Freeride Areas. 198

b) Information générale

Près de chaque panneau d'orientation ou panneau panoramique, de même qu'à chaque station il faut, au moyen d'un panneau complémentaire, informer d'une façon générale les usagers quant aux mesures qu'ils peuvent attendre des entreprises responsables. On recommande la formulation suivante: 199

«Attention: Le service des pistes et de sauvetage ne surveille et contrôle que les pistes balisées et ouvertes.»

c) Signalisation locale de bifurcations de «pistes» sauvages et de variantes

aa) Sur les pistes

- 200 Comme il est pratiquement impossible, sur les larges pentes situées au-dessus de la limite des arbres, d'indiquer chaque déviation s'écartant d'une piste et constituant une «**piste**» sauvage ou une **variante** présentant des dangers particuliers, il faut renoncer à cette mesure.
- 201 **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'égarerent sur une «piste» sauvage ou une variante recelant des dangers particuliers (spécialement grands ou atypiques pour le terrain alpin).

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.

bb) A proximité des stations

- 202 Toute «**piste**» sauvage ou **variante** clairement visible, présentant des dangers particuliers, qui part d'une station, doit être constamment indiquée au moyen du signal de mise en garde 12 de la SKUS:
«Attention: Ici pas de descente balisée et contrôlée!»

d) Freeriding

- 203 Des Freeride Checkpoints peuvent être créés pour les freeriders (cf. N. 132 ss ci-dessus).

V. Transport des usagers dans les régions de haute montagne dépourvues de descentes balisées

1. Mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité

Les entreprises de transport qui amènent des usagers dans des régions de haute montagne dépourvues de descentes balisées sont responsables d'assurer à leurs clients un **accès sans danger** aux domaines de sports de neige. 204

Les usagers doivent être rendus attentifs au fait qu'ils entrent dans une région d'excursions dépourvue de descentes balisées. Les dangers de la montagne doivent être mentionnés expressément. On recommande l'emploi du signal de mise en garde suivant: 205

«Attention: Vous entrez dans une région d'excursions où vous ne trouverez pas de descentes balisées (pistes et itinéraires)! Les dangers de la haute montagne sont notamment les crevasses, les avalanches de glace et les changements de temps!»

Ce signal de mise en garde doit être placé là où commence le domaine non contrôlé pour sports de neige. 206

2. Le service de sauvetage dans les régions d'excursions

En vertu de ses statuts, le CAS entretient un service de sauvetage en cas d'accidents de montagne. Selon le règlement du 13 octobre 1992 pour le service de sauvetage en montagne, le service de sauvetage est compétent pour intervenir lors **d'accidents dans les régions d'excursions**. En cas d'accidents survenus sur des descentes dans le rayon d'activité des entreprises de transport en montagne, les colonnes de secours du CAS n'interviennent que sur demande de l'entreprise ou du service de pistes et de sauvetage compétent. 207

VI. Pistes et parcs de luge

208 Se prêtent comme pistes de luge aménagées, exploitées et entretenues par les entreprises de transport en montagne, les sentiers alpestres, les chemins forestiers, les chemins de randonnée ainsi que les voies clairement séparées des pistes de ski.

Se prêtent comme parcs de luge, essentiellement conçus pour les enfants, les pentes de faible dénivellation.

209 Les pistes et parcs de luge sont balisés, signalés et protégés des dangers inhérents à la montagne. Ils sont préparés, entretenus et contrôlés.

Les usagers doivent compter avec les creux et les bosses typiquement liés à la pratique de la luge.

210 Les pistes et parcs de luge doivent être protégés contre les dangers atypiques, soit ceux qui ne peuvent être repérés par un usager faisant preuve de l'attention requise par les circonstances ou qui peuvent entraîner des accidents même lorsque l'usager descend prudemment et de façon adaptée à ses capacités personnelles.

Les usagers doivent compter avec la présence de piétons sur les pistes et parcs de luge.

211 Les pistes de luge ne sont pas balisées selon leur degré de difficulté dès lors que celui-ci résulte surtout des conditions d'enneigement et non de leur aménagement.

Cependant, les entreprises responsables de la sécurité peuvent informer de façon adéquate sur le degré de difficulté des pistes de luge, notamment quand plusieurs sont mises à disposition.

Les couleurs bleu – rouge – noir étant réservées aux degrés de difficulté des pistes de ski, leur utilisation pour les pistes de luge est interdite.

212 Les pistes et parcs de luge sont réputés ouverts, au même titre que les pistes et les itinéraires, durant les heures d'exploitation des remontées mécaniques, pour autant qu'ils ne soient pas expressément déclarés fermés. La N. 170 fait foi.

