



Révision totale 2019 de «L'obligation d'assurer la sécurité sur les infrastructures pour sports de neige», directives avec explications

Le présent document synthétise les principales modifications de l'obligation d'assurer la sécurité par rapport à la version 2015 et les dispositions importantes de la version 2019.

(Les notes marginales indiquent les numéros des notes des directives RMS révisées auxquelles les commentaires se rapportent. Notez que la numérotation de 2019 ne correspond pas à celle de 2015. Les chiffres des «Directives pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures pour sports de neige» de la SKUS, ayant également fait l'objet d'une révision, sont cités comme suit: «directives de la SKUS, ch. x».)

1. Infrastructures pour sports de neige (nouveau chapitre II)

Terminologie:

- Le terme «descentes pour sports de neige» s'est avéré trop restreint pour parler des différents aménagements spéciaux exploités dans les domaines pour sports de neige (snowparks, slow slopes, pistes de luge, itinéraires de raquettes, etc.). Il n'est plus employé et a été remplacé par «infrastructures pour sports de neige».
- D'autres termes ont été adaptés, dont «Freeride Areas» francisé en «zones de free-ride» et «panneaux d'information» précisé «panneau d'orientation». Citons également les deux équivalents allemands de «damer» et «préparer»: respectivement «präparieren» (faux ami!) et «herrichten».
- Les termes «infrastructure pour sports de neige», «piste», «itinéraire (de descente)», «chemin (pour sports de neige)» et «aménagement spécial» sont définis en détail dans les directives de la SKUS, ch. 5 à 10.

- 11 Toutes les **infrastructures pour sports de neige** ont en commun d'être balisées et sécurisées contre les dangers alpins (danger d'avalanche et danger de chute). Il s'agit de surfaces pour sports de neige protégées mises à disposition des pratiquants de sports de neige par les exploitants des infrastructures pour une utilisation conforme aux dispositions.
- 13 Les **pistes** sont des surfaces pour sports de neige damées. Elles sont aménagées, balisées, catégorisées par degré de difficulté, intégralement préparées et entretenues par l'entreprise devant assurer la sécurité. L'état du balisage, de la signalisation et de la piste est également contrôlé. Des contrôles finaux ont lieu en sus en faveur de la sécurité des usagers des pistes.
- 30 Les **itinéraires** (de descente) balisés en jaune sont des surfaces pour sports de neige accessibles au public, non damées, destinées et adaptées à la pratique du ski et du snowboard.
- 32 La **préparation des itinéraires** comprend le barrage d'endroits présentant un danger de chute et l'élimination ou la signalisation d'obstacles artificiels piégeux à proximité immédiate du balisage central ou à l'intérieur d'éventuelles délimitations latérales. La «proximité immédiate» correspond à la *zone s'étendant au maximum 15 mètres à gauche et à droite du balisage central* de l'itinéraire.
- 37 La nécessité et le cas échéant l'étendue de l'aménagement, de la préparation, de l'entretien et de la sécurisation des **aménagements spéciaux** découlent du but de leur utilisation. Ils doivent au minimum être balisés et sécurisés contre les dangers alpins. Les directives ne prévoient d'obligations de sécurisation spécifiques supplémentaires que lorsque cela est expressément mentionné. (L'application des directives doit être jugée au cas par cas pour les installations soumises à aucune directive ou recommandation spécifique.)

2. Aménagement des infrastructures pour sports de neige (nouveau chap. III)

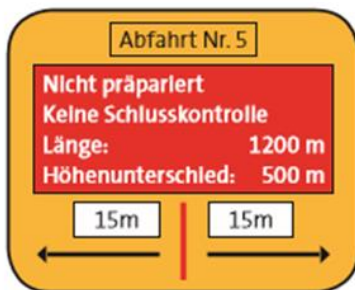
- 63 Dorénavant, non seulement les véritables croisements mais aussi les *jonctions* doivent être signalisés au moyen du signal de danger «Croisement».



7 Kreuzung
Croisement

3. Balisage et signalisation (nouveau chap. IV)

- 80 Les pistes doivent être balisées des deux côtés. Le balisage central n'est plus permis sur les pistes.
- 84 Les itinéraires doivent être balisés en jaune au milieu. Ils *peuvent* être délimités des deux côtés. Il est possible d'aménager des zones d'itinéraire qui doivent être signalisées en conséquence.



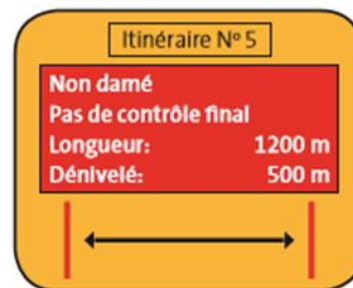
Abfahrt mit Mittelmarkierung



Itinéraire avec balisage central



Abfahrt mit Seitenmarkierung
(Abfahrtszonen)



Itinéraire avec balisage latéral
(zones d'itinéraire)

- 85 Les itinéraires ne sont pas catégorisés par degré de difficulté. En revanche, leurs longueur, dénivelé et largeur maximale doivent être indiqués au début (directives de la SKUS, ch. 21).
- 90 La pente maximale autorisée pour la catégorisation des pistes faciles, de difficulté moyenne et difficiles est dorénavant donnée en degrés ($^{\circ}$), et non plus en pour-cent (directives de la SKUS, ch. 18: pistes bleues $\leq 15^{\circ}$; pistes rouges $\leq 25^{\circ}$).

4. Bord de la piste (nouveau chap. V)

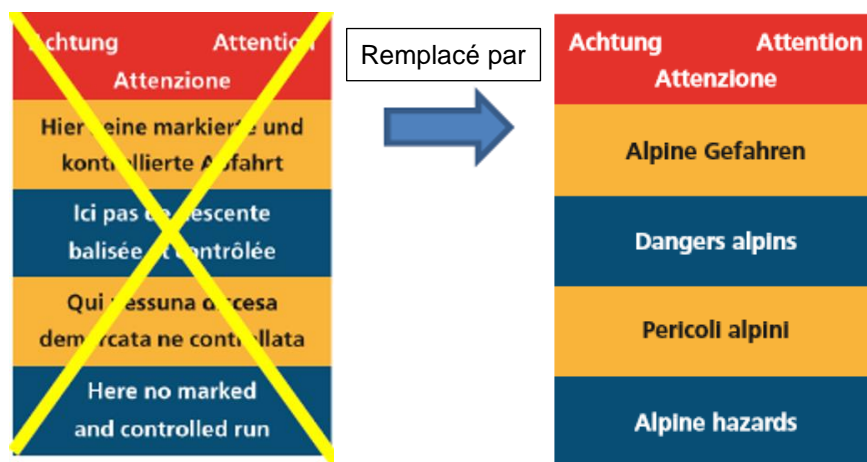
- 103 Comme auparavant, l'obligation d'assurer la sécurité porte, outre sur la piste, sur le bord balisé de la piste et sur un secteur immédiatement contigu à celle-ci de deux mètres au maximum.
- 112 Sur les **pistes enneigées techniquement** formant un ruban de neige sur un terrain râpé ou sans neige, aucune bande de sécurité ne peut être escomptée au-delà du bord de la

piste balisée (il n'y a pas de secteur immédiatement contigu). Ces pistes sont clairement délimitées par le balisage des bords de la piste (voir commentaire sur la note 148 ci-dessous). Il n'est pas requis de créer une bande enneigée de deux mètres de large au bord du ruban de neige en rapprochant le balisage.

113 ss L'étude de la jurisprudence du Tribunal fédéral nous montre qu'en cas de danger extraordinaire **l'obligation d'assurer la sécurité** peut exceptionnellement et **ponctuellement s'étendre au-delà du secteur de deux mètres** immédiatement contigu à la piste, jusqu'à des points dangereux plus éloignés mais toujours à proximité de la piste. La condition à cette extension est d'une part un danger particulièrement important pour la vie et l'intégrité corporelle selon le type de point dangereux (p. ex. danger de chute du sommet d'une falaise, dans une crevasse, etc.). D'autre part, les conditions de la piste et du terrain doivent être telles que même les usagers prudents courent le risque, après être tombés sur la piste, de se retrouver involontairement à proximité du point dangereux situé au-delà du secteur immédiatement contigu à la piste.