212a Ils peuvent être ouverts en dehors de la période normale d'exploitation lors de circonstances particulières telles que soirées dans des cabanes ou descentes au clair de lune, etc.

L'entreprise de transport est tenue pour responsable lorsqu'elle organise elle-même l'événement ou qu'elle en fait la promotion avec un tiers organisateur.

Si les événements sont organisés par des privés, les N. 186 et 186a s'appliquent.

VII. Randonneurs

- Comme tout autre usager des pistes, les randonneurs montent et descendent à leurs propres risques et périls sur les descentes pour sports de neige. Ils sont soumis aux règles de comportement FIS et doivent respecter les directives de la SKUS. 213
- Les descentes sont fermées en dehors des heures d'exploitation des remontées mécaniques (N. 18). La fermeture doit être affichée de la façon suivante sur les panneaux d'information:
«Les descentes sont fermées en dehors des heures d'exploitation des remontées mécaniques et ne sont pas protégées contre des dangers tels que déclenchement d'avalanches ou engins de damage munis d'un treuil. **Danger de mort!**» 214
- Les entreprises responsables de la sécurité peuvent expressément ouvrir les descentes aux randonneurs certains jours ou en soirée. L'ouverture doit être annoncée par les panneaux d'information. En de telles circonstances, aucun entretien avec des engins de damage munis d'un treuil ou d'une fraise frontale n'est autorisé. 215
- Des pistes de montée pour randonneurs peuvent être aménagées à côté et hors des pistes. Ces pistes de montée sont balisées comme les itinéraires (lignes jaunes, mais traitillées ou pointillées) et protégées contre les dangers inhérents à la montagne. De même, ces pistes de montée ne sont ouvertes que pendant les heures d'exploitation des remontées mécaniques pour autant qu'elles ne soient pas expressément ouvertes selon N. 215. 216
- Les descentes ouvertes en dehors des heures d'exploitation des remontées mécaniques selon N. 215 ainsi que les pistes de montée spécialement aménagées (N. 216) doivent être barrées en cas de danger d'avalanches (N. 119 ss). Cette fermeture doit être affichée sur les panneaux d'information. Contrairement à l'exploitation de jour selon N. 124, il n'est pas nécessaire d'installer un barrage dans le terrain durant la nuit: en effet, on peut et doit exiger des randonneurs nocturnes qu'ils consultent les panneaux d'information sur le danger d'avalanches avant d'entamer leur montée. 217
- Les entreprises responsables de la sécurité peuvent exiger des randonneurs une contribution modeste pour l'utilisation des descentes pour sports de neige réservées aux skieurs et snowboarders payants. 218

VIII. Itinéraires de raquettes à neige

- 219 Les entreprises de remontées mécaniques qui aménagent des itinéraires de raquettes à neige en sont responsables.
- 220 Ceci signifie que les mesures suivantes doivent être prises:
- balisage
 - protection contre les dangers alpins
 - protection contre les dangers atypiques
 - indication des croisements avec des descentes pour sports de neige
- 221 La couleur utilisée pour le balisage des itinéraires de raquettes à neige est la même que pour les chemins de randonnée hivernale, le rose RAL 4010.
- 222 Le balisage est indispensable
- aux bifurcations de chemins;
 - en cas de tracé peu clair de l'itinéraire (p. ex. brusque changement de direction);
 - aux endroits où le tracé de l'itinéraire ne peut pas être déduit de la configuration du terrain à distance visible, c.-à-d. 30 à 70 mètres selon le terrain.
- Le balisage doit être contrôlé et entretenu durant tout l'hiver.
- 223 Le balisage peut être complété d'indications de distance ou de temps (comme sur les panneaux de chemins de randonnée).
- 224 En cas de danger d'avalanche, les itinéraires de raquettes à neige doivent être barrés. Si seule une partie d'un itinéraire est exposée au danger, il suffit de barrer la partie concernée. La partie non exposée au danger peut rester ouverte.
- 225 Les itinéraires de raquettes à neige doivent être protégés contre le danger de chute. Ceci s'applique en particulier aux endroits présentant des dangers atypiques, par exemple le passage au-dessus d'un ruisseau gelé ou le passage d'un ravin. Si le danger de chute ne peut pas être éliminé par le tracé de l'itinéraire ou par la signalisation, les mesures de construction nécessaires doivent être prises afin de permettre le passage sans danger (p. ex. balustrades solides, ponts).

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 raquettistes 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.