128 s. **À proximité des nombreuses bifurcations vers une variante et/ou une «piste» sauvage dangereuse**, les balises doivent être placées plus proches les unes des autres et complétées de flèches de direction dans les virages serrés, afin de prévenir toute incertitude quant au tracé exact du bord de la piste. Face à une **véritable sortie de piste**, c'est-à-dire à une bifurcation évidente localisée en un point précis, les pratiquants de sports de neige doivent être mis en garde au moyen du signal 12 (sur les glaciers, au moyen du signal 12a).

130 Le texte du **signal de mise en garde 12 a** été modifié. Dans les anciennes versions des directives de la SKUS et de RMS, il indiquait: «Attention: Ici pas de descente balisée et contrôlée». Cette formulation était appropriée au balisage central usuel à l'époque puisque le bord de la piste était souvent difficilement reconnaissable. Le balisage latéral en vigueur aujourd'hui détermine clairement le bord de la piste, et toute confusion quant au tracé de celle-ci est exclue. La formulation susmentionnée apparaît donc superflue. Dans les directives révisées, le signal 12 met désormais en garde contre les dangers alpins. Il rappelle ainsi aux pratiquants de sports de neige qu'ils se trouvent dans une zone qui n'est pas protégée contre le danger d'avalanche, le danger de chute et les autres dangers de la haute montagne et qu'ils parcourent cette zone sous leurs propres responsabilités.



Attention: Ici pas de descente balisée et contrôlée

Ce tableau ne doit être placé qu'aux endroits où part une possibilité de descente non balisée recelant des dangers particuliers.

Nouveau texte:

«Attention: Dangers alpins»

Le changement des anciens panneaux contre les nouveaux signaux 12 demandera un certain temps d'un point de vue opérationnel. Les entreprises bénéficient en règle générale d'un **délai de transition de trois ans**.

5. Protection contre les obstacles (nouveau chap. VI)

- 148 Sur les pistes qui constituent des **rubans de neige** sur un terrain par ailleurs sans neige, les usagers constatent généralement sans problème qu'il n'existe pas de secteur contigu pour s'arrêter et faire halte. Cela exige des usagers un comportement prudent en bord de piste.

Les obstacles situés dans le secteur immédiatement contigu doivent cependant être sécurisés de la même façon que dans des conditions d'enneigement normales s'ils constituent une source de danger particulière pour les usagers. De plus, aux endroits cruciaux présentant un risque élevé de sortir de la piste, il faut évaluer si des obstacles dangereux habituellement situés sous la couche neigeuse risquent d'émerger.

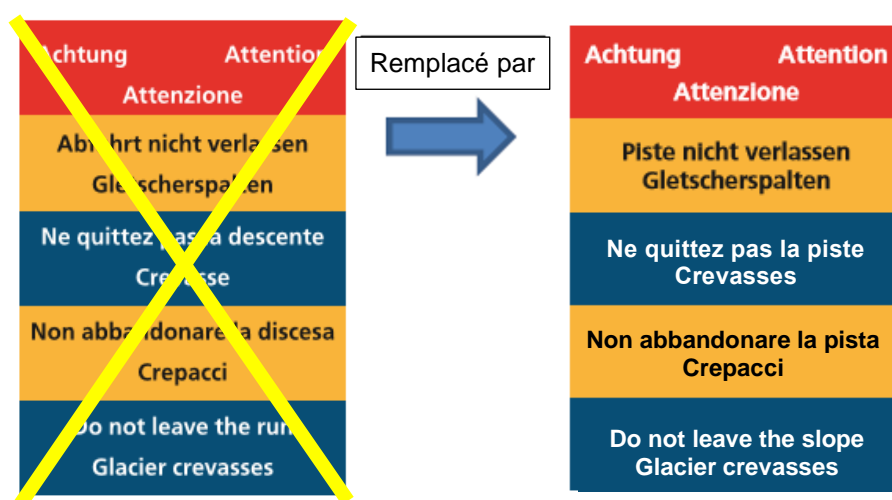
- 150 Les **murets créés au bord de la piste** par le passage de dameuses ne doivent pas être particulièrement sécurisés (directives de la SKUS, ch. 29); il ne s'agit pas d'obstacles au sens du chapitre VI.

6. Protection contre le danger de chute dans le vide (nouveau chap. VII)

- 153 Les directives RMS définissent désormais ce qu'on entend par «danger de chute (dans le vide)»: on considère qu'il y a danger de chute dans le vide aux endroits où, indépendamment de sa vitesse, un pratiquant de sports de neige tombant d'une arête du terrain ou d'une construction chute inévitablement et sans pouvoir s'arrêter, et s'expose certainement à de graves dommages.

- 159 Sur les **glaciers**, il faut délimiter latéralement non seulement les pistes, mais aussi les itinéraires (directives de la SKUS, ch. 32).

- 160 Comme avant, les pratiquants de sports de neige doivent être avertis de ne pas quitter les pistes et les itinéraires par les panneaux panoramiques et d'orientation ainsi que par le **signal 12a** aux stations amont. Sur les pistes, le panneau a désormais la teneur suivante:



12a Achtung: Abfahrt nicht verlassen – Gletscherspalten
Attention: Ne quittez pas la descente – crevasses

Nouveau texte:

«Attention:
Ne quittez pas la piste – Crevasses»

- 161 Une précision vient compléter que les bords des pistes et itinéraires situés sur des glaciers ne doivent **pas être barrés sur toute leur longueur**, mais seulement aux endroits où ils traversent de véritables zones de crevasses.

7. Protection contre les avalanches (nouveau chap. VIII)

- 166 À l'égard des avalanches, les pistes et les itinéraires doivent être protégés et barrés de la même manière (directives de la SKUS, ch. 33).

La jurisprudence portant sur des accidents d'avalanche a poussé à expliciter, dans les directives, l'obligation pour les entreprises de remontées mécaniques de mettre en place un **dispositif de sécurité** suffisant. Celui-ci comprend notamment:

- a) l'indication de la personne responsable de la sécurité contre les avalanches et la réglementation de sa suppléance;
- b) la définition du terrain potentiellement exposé au danger d'avalanche;
- c) l'enregistrement, la collecte et l'évaluation continus de toutes les informations nécessaires pour évaluer le danger et la garantie du flux d'information à destination des personnes responsables;
- d) un concept de sécurité définissant les détails des mesures et des processus en cas de danger d'avalanche (barrage des infrastructures pour sports de neige, signalisation, exploitation des installations de transport, déclenchement artificiel d'avalanches, conditions de réouverture des installations de transport, etc.).

8. Ouverture des pistes et des itinéraires (nouveau chap. IX)

- 195 Lors de manifestations organisées en soirée («*Night Events*») telles que fêtes au clair de lune, descentes aux flambeaux, etc. l'organisateur de la manifestation est responsable de la sécurité des participants, notamment si ces derniers empruntent les pistes et itinéraires fermés pour redescendre en station dans le cadre ou à la fin de la manifestation. L'organisateur est tenu d'informer l'entreprise de remontées mécaniques de la manifestation prévue et de convenir des détails nécessaires à son déroulement (heure de la descente, choix des pistes, etc.). L'entreprise de remontées mécaniques doit alors veiller à ce que le damage des pistes tienne compte des informations de l'organisateur et qu'aucun engin de damage équipé d'un treuil ou d'une fraise ne se trouve sur les pistes concernées au moment de la descente des participants.

9. Service de pistes et de sauvetage (nouveau chap. XII)

Les entreprises de remontées mécaniques consignent les accidents survenus dans leur domaine pour sports de neige. Une fois par an, elles analysent le déroulement des accidents et apportent des améliorations *raisonnablement exigibles* aux lieux d'accident et points présentant de forts risques (directives de la SKUS, ch. 58). Cette obligation vise d'une part à prévenir les accidents, et sert d'autre part aux entreprises en cas d'accident suivi par une procédure juridique en leur garantissant une bonne documentation des accidents et des mesures mises en œuvre.