227

Une entreprise de remontées mécaniques ne souhaitant pas s'occuper d'itinéraires de raquettes à neige aménagés par des tiers doit être attentive à ne les indiquer ni sur ses panneaux d'orientation, ni sur ses prospectus, sans quoi l'impression serait donnée que l'entreprise est responsable de ces itinéraires. La seule obligation qui demeure pour les entreprises est celle d'indiquer sur les descentes les croisements avec les itinéraires de raquettes à neige si ces croisements sont difficiles à identifier en cas de mauvaises conditions de visibilité.

IX. Snowparks

- 228 Les snowparks sont des installations spéciales. Les directives ci-après s'appliquent en complément des N. 61 ss.
- 229 Le snowpark comprend le terrain de freestyle sur lequel des sauts, jibs, halfpipes, pistes de cross, etc., sont mis à la disposition des usagers.
- 230 L'accès au snowpark doit être indiqué par le panneau SKUS n° 22 (snowpark, orange RAL 2003).
- 231 La couleur orange RAL 2003 est utilisée pour le balisage et la signalisation de snowparks. Les couleurs noir, rouge et bleu sont réservées aux pistes.
- 232 Les obstacles destinés aux débutants doivent être clairement séparés des autres et signalés, seuls ou en tant qu'ensemble destiné aux débutants, au moyen du panneau SKUS n° 23 «small».
- 233 Sont considérés comme obstacles destinés aux débutants les sauts avec une hauteur de chute maximale de 0,5 m, de même que les obstacles artificiels dépassant de 0,3 m au maximum la surface de la neige et ne présentant pas d'interstice (gap) entre l'approche et l'obstacle.
- 234 Les obstacles destinés aux débutants doivent être installés sur un terrain d'une déclivité maximale de 25 %.
- 235 En outre, les dispositions sur les descentes s'appliquent.

Annexes

Annexe I: Fédération Internationale de Ski (FIS) – Règles de conduite du skieur de descente et du snowboarder (édition 2002)

1. Respect d'autrui

Tout skieur et snowboarder doit se comporter de telle manière qu'il ne puisse mettre autrui en danger ou lui porter préjudice.

2. Maîtrise de la vitesse et du comportement

Tout skieur et snowboarder doit descendre à vue. Il doit adapter sa vitesse et son comportement à ses capacités personnelles ainsi qu'aux conditions générales du terrain, de la neige, du temps et à la densité de la circulation sur les pistes.

3. Maîtrise de la direction

Le skieur et snowboarder amont, dont la position dominante permet le choix d'une trajectoire, doit prévoir une direction qui assure la sécurité du skieur et snowboarder aval.

4. Dépassement

Le dépassement peut s'effectuer, par amont ou par aval, par la droite ou par la gauche, mais toujours de manière assez large pour prévenir les évolutions du skieur et snowboarder dépassé.

5. Pénétrer et s'engager sur la piste ainsi que virer vers l'amont

Tout skieur et snowboarder qui pénètre sur une piste de descente, s'engage après un stationnement ou exécute un virage vers l'amont doit s'assurer, par un examen de l'amont et de l'aval, qu'il peut le faire sans danger pour lui et pour autrui.

6. Stationnement

Tout skieur et snowboarder doit éviter de stationner sans nécessité sur les pistes dans les passages étroits ou sans visibilité. En cas de chute le skieur et snowboarder doit dégager la piste le plus vite possible.

7. Montée et descente à pied

Le skieur et snowboarder qui monte ne doit utiliser que le bord de la piste. Il en est de même du skieur et snowboarder qui descend à pied.

8. Respect du balisage et de la signalisation

Tout skieur et snowboarder doit respecter le balisage et la signalisation.

9. Assistance

En cas d'accident tout skieur et snowboarder doit prêter secours.

10. Identification

Tout skieur et snowboarder témoin ou partie responsable ou non d'un accident est tenu de faire connaître son identité.

Annexe II: Directives complémentaires pour les snowboarders

Vous pratiquez le snowboard? Veuillez observer ces trois règles supplémentaires:

1. Pour les fixations alpines, attachez la jambe avant au moyen d'une lanière.
2. Sur les téléskis et les télésièges, détachez la jambe arrière de la fixation.
3. Posez toujours votre snowboard retourné, les fixations dans la neige.

Annexe III: Directives de la SKUS pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige (édition 2015)

v. annexe glissée dans la housse plastifiée de la troisième page de couverture

Remontées Mécaniques Suisses
Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6

Tél. +41 (0)31 359 23 33

Fax +41 (0)31 359 23 10

info@remontees-mecaniques.ch

www.remontees-mecaniques.ch