En plus de faire homologuer leurs infrastructures, les entreprises sont tenues de saisir leurs accidents dans une base de données. Cette collecte d'informations peut ensuite être analysée par SIG neige afin de connaître notamment le besoin d'entretien.

10. Skieurs de randonnée (nouveau chap. XIV)

La règle FIS N° 7 s'applique tout particulièrement à la montée sur les pistes: «*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.*»

Il est dorénavant explicitement possible de barrer l'accès aux tronçons de piste étroits aux skieurs de randonnée à la montée (directives de la SKUS, ch. 62). Cette possibilité répond à un besoin face aux cas où les conditions sur place et la fréquentation ne permettent pas d'éviter autrement un conflit entre les différents usagers.

Dans ces cas, il est dans l'intérêt de l'exploitant de barrer le tronçon à la montée. Le barrage doit faire l'objet d'une communication appropriée.

Le barrage peut par exemple être réalisé en apposant le signal de barrage général avec un texte adéquat, tel que «Barré aux skieurs de randonnée» ou «Montée interdite», accompagné d'un pictogramme représentant un skieur de randonnée dans le cercle blanc du signal.



13 Fahrverbot für alle Abfahrtsbenutzer

Das Fahrverbot kann mit Symbolen wie Skifahrer oder Snowboarder ergänzt werden.

Interdiction de circuler pour tous les usagers des descentes

L'interdiction de circuler peut être complétée par des symboles tels qu'un skieur ou un snowboarder.



(Exemple d'un pictogramme représentant un skieur de randonnée)

Si un accident devait survenir à cause d'un skieur de randonnée n'ayant pas observé l'interdiction de monter, l'entreprise pourrait prouver que le problème a été reconnu et une mesure (barrage de la montée) prise afin de réduire le danger sur les tronçons potentiellement conflictuels.

11. Snowparks (nouveau chap. XV)

Les dispositions relatives aux snowparks ont été passablement retravaillées. Les sauts les plus imposants (XL, extra large) ont causé un certain nombre d'accidents graves par le passé, c'est pourquoi ils sont désormais réservés au sport d'élite (selon la FIS) (directives de la SKUS, ch. 72).

Les exploitants doivent empêcher que des usagers entrent par erreur dans un snowpark par le biais du balisage et de la signalisation, voire de mesures de construction. Le balisage doit avoir la couleur orange. Les accès au snowpark doivent être munis du panneau Snowpark 22 (directives de la SKUS, ch. 69).

Si un snowpark est mis à disposition, le domaine doit également proposer une ligne ou des éléments pour débutants (directives de la SKUS, ch. 67). Ces derniers peuvent par exemple être placés dans un autre secteur destiné aux enfants et aux débutants.



12. Infrastructures de luge (nouveau chap. XVI)

Les pistes et les parcs de luge sont nouvellement regroupés dans les «infrastructures de luge». Les nouvelles infrastructures de luge ne doivent désormais *pas dépasser 15 degrés de déclivité* (directives de la SKUS, ch. 74). Les tronçons d'une pente existante dépassant ces 15 degrés doivent par ailleurs être indiqués spécialement (directives de la SKUS, ch. 75).

13. Autres aménagements spéciaux (nouveau chap. XVII)

- 232 Ce chapitre renvoie aux directives et recommandations pertinentes qui s'appliquent sur les pistes de ski de fond, chemins de randonnée hivernale, itinéraires de raquettes et autres aménagements spéciaux (directives de la SKUS, ch. 78).

Sont en particulier déterminantes les «Directives pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des pistes de fond» du 1^{er} septembre 2018, et la publication «Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige – Guide pour la planification, signalisation et gestion» (Office fédéral des routes, Suisse Rando, Fondation SuisseMobile 2019, documentation sur la mobilité douce